

FOLK i Ryfylke 1999



Tema: «Brødrene af Sand» og fjordafarten



FOLK 1999 i Ryfylke

Årbok for Ryfylkemuseet

Redaktør: Roy Høibo

Utgitt av Ryfylkemuseet

FOLK i Ryfylke

Årbok for Ryfylkemuseet

Redaktør: Roy Høibo
Redaksjonsråd: Halvdan Magnus Hansen,
Njål Tjeltveit, Tora-Liv Torsen,
Jorunn Strand Vestbø
Foto: Gaute Berge Nilsen
Utgivar: Ryfylkemuseet
4230 Sand
Telefon 52 79 29 50
Telefax 52 79 29 51
E-post: ryfymus@robin.no

ABONNEMENT:

FOLK i Ryfylke kjem ut ein gong i året.
Abonnementsprisen for 1999 er kr. 150,
– og inkluderer medlemskap i Ryfylkemuseet og
eventuelt lokalt museumslag på heimstaden.
Medlemmane får i tillegg tilsendt nyhende-
brev frå museet og har fritt tilgjenge til alle avdelingar i
Ryfylkemuseet.
Postgirokonto 0808 5662911
Bankgirokonto 3202 07 01527

Sats, repro, trykk og innbinding: Allservice a.s.,
Stavanger
ISSN 0800-4692

*Framsida: «Brødrene af Sand» i vind-
stille på Hardangerfjorden. Bildet blei
tatt da jekta la ut på ferda frå Norheim-
sund og heim til Sand i august 1999.
Foto: Hardanger Fartøyvernsenter.*



Innhold

- 5 Redaksjonelt
- 7 Fartøy og frakt på Sandsfjorden
Av Ernst Berge Drange
- 25 Minne um «Brødrene»
Av Bjarne Eide
- 27 Jakta «Brødrene»s eldste historie
Av Harald Hamre
- 40 Brødrene af Sand tilbake til 1905
Av Åsmund Kristiansen
- 52 Venneforeninga til Brødrene af Sand
Av John Jastrey
- 58 Slakk av på pigen
Av Gaute Berge Nilsen
- 73 Jekteskipperar på Sandslandet
Av Ernst Berge Drange
- 97 «Duen» av Erfjord
Av Per Surnevik
- 102 Seigilva kar
Av Lars Oftedal
- 103 På skuletur
Av Kolbjørn Hauge
- 105 «Navigare necesse est ...»
Av Karl J. Lamberg
- 113 Båt og fjordafart i folkemusikkarkivet
Av Ruth Anne Moen
- 121 Jekta – barndommens draum
Av Per Surnevik
- 124 Skøyter dreiv variert transport
Av Njål Tjeltveit
- 129 Sandfart i Forsand
Av Trygve Brandal
- 139 Mjølkeruter og skuleskyss var viktig lokaltransport
Av Njål Tjeltveit
- 143 Naar naudi er størst er hjelpi næmast
Av Marta Hustveit
- 145 Til Sausokn med «Gyda»
Av Kolbjørn Hauge
- 147 Årsmelding 1998
- 159 Rekneskap 1998

*Bildet til venstre: Jekst som lastar ved i Jøsenfjorden 1888.
Foto: Alice Archer/Ryfylkemuseet.*



Det var stort frammøte da «Brødrene af Sand» kom attende frå Hardanger fartøyvernssenter 28. august. Det var medlemmar i styret for Venneforeninga som var mannskap ombord under heimturen. Foto: Ryfylkemuseet.

Redaksjonelt

«Brødrene af Sand» kom heim til Sand 28. august i år. Morten Hesthammar, prosjektleiar ved Hardanger Fartøyvernssenter, meinte det var halvbroren som blei sendt heim. Og det er sant at det meste av det treverket som i dag er synleg er nytt. Men eg synest ikkje det gjer jekta mindre verd.

Dersom det var aldersverdien til treverket ombord som hadde vore viktigaste grunnen til å ta vare på fartøyet, burde jekta vore sett på land, og under tak. Da kunne vi hatt gode utveggar til å berge både det som er att av det opphavelige virket og det som har kome til seinare. Men tanken om å setta fartøyet på land blei aldri vurdert seriøst, da alle som på eit tidleg stadium blei involverte i prosjektet tok det som sjølv-sagt at «Brødrene af Sand» skulle bevarast som eit flytande kulturminne.

Verdien av dette forsto eg godt da eg sjølv hadde glede av å vera med på ein del av turen heim frå Norheimsund. Opplevinga av å segle, av å skjønne sam-spelet mellom fartøy, mannskap, vind, straum og sjø, av å sjå fjordlandskapet med stadig skiftande blikk, det ga eit sterkare bidrag både til historieførståinga og til sjølvførståinga enn alle timane med studier av fartøyet på slipp hadde gjort tidlegare.

Ideen om å innlemme «Brødrene af Sand» i samlingane til Ryfylkemuseet oppsto i 1993 da Tryggen Larsen let gjera kjent at han vurderte å selja fartøyet. Styret for museet stilte seg positivt, og vi inviterte ein del personar som vi trudde kunne ha interesse av saka til samtalar. Responsen var overveldande, og det gikk

ikkje lenge før Venneforeninga for «Brødrene af Sand» var etablert med godt over 100 medlemmar. John Jastrey har skrive ein artikkel for oss om venneforeninga. Venneforeninga blei ein viktig medspelar både i arbeidet med å drive saka fram, og i det praktiske arbeidet med restaureringa. Men framleis mangla vi pengar.

Så viste det seg at vi hadde ein ordførar i Suldal, som hadde syn for saka. Torkel Myklebust fekk Suldal formannskap med seg på å løyve dei første 750.000 kronene til formålet. Da tykte vi at vi var langt på veg. Men dei neste pengane satt langt inne, og fylkeskommunen var skeptiske til å ta fartøyet inn i drifta av Ryfylkemuseet.

Først i 1997 løysna det. Kulturkomiteen i fylkeskommunen godkjente at «Brødrene af Sand» kunne gå inn i verksemda til museet og signala frå Riksantikvaren var positive. Styret underteikna avtale om kjøp, og det var stor stas da «den grønne jekta» seilte inn på Sands-vika ein juni-ettermiddag i 1997.

Sidan gikk det fort. Arbeidet med restaureringa av «Brødrene af Sand» er, så vidt vi har forstått, ei av dei største og raskast gjennomførte prosjekta ein kjenner til innafor fartøyvernet her i landet. Og med alle utgifter og verdien av gåver og dugnadsinnsats medrekna, har bevaringa av fartøyet kosta oss kring 5,5 millionar kroner. 3 gonger så mye som vi rekna med i 1993.

Dei viktigaste bidragsytarane til prosjektet har vore desse:

Riksantikvaren	3.400.000
Suldal kommune	750.000
Rogaland fylkeskommune	590.000
Fylkesmannen i Rogaland, bygdeutviklingsmidlar	440.000
Saga Petroleum	100.000
Andre	11.000

I tillegg kjem ei gåve frå Bjarne Eide til venneforeninga på 25.000 til bygging av hekksbåt, og dugnadsarbeidet til medlemmane i venneforeninga.

Undervegs har det vore lagt stor vekt på å få til ein god dokumentasjon både av grunnlaget for dei vala av løysingar som det har vore nødvendig å gjera undervegs, og av sjølve arbeidet. Gjennom denne prosessen har vi bygt opp ein omfattande dokumentasjon av fartøyet, og vi veit meir om «Brødrene af Sand» og om fartøybygging i dag, enn vi ville visst om vi hadde tatt jekta på land og latt ho stå der. Åsmund Kristiansen ved Hardanger Fartøyvern-senter har skrive ein artikkel om restaureringsprosessen.

Nå står vi framfor ny utfordringar. Vi må få til ei drift som gir flest muleg høve til å oppleve og segle med eit slikt fartøy, og til å få del i den historia som fartøyet representerer. Skal vi greie den oppgåva må vi både skaffe oss meir kunnskap om fjordafarten og vi må hente inn att og øve opp kompetanse i segling og manøvrering av fartøyet. Vi må dessutan tene dei pengane som trengst for å drive og halde jekta vedlike.

Så langt vi har oversyn over vil drifta av «Brødrene af Sand» vera avhengig av stor frivillig innsats. Det betyr at seglingsprogrammet ikkje kan vera altfor ambisiøst. Målet er å få til eit årleg seglingsprogram som gir ei rimeleg balanse mellom viktige målgrupper for verksemda ved Ryfylkemuseet, og oppdragsgjevarar som kan gi vesentlege bidrag til drifta av fartøyet. Med «Brødrene af Sand» har vi eit godt utgangspunkt for ei tilbod

til ungdom i tenåra, men vi har og eit godt tilbod til næringslivet i regionen.

Det har vore noe tvil om alderen til «Brødrene af Sand». Bjarne Eide, den tidlegare eigaren, har vidareformidla ein tradisjon som seier at fartøyet er bygt av ein Straumberg frå Jelsa i 1840-åra. Harald Hamre frå Stavanger Sjøfartsmuseum gjer i sin artikkel greie for studier som har ført til at han meiner «Brødrene af Sand» er den dekksbåten som blei bygt i Vikedal for Truls Nilsson, Bru i 1866.

Ernst Drange knyter i to artiklar «Brødrene» til fartøyfarten på Sandsfjorden og til det jektemiljøet som har vore på Sandslandet. Vi tykkjer også det er viktig å ta vare på den lokale nemningsbruken, og har bedt Gaute Berge Nilsen gjera greie for dei mange nemningane som knyter seg til eit slikt fartøy.

Vi har også ønskt å setta historia til «Brødrene af Sand» inn i ein større samanheng, og har lukkast med å få inn fleire forvitnelege artiklar om fjordafarten. Trygve Brandal skriv om den viktige sandfarten, og Njål Tjeltveit har i to artiklar tatt for seg ulike transportbehov på tvers av den rutetrafikken som var lagt opp mot Stavanger. Karl J. Lamberg, tidlegare distriktsveterinær, skriv om dyrlegeskyssen, som også måtte gå før seg med båt, medan Kolbjørn Hauge tar oss med på tur med skuleungar og sau. Eit meir inderleg forhold til jekta vitnar Per Surnevik om i sin artikkel om «barndommens draum». I artikkelen om «Duen» vidareformidlar han kvardagen ombord på ein måte som let oss forstå at båtlivet var noe anna før, den gongen båten var arbeidsplass og ikkje ein arena for grensesprengjande fritidsopplevingar i ein lokalhistorisk kontekst.

Vi vil takke alle som har gitt bidrag til dette nummeret av FOLK i Ryfylke, og håper det er blitt eit leseverdig tilskott til litteraturen om fartøya og fjordafarten.

ROY HØIBO

Fartøy og frakt på Sandslandet gjennom 400 år

– Sandslandet som base for fartøymiljøet i indre Ryfylke¹

AV ERNST BERGE DRANGE

Tida frå slutten av 1500-talet og frametter 1600-talet var ei hektisk tid på Sandsfjorden. Om vårane og på føresommaren vart tømmer flåta i store mengder til sagbruk på Tysseland og Ås i Sandsfjorden, og til Bjerga, Tengesdal og Lingvong i Hylsfjorden. På Tysseland, Bjerga, Tengesdal og Lingvong gjekk det jamvel to sagbruk. I det heile var det lite vatn som gjekk ubrukt i fjorden på denne tida, når det var på det mest travle. Såleis var det òg i periodar små oppgangssager som gjekk i Rørvikjå og i Vanvik og jamvel i Sagbekken (inst i Bjergaliå) og i Teigadn (under Drarvikjå, på sørsida av fjorden).

Sommarstid kom det årleg framande skip inn fjorden for å kjøpa trelast og skogprodukt elles. Dei kom frå fleire land i Europa, like sør frå Spania og Frankrike. Men dei fleste kom frå Skotland, England, Holland, Friisland, Shetland og Orknøyane.

Det må ha vore eit flott syn å sjå kreiertar, mersskip og andre større skuter på opp mot 60 lester – jamvel om dei fleste var noko mindre (20, 30 og 40 lester) – kryssa seg inn Sandsfjorden og vidare innerter mot Sauda og Hylen. Dette var skip med 2-3 master og 2-3 råsegl på kvar mast. Dei hadde namn som «Enhjørningen», «St. Maria», «St. Margaretha», «Fortuna», «Fenix», «Elsebet» og «Giftegod» og førte med seg varer og stemningar frå framande land. Vi høyrer om desse fartøya på 1630-talet². Lest var elles eit skipsmål som gav opp lastekapasiteten på eit fartøy. Til samanlikning var dei små jektefartøya på denne tida – fjordajektene – for det meste på under 5 lester. «Brødrene af Sand» er på 12 lester. Dei største kjende fartøya som kom inn fjordane tidlege på 1600-talet skulle såleis vera 5 gonger større enn «Brødrene».

Mykje brukte lasteplassar i fjordane i dei to første tiåra på 1600-talet var Drarvikjå, Lovernes, Sandvikjå (under Fattnes i Saudafjorden), Honganvik i Sauda,

Garvikjå i Vanvik og Horborsvikjå ved Åssaggiå. Noko meir sjeldan lasta dei i Tengesdal, i Hylen, på Eide og i Ilstadvikjå³. På 1630-talet var «Ladestedet Eye» eller «Eyesvigen» mykje brukt. Vidare finn vi «Ladstedet Sandsvigen» (Sandsvikjå) og ladestadane Lovernes, Drarvikjå, Vanvik og Tengesdal.

På garden Eide hadde dei «Laberget» nede ved sjøen. Det var nok det som var lasteplassen i den travle trelasttida på 1600-talet. Men det meste av berget er skote vekk i dag. Njål Eide har sagbruket sitt her i dag. Og her – ved dette sagbruket – var det jektå «Brødrene af Sand» hadde sin faste liggeplass gjennom 60 år på 1900-talet. Denne jektå skal vi koma attende til.

Trelasttrafikken – «skottefarten» – avtok meir og meir frametter mot 1700. Årsakene var ulike. Det som er sikkert er at lokale folk sakna dei framande skipa. I 1732 kom det såleis ei utsegn frå allmugen her inne i fjordane i samband med kongen sitt ønskje om bevaring av skogane. Det heitte då at skogane hadde vorte

betre «konserverte» – d.v.s. tekne vare på – «om skotterne hafde endnu fahrt her paa fiorderne som tilforn». Då skottane kom for å kjøpa opp trelast var det nemleg mogleg for bøndene å få selt smålast av osp, hassel og anna. Slik det hadde vorte no, heitte det, låg det som var av smålast berre og rotne, og bøndene måtte i standen gripa til sagtømmeret for å få pengar. Og pengar måtte dei ha til dømes til skattar og avgifter.

RÅSEGLJEKTENE – ARBEIDSHESTANE PÅ FJORDEN

Jamvel om det vart slutt på farten på fjorden med dei store utanlandske fartøya, gjekk «arbeidshestane» framleis, dei små råsegl-jektene. Dei gjekk slik dei hadde gjort i fleire hundre år. Dette var klinkbygde,

opne føringsbåtar som seglde med råsegl. Som nemnt var storleiken mindre enn halvparten av «Brødrene» i dag.

Den første lokale opplysninga om jektefart på Sandsfjorden får vi i tingboka hausten 1629. Vi får då veta at Paul Knutsen, som forvalta Sands Laksefiske, hadde ført både ei jekt og to seksæringar med laks frå «Fischeberrit» (Fiskeberget) på Sand til byen den hausten. Om denne første kjende jektefrakten får vi dessutan veta at det i tillegg til laks var med saltlake, kjørler, kar, not og annan fiskereiskap, men òg ein del bord. Det var nok snakk om sesongavvikling i Sandsfossen dette året. I 1638 får vi veta at Paul Knutsen, som sidan òg overtok som bonde på garden Sand, hadde ei skute, som for den del godt

Strandstaden Sand, eller Sandslandet. Biletet skal vera teke tidleg på 1920-talet. Vi ser sjøbuene langs Sandvikjå og vi ser dei to sagbruksbygningane og bordstaplar i elvaosen til høgre. Så ser vi ser det staselege Kaarhus Hotel til venstre i biletet, kyrkja midt i biletet og elles ei mengd med store og små strandstjarstover. Kring 1800 kan det ha vore heimehøyrande 5 jektefartøy på Sandslandet. I 1865 var talet noko over 20. På den tida dette biletet vart teke hadde talet gått ned til kring 10 fartøy. Det kan vera skøyta «Victoria» i forgrunnen (tilhøyrande Kristian og Henrik Iversen).



kan ha vore ei jekt. Jektå i 1629 vert omtala som «Jagten» eller «Jachten», og var truleg eit fartøy som var større enn dei vanlege bondejektene. Paul Knutsen var nemleg ingen vanleg bonde. I daglegtalen sa dei nok «jekt» eller «jektå», då som no.

Son til Paul, Cort Paulsen, tok borgarskap i Stavanger i 1665, men budde på Sand og dreiv garden Sand etter far sin. Om Cort veit vi at han kring 1672 disponerte ei «jacht» som tilhørde tollaren Erik Jørgensen. Han brukte fartøyet både til Bergen og til andre stader, heitte det. I 1672 vart svoger til Cort Sand, Ola Isaksen, stemna til bygdetinget for å ha leigd jektå i 10 veker utan å betala leiga. Tollaren skulle ha 2 mark i veka. Nett då saka var oppe i retten hadde elles Cort Sand jektå i bruk på ein tur til Skudenes med 14 tomme tønner. I 1675 får vi opplyst at Cort Sand selde ei jekt til Tøger Trane i Stavanger for 40 dlr. Cort dreiv òg med tømmerhandel og han hadde Ytre Tysselands sagbruk.

Hovudprodukta som vart frakta med jektene på denne tida var trelast og ved til Stavanger og Bergen og andre stader. Vi har sett at Cort Sand gjekk i Bergens-fart. I 1660 får vi opplyst at dei to Sauda-buene Samuel Fosstveit og Lars Risvoll gjekk på Bergen med si jekt.

Frakt av ved til Stavanger var eit særskild viktig produkt gjennom alle hundreår. Ola Torsteinsen på Løland i Hylsfjorden vart i 1675 stemna for 4 famner ved som han skulle ha levert enkja etter lagmannen Jon Didriksen. Saman med Jon Teigen, som vart stemna for 3 famner ved, påstod han at han for lenge sidan hadde levert veden til jektemannen Bændiks. Bændiks var truleg ein bymann. For den del kan det ha vore han som førte Kongsgårdjektå, som vert omtala i ei sak i Hylsfjorden i 1666. Det har vore ei jekt som var knytta til Stavanger Kongsgård. Vitne

kunne fortelja at Torkel Vanvik i 1666 hadde levert 34 famner ved med Kongsgårdjektå.

I tingboka 1635 får vi fortalt om ein jektefrakt som det ikkje vart noko av, riktignok i ein nabofjord. Åge Tøttland i Hjelmeland hadde såleis lova Jens «skogfullmektig» ein større bordlast. Men så viste det seg at det likevel ikkje var bord å levera. Åge vart difor stemna for 32 1/2 dlr. i erstatning. Jens skogfullmektig skulle nemleg ha vederlag for å ha lege sjølv sjuande med jektå si i 8 dagar i Kleppholmen «och foruagtet på bord» (venta på bord).

Aslak Torbjørnsen Vela, fødd i Mo i Sandsbygdå kring 1672, var fullbefaren sjømann med tittel av «Kvartermester og Høybaadsmand» i marinen i 1706. I 1711 får vi veta at han hadde fartøy i det sivile livet. Det heiter at han «seyler undertiden med en Jegt paa Bergen, men som hand er enroullerit, forhaaber hand dertil at hafve frihed». Som innrullert i marinen vona altså Vela-mannen på å sleppa og skatta av «Bergens-farten» sin. Aslak Vela var medeigar i Hustveit-sagiå fram til ho vart øydelagt av flaum og skrede i 1714. Sidan etablerte han sagbruk sjølv på Vela, ei flaumsag og oppgangssag. Kombinasjonen sagbruk og jektefart var vanleg. Vi veit at det var mange sagbruk i fjorden, og Aslak var nok ikkje den einaste som hadde jektefartøy heller på denne tida, jamvel om kjeldene stort sett teier om saka.

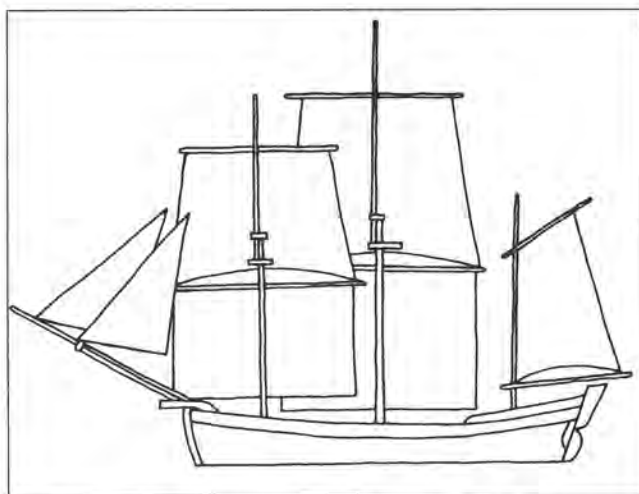
Kjeldene teier for den del òg mykje godt om andre fartøy på fjorden. Vi veit likevel at bøndene sat med færingar, seksæringar og åttringar. Og vi veit at somme av dei åtte vengbåtar, som var ein slags husbåt som særleg vart nytta til skyssbåt for embetsmenn. Vengbåten hadde overbygd hus (veng) akter, men var elles open. Dei velståande bøndene i Hylsfjorden var ikkje ukjende med vengbåtar. Om lens-

mannen Johannes Ilstad veit vi til dømes at han i 1734 åtte ein vengbåt i lag med grannen på andre sida av fjorden, Johannes Tjelmeland. Sommaren 1734 lånte dei to Johannes'ane vekk båten til Johannes Våge i Suldal, morbror til Johannes Ilstad. Det var då det forsvann ei hampeline frå båten. Dei to stemna Johannes Våge til å erstatta dette hampetoget i 1735. Våge-mannen kunne på si sida fortelja at han hadde levert frå seg vengbåten i Klubben (venteleg Åsklubben). Då var båten slik han hadde fått overlevert han, med alt tau og reiskap elles på plass. I 1761 veit vi at Knut Larsen, av skreddar-folket på Sandslandet, selde eit hus og eit naust på Sand til Jone Jonsen frå Jelsa, forutan partar i to bordsager i Sauda og dessutan ein stor vengbåt.

JEKTEMILJØET PÅ SANDSLANDET VEKS FRAM I ANDRE HALVPART AV 1700-TALET. BOMSEGLSJEKTENE KJEM PÅ SLUTTEN AV 1700-TALET

Det var bønder i fjorden som sat med jektetfartøy, slike som Aslak Vela tidleg på 1700-talet. Vi har òg indikert at dette gjerne var bønder som i tillegg dreiv med sagbruk og skjering av bord. I aukande grad var det elles slik at strandstaden Sand vart sentrum for jektetrafikken i fjorden. Det var her jektemiljøet i fjorden voks fram frå midten av 1700-talet. Vi skal elles òg veta at det meir velståande skiktet av strandsitjarar sat med eigedomsrett til sagbruk i fjorden.

I eit brev i Ås-arkivet (på Ryfylkemuseet) frå 1755 får vi veta at Sven Olsen (f. o. 1706 d. 1776) på Sandslandet og Peder Larsen Sandane (Jelsa) hadde vore postbod for bonden Lars G. Ås til Bergen. Lars Ås hadde nemleg ein bror som gjekk på katedralskulen, og i tillegg til brev sende Ås-bonden med sko til bror sin i Bergen. Anten Sven eller Peder må ha hatt ei jekt



Slik kunne dei vera rigga, fartøya som vitja Sandsfjorden sommars tid tidleg på 1600-talet, for å kjøpa opp trelast. Dette er ein kreierte, ein middelstor skipstype med 2-3 master. Det var fokkemast og stormast – der kvar mast hadde 2 (3) råsegl – og mesanmast med latiner- eller gaffelsegl, meir sjeldan også eit råsegl i tillegg. Kreierten førte dessutan stagfokk og klyver, av og til også jager og eit råsegl under baugsprydets (blinde). Kreiertane kunne vera på frå 6 til 81 lester, mannskapet mellom 4 og 7 mann. (Etter Norsk Historisk Leksikon). Kan hende var det ikkje så lett å manøvrera seg innetter Sandsfjorden med desse fartøya. Det er heller trangt somne plassar.

som dei nytta i Bergensfart. Peder vart for sin del gjestgjevar på Sandslandet eit par år etter, forutan at han dreiv med sagbruk og tømmerhandel.

Som ein kuriositet kan nemnast at katedralskule-eleven mellom anna skreiv fylgjande attende til bror sin: «Jeg ey heller har noget nyt at fortæle dig end at jeg haver kjøbt mig en fijol, som synger saa høyt at baade haar og Skiæg kand falde af et menneske, det kand Peder Larsen Vidne». Han hadde altså kjøpt seg ei fela og Peder kunne vitna om kvaliteten på ho. Kring 1760 finn vi at Lars G. Ås sende brev til bror sin i Bergen «Recommenderet med Corporal Sven Olsen Sand».

Det er særst truleg at korporalen Sven Olsen på Sandslandet hadde eige jektefartøy.

Frå 1774 har vi ei lita skildring av ein tur med eit fartøy frå Stavanger til Ryfylke (og Sand). Fartøyet, som må ha vore ei jekt, vart ført av strandsitjaren Peder Osmundsen på Sandslandet (f. o. 1732 d. 1786). Denne Peder hadde kome frå Tjensvoll på bylandet året før og gifta seg med enkja etter sagbrukseigaren og trelasthandlaren Jone Jonsen på Sand. Peder Osmundsen vart i 1774 stemna for retten for 25 1/2 tønne spansk salt som han hadde forlist i Vassøysundet, der «19 Tønder ganske skal være bortsmættet».

Gjennom vitneføringa får vi veta kva som hadde skjedd på turen. Lars Oddsen, som var med Peder på jektå, kunne såleis fortelja at dei reiste frå Stavanger om morgonen og «med det samme dagen brækkede, vare de beskiænkede». Det var noko før jul dette, og dei var altså godt skjenkte etter berre kort tid. Vinden var SSØ laber kuling, som det heitte. Men det var dessutan sterk straum, noko som gjorde at fartøyet vart drive på tvers slik at det ikkje ville lystra roret. Alt i alt førte dette til at dei seglde på eit skjær i Vassøysundet, ein fjerdings veg frå Stavanger. Eigaren av saltet – Sr. Michael Langballe – karakteriserte oppførselen til skipperen både for «skiødesløs» og «formastelig». Peder Osmundsen hevda på si sida at han var «ubeskiænkede ved sine sande Sands og Samling» og at ulukka skjedde i vanlukka forårsaka av lite vind og sterk straum. Sanninga var vel den at om Peder ikkje hadde drukke hadde han gjerne vurdert faren med vêret og straumen betre.

Dei små jektefartøya som trafikkerte fjorden gjennom mange hundre år var altså einmastra, råseglrigga fartøy utan dekk. Råseglsektene var elles vanskelege å kryssa med, og eigna seg dårleg i trange farvatn. I andre halvpart av 1700-talet finn vi derimot at det duk-

kar opp ein ny jektetype på Sørvestlandet i kjeldematerialet. Det er bomseglsektene, og det går klart fram at nemninga vert brukt for å skilja dei frå dei gamle råseglsektene. Som råseglsektene var dei nye jektene òg einmastra fartøy, men dei var sneiseglrigga, med gaffelsegl på bom og dessutan 2-3 forsegl.

I 1786 finn vi Rasmus Pedersen (1761-1844) på Sandslandet omtala som matros. Berre eit par år etter finn vi at han nyleg hadde investert i ei av dei nye bomseglsektene. Såleis lånte han 72 dlr. av Jacob Kielland i Stavanger til kjøpet. Og Kielland sat med pant i det nye fartøyet, som var 6 1/2 små lester drektig. Med i pantet var elles alt tilhøyrande inventarium av segl, tauverk, rundholt og 2 dreggar. Rasmus Pedersen, som var av skreddarslekta på strandstaden, praktiserte elles òg i slekta sitt handverk, skreddarfaget. I 1799 opptre Rasmus i forlikskommisjonen som «Rasmus Persen Huusmand under Sand». Han stemna då Knut Olsen Sand for ikkje å ha oppført seg lovleg med jektå då han leigde Knut med som skipper på jektå på ein tur til Stavanger. Rasmus fekk 4 dlr. for det tapet han hadde hatt, men vi veit ikkje meir om kva det gjekk på. Om strandsitjarsonen Tore Tørrissen frå Sandslandet (f. 1781), høyrer vi i 1803 at han «Farer med en Bomseilsjagt Her fra Byen», d.v.s. frå Stavanger.

Vi må kunne tenkja oss at dei nye bomseglsektene var gjennomgåande større enn råseglsektene, slik at når vi finn at dei låg prismessig høgare, hadde det ikkje berre med riggen å gjera. Vi kan – jamvel om det hadde vore ein mindre inflasjon frå kring 1750 – samanlikna dei 72 dalar Rasmus Pedersen betalte for si jekt i 1788 med det Cort Sand fekk i 1675 for si jekt, nemleg 40 dlr. Då var råseglsektå til Cort truleg ikkje mellom dei minste. Samuel Fosstveit og Lars Risvoll i Sauda selde i 1660 ei jekt til ein Stavangermann for 20 dalar pengar, i tønne salt og to livstykke.

Søren Pedersen (f. o. 1749 d. 1832), ein bondeson frå Sand som ei tid budde i Imsland, kom attende til Sandslandet på slutten av 1770-talet. Om han veit vi at han i 1779 hadde «en bomseigls Jagt», forutan at han åtte fjerdeparten i Imslandssagjå. Vi finn òg Søren omtala som sagmeister.

Lars Hadlesen på Sandslandet (1741-95) var òg jektførar (og sersjant). Jektå hans vert omtala i skifte etter andre kona Anna i 1793. Både Lars Hadlesen og enkja til Peder Osmundsen – han som gjekk på eit skjær i Vassøysundet – var mellom dei 6 personane på Sandslandet som kunne gje formues- og næringskatt i 1789. (Det var berre 6 av 20-25 næringsdrivande). Lars gav 24 skilling av formue, enkja 2 dlr. av næring (som då har vore av sagbruksdrift).

Ein kar som heitte Nils Osmundsen (f. o. 1737 d.

1798/99) betalte 10 sk. i skatt av formue, men vi veit ikkje kva han formelt dreiv med. Truleg var det småhandel. I 1797 måtte han gje bot for ulovleg brennevin-skjenking. Vi kan godt tenkja oss at Nils Osmundsen var ein av dei som hadde jektetartøy liggjande på Sandsvikjå. Om sonen Osmund veit vi at han kollsigde og omkom i 1784, 22 år gamal. Men det var vel med ein mindre båt.

Dei andre tre av dei seks strandsitjarane som i 1789 var i stand til å gje skatt av næring og formue, var gjestgjeveren Rasmus Laland og svigersønene hans, Ola Knutsen Lovra og Knut Anfinnsen. Rasmus Laland gav dobbelt så mykje som dei hine 5 tilsaman. Ola Lovra var jekteskipper. Det kan elles vera at han førte jektå til svingerfaren, Rasmus Laland. For på gjestgjevarstaden var ei jekt eit fast inventar gjennom det meste av 1700-talet (og seinare). Om Rasmus R. Laland (f. o. 1734 d. 1801)

Biletet viser fartøy på Sandsvikjå ein gong kring 1905. Det er stille på Vikjå, og jektå til venstre må bukerast ut. Sjøhuset til venstre er Nesahuset. Sjøhuset til høgre er Rasmussjøhuset. Begge husa var elles i eiga til firma (handelshuset) R. og T. Rasmussen. Giske Rasmussen, som dreiv handelshuset som enkja i mange år i siste delen av 1800-talet, er nemnd i artikkelen. Ho hadde òg sjøhus på Kinn, og ho hadde eigne fartøy i sildefarten. Det var elles mange fartøy frå Sand som var sysselsett i sildefarten på denne tida, og då det vart slutt på sildeinnsiga ut på 1870-talet, gjekk talet på fartøy her mykje attende. Mellom sjøhusa ligg busetnaden i Norenden på Sand, og litt opp for stranda ser vi husa i Bakkjen, ovom Norenden.

Foto: Alice Archer



heitte det i 1801: «Saugeier og driver Næring med Jægt» (d.v.s. jektefartøy). På same tida finn vi bondesonen Anders S. Houe (Hauge i Sandsbygdå) som jekteskipper. Men han hadde tilhaldet sitt i Stavanger. Vi finn – naturleg nok – at det var økonomisk godt oppegåande folk som sat med jektefartøya. Vi finn dei ofte mellom dei som dreiv sagbruksnæring, trelasthandel og annan handelsverksemd. Så har vi funne næringskombinasjonen fartøyeigar/ jekteskipper og militær underoffiser. Og vi har funne at strandsitjaren Rasmus Pedersen seglde med jektå sommarhalvåret og når det elles var mogeleg, medan han – når isen låg på fjorden – praktiserte i skreddarhandverket sitt.

JEKTEMILJØET PÅ STRANDSTADEN SANDSLANDET KRING 1800 – OMLAG 5 JEKTESKIPPERAR OG 11 «KIPPERAR» (BØKKERAR)

Folketeljinga i 1801, den første «nominelle» teljinga i landet vårt – noko som vil seia at teljinga har med namn og opplysningar om einskildpersonar – gjev oss eit lite situasjonsbilette frå strandstaden Sandslandet i Ryfylke kring 1800. Før vi går meir inn på denne teljinga skal vi likevel luka vekk ein feil som har gått igjen hos alle som har skrive om Sandslandet kring 1800 (og det er ikkje få), nemleg det høge talet på fartøy som skal ha vore heimehøyrande på staden. Med tilvising til folketeljinga skal det såleis ha vore heile 13 jekteskipperar på Sandslandet i 1801. Tilfellet er at dette har bakgrunn i ein lese- og tolkings-feil av yrkesnemninga «kipper» som blir brukt i teljinga, altså ein bøkker. Det står ikkje skipper, det står kipper.

Mellom vanlege strandsitjarar var det – ifylgje teljinga – berre ein skipper i 1801, nemleg Rasmus Pedersen, som vi har vore borti før. Han vert ført som «Skrædder og Jægteskipper». I tillegg dreiv den tidlegare gjestgeveren Rasmus Laland «næring med Jægt»,

forutan at han var sageigar. Svigersønene hans, gjestgevarane og kremmarane Jens Alvsen (1744-1805) og Njell Tormodsen (1767-1821) hadde elles òg jektefartøy på denne tida, veit vi frå andre kjelder, men dei hadde tilsette folk som førte jektene for dei. Munnleg tradisjon fortel om jektå til Njell frå juladagskvelden 1802 (eller det var i 1801). Då var det ein storm i Ryfylke som folk ikkje kunne minnast å ha sett maken til. Mellom anna førte uvêret til at jektå til landhandlar Njell Sand sleit seg laus. Ho dreiv innerter fjorden, fram til dreggen hekta seg fast i Fattlands-skjæret (Guro-skjæret).

Vi veit at Njell hadde fartøy i 1819 i lag med stesonen Ola Olsen, «Njell-Ola» (1791-1860). «Jagtefører» Ola Olsen Sandslandet skulda såleis i 1819 pengar til kjøpmann Adolph Tischer i Bergen, og for pengane sette han i pant hans eigande halvpart i ei jekt «hvori Stedfaderen Niel Tormodsen Sand eier den andre halvpart».

Anfinn Eriksen frå Jelsaneset (1773-1831) var dreng hos gjestgeveren Jens Alvsen i 1801. Når vi i 1797 finn Anfinn omtala som «Jægteskipper Andfind Eriksen Sandslandet», kan vi gå ut frå at han var i teneste hos Jens Alvsen, altså førte jektå hans. Eventuelt kan han ha drive ei kortare tid for seg sjølv. I 1797 finn vi Anfinn stemna til forlikskommisjonen av Lars Hadlesen Hamra for å gjera greie for 900 bord han hadde fått av Lars, nemleg 500 10-fotsbord og 400 8-fotsbord. Til gjengjeld hadde Lars fått 10 tønner og 3 spann korn og 12 dlr. 2 ort og 10 skilling i pengar.

Dersom vi reknar på 5 jektefartøy på Sand kring 1800, er vi nok ikkje langt unna sanninga. Mannskapet var i tillegg til skipperen i beste fall ein voksen mann. Oftare heldt det truleg med ein unggut, ein «jektegut». Viss det var to mann på kvart fartøy, skulle fartøydriфта sysselsetja på det meste 10 vaksne karar. Seier vi mellom 5 og 10 er vi truleg nærmare sanninga.

Teljinga 1801 fortel om 4 innrullerte matrosar, altså unge menn som sto i marinen sine rullar. Dei treng likevel ikkje ha vore sjøfolk i det sivile. I tillegg var det to som sto i militær-rullene som soldatar. Og Jens Alvsen var kommander-sersjant i tillegg til gjestgjevar- og handelsverksemda.

Det var elles i det minste 16 handverkarar på Sand. Så mange som 11 av dei var kipperar (bøkkerar), og dette fortel om ein hovudaktivitet på strandstaden gjennom fleire hundre år. 2 var smedar, 2 var skomakarar og 1 var skreddar. Dei fleste vert i tillegg førte som «Strandsiddere», som fortel om måten dei budde på. Dei hadde sjølveigande hus på festetomter. Ein av kipperane, Ola Torjussen, var vanfør. Ein annan, Eivind Eivindsen, var i tillegg sagmeister.

Ei strandsitjarenkje, Ingri Endresdtr., levde av handarbeid, men hadde to vaksne born hos seg, som nok hjelpte på i økonomien. Om sonen Endre, kring 45 år gamal, veit vi i alle høve at han seinare, var «Laxefisker og Strandsidder». Han kan ha hatt sesongarbeid i fossen og i elvaosen. 6 strandsitjarar gjekk i 1801 i dagleige, av desse 2 kvinner. Dei tok altså det arbeide som baud seg, og greidde seg i små kår med dette.

Andre, særleg eldre folk, var fattige, og måtte ha hjelp av andre, eller som det heiter, «Underholdes af Sognets fattigvæsen». Og fattigkassa var det for det meste bøndene som bidrog til. Av 13 personar som vert førte som underhaldne av fattigvesenet var det 3 vanføre, 1 blind og fleire eldre enkjer eller ugifte kvinner. Dette var altså dei svakaste av dei svake. Men det var òg ei eldre kvinne som levde «af sin formue» (Siri Gautesdtr.). Og Abelona Gunnarsdtr., enkja etter sersjanten Hans Knoph, «underholdes af Svigersønnen», strandsitjaren og kipperen Sven Anfinnsen.

I tillegg til dei nemnde næringane og gjeremåla, dreiv strandsitjarane i ein viss grad med krettur og

åkerbruk, sjøbruk og fiske. Det har vi òg sett på 1700-talet.

Vi kan konkludera med at strandstaden Sand i 1801 var eit maritimt og fjordvendt samfunn, men at talet på heimehøyrende fartøy berre var omlag 5. Det var særleg kipperane – bøkkerane – som sto for det maritime innslaget i den forstand at dei produserte tønner som for ein stor del gjekk til fiskeria. Kipperane utgjorde i alt 11 personar, noko som var 1/3-del av talet på hovudforsytarar på strandstaden. Der var 32 hushald alt i alt. Fartøydrift sysselsette derimot berre mellom 5 og 10 hovudforsytarar. Men då var det nok ikkje heilårsdrift, og dei som seglde med fartøya hadde kombinasjonsnæringar. Det er grunn til å tru at dei fleste strandsitjarane dreiv småfiske på fjorden. Så kan vi elles lura på kva yrkesnemninga «Baadfører» i 1822 sto for. Det var Odd Øysteinsen, seinare strandsitjar på Sandslandet, som vart nemnd båtførar då han gifta seg dette året. Kva fartøy kan han ha hatt?

Jektefart var elles eit hardt og uvisst liv. Stille vær kunne gjera at ein vart liggjande fast over lang tid. Uvær kunne gjera at ein ikkje kom seg av garde. Frå ein dag i desember 1845 fortel Rasmus Rasmussen (Høker) om vêrtilhøva utetter fjordane, då han sjølv vart liggjande fast på Jelsa. Han var, heiter det, «med et Jegtefartøi paa Reise fra Jelsø til Stavanger», men måtte «paa Grund af det stormende Veir afbryde Reisen og vende tilbage til Jelsø igjen. Vinden var Vestlig og sprang om snart til nordvest og snart til sydvest. Om formiddagen var Vinden byget og ustadig her paa den Jelsø nærmeste liggende Fjord». Vitneavhøyet av Rasmus vart teke opp for å prova at ein kollega – jekteskipper og laksefiskeeigar – Ola Johannessen på Sandslandet hadde gyldig grunn til ikkje å møta i forlikskommisjonen. Saman med landhandlar Tonning hadde Ola i 1845 stemna oppsitjarane på Haua og

Skeie for ulovleg laksefiske. Men så hevda han sjølv å ha vorte liggjande vêrfast med jektå si i Hellesund i Sjernarøyane. Søren Sørensen og Ola Larsen, strand-sitjarar på Sand, låg same dagen «med Jægt veirfaste ved Faaholmen omtrent 2 Miil sønden for Jelsø». Det var stormande vêr, men dei to karane kunne ikkje minnast «enten det var med eller Modvind». Dei hugsar heller ikkje om vêret den dagen «var stormende i den Grad at det gjorde Fjordene inpasable for baade», men sjølv hadde dei altså lagt seg til ved Fåholmen. Det kunne vera ei vanskeleg vurderingssak om ein skulle ta ut eller ikkje i dårleg vêr. Dei var ikkje dumdristige, og store ulukker var ein spart for. Men i 1868 fall den 19 år gamle Hadle Sveinsen Eide (1847-68) overbord frå ei jekt under segl tilhøyrande Fredrik Moss Olsen, Sand. Han drukna og vart ikkje funnen att.

JEKTEMILJØET PÅ SANDSLANDET FRAM- ETTER 1800-TALET. JEKTENE VERT STØRRE OG SANDBUEN TEK.TIL MED SILDEFART PÅ AUSTERSJØEN I TILLEGG TIL FJORDAFARTEN HER HEIME. TALET PÅ FARTØY AUKAR. JEKTEKARANE FRÅ ØLVE.

«Historisk Topografisk haandbog over kongeriget Norge» – publisert på slutten av 1840-talet ved Jens Kraft – skriv om garden Sand og «Sands Strandsted, almindelig Sandslandet kaldet» at her budde det «68 Familier og 278 Beboere, hvoriblandt fire Handelsbe-rettigede. Stedet ligger ved Udløbet af Suldals-Elven, og Beboerne nære sig ved Tømmer- og Bordflaadning, samt Jægtefart og Bødkerarbeide, og her er det især i Fortiden vigtige Suldals Laxefiskeri».

I vår samanheng skal vi særleg leggja merke til det Kraft skriv om jektefarten, og for den del om bøkringa og om trelast-verksemda (sagbruk, tømmerflåting). Dette var dei tre viktigaste pillarane i økonomien på

Sandslandet.

Bøkring – som bøkkerane eller kipperane dreiv med – var ei hovudnæring. Dei rike og hektiske sildeåra frå 1808 og frametter skapte såleis stort behov for tønner. Strandsitjarane deltok elles òg sjølv på vårsildfisket frametter, både som fiskarar og som jekteeigarar og mannskap på eit stadig aukande tal jektefartøy heimehøyrande på Sandslandet. Det var òg frakter til og frå sildedistrikta, med sild som skulle saltast og sild som skulle skipast ut (Sverige og Austersjøen).

For talet på jekteskipperar og fartøy auka definitivt frametter 1800-talet, jamvel om det er vanskeleg å tal-festa det nokolunde sikkert før 1865. Folketeljninga i 1865 fortel at det var så mange som 22 jekteskipperar på strandstaden, der var 5 i Vanvik, 1 på plassen Bjødnavikjå under Løland i Hylsfjorden og 1 på Eide. Det skulle bli 29 jekteskipperar i alt. I tillegg sat kona til Ola Larsen på Sandslandet – Sissela Johannesdtr. – som «Jagteier» og veverse. Ho mista mannen nett dette året, 43 år gamal. Fartøykompetansen i fjordane innafor Marvik var i stor grad samla på Sandslandet.

I tillegg til dei 29 skipperane i Sand sokn i 1865 kan det ha vore eit vakse mannfolk til på kvart av fartøya, men dette kjem berre delvis fram i folketeljninga. I alle høve var det ein «jektegut» med i tillegg til skipperen, ein såvidt konfirmert unggut. Vi finn 20 personar i 1865 lista opp som sjøfarande og 1 som matros. Av desse 21 var 17 heimehøyrande på strandstaden. Vi veit elles at dei 21 for størstedelen var ungkarar i utan-riks sjøfart. Så det må ha vore mannskap på fartøya som ikkje kjem fram i folketeljninga 1865, i det minste like mange i tal som skipperane. Om 3 unge søner av jekteskipperar heiter det at dei «Hjælper Faderen». Her kjem 3 av jektegutane fram. Med den aukande storlei-ken på fartøya var det nok mange skipperar som seglde tryggare med eit godt vakse mannfolk med seg, og



Dette bildet er teke tidleg på 1900-talet i elvaosen på Sand med husmannsplasset Fiskeberget i bakgrunnen, på sørsida av elva. På nord-sida av elvaosen var det tre strandsitjarstover. Det var hus som låg noko for seg i høve til strandstadbusetnaden elles. Jekteskipperen Hans Rolfsen og kona Anna bygde sitt hus i elvaosen ein gong midt på 1890-talet. Og Hans hadde jektå si «Boletta» fortøyd her når han var heime. Såleis er det truleg «Boletta» som ligg til høgre i dette bildet. Ifylgje opplysningar i familien skal jektå ha lasta 12 samner med ved meir enn «Anna af Sand». Hans Rolfsen gjekk både på Austersjøen og Nord-Noreg. Det kan elles òg ha vore jektå til Ola Torgersen Bakke som ligg i elvaosen. Jekteskipperen Ola Bakke budde oppe på Lågabrotet med familien sin, og hadde jektå «Haabet» fortøyd i elvaosen.

Foto: Odd Straabø.

ikkje ein unggut. I sildefarten, der ein òg gjekk utaskjærs, kan ein rekna med både ein og to mann utanom skipperen.

På strandstaden kan i alt opp imot 50 hovudforsørjarar ha hatt jektefart som hovudinnkome eller attåt-

arbeid på 1860-talet. I alt var det 140 hushald på strandstaden i 1865, så dette skulle i så fall utgjera mellom 1/3-part og 1/4-part av hushalda. I tal er dette mange gonger fleire enn i 1801, men i prosentdel av hushalda på strandstaden, som var sysselsette i jekte-

farten, er ikkje forholda så svært ulike i 1801 og 1865.

Derimot auka storleiken på jektene mykje, «tonnasjen» om ein vil. Dei rekna fartøya i kommerselester. Det var elles fleire lestemål i bruk tidlegare. Såleis var det i bruk ei trelastlest som var mellom 2/3 og 3/4 av ei kommerselést. Rasmus Pedersen si nye bomsegljekt på slutten av 1780-talet var 6 1/2 små lester drektig. Det var nok trelastlester. Kring 1800 finn vi gjestgjevaren Jens Alvsen si nye bomsegljekt på 5 1/2 kommerselester. I 1834 sat Andreas Årsvoll med «En Skruvjægt kaldet Ingeborg Kirstine, drægtig 7 1/2 Trælast- eller 5 1/2 Commerce læster». (Ho var forresten bygd i Hardanger i 1831)⁴. Det er mogeleg at termen «Skruvjægt» i 1834 viser til dei gamle små jektene som hadde fare på fjorden i generasjon etter generasjon, fartøy på opp mot 5–6 kommerselester. Kan det eventuelt ha med «skruv» i tydinga kornstakk å gjera, og då om ei jekt som gjekk med korn? I alle høve skulle termen kunne indikere at større fartøy var på veg inn, òg fartøy med andre funksjonar. Lokalt får vi så tidleg som i 1844 opplysning om at strandsitjaren Håkon Håkonsen hadde ei jekt, «Maren Malena», som var på heile 10 1/2 kommerselester.

Det hadde altså så smått byrja koma inn større fartøy. Vi veit at det kom inn nytt blod og nye tankar på strandstaden på 1830-talet med 2 brødrepar frå Ølve i Hardanger (eller eigentleg Kvinnherad). Det var brørne Steen og Ola Johannessen frå Tveitane i Ølve og brørne Iver Christian og Henrik Lind Moss frå Husa i Ølve. Iver gjekk under namn av «Steen-Ivar». Han kom truleg først som dreng hos sambygdingen Steen Johannesen, som i 1831 kjøpte gjestgjevarstaden i Norenden. «Steen-Ivar» hadde ikkje mykje godt å seia om den gamle sandbuen: «Dei er berre brakahoggarar og grautetarar heile bunten! Ikkje gagn i nokon tå dei», hermer dei etter «Steen-Ivar» (etter Kaspar Nilsen). Med dette

meinte han i det minste at dei ikkje var særleg gode sjøfolk. Utsegna skal elles først og fremst ha vore mynta på folk i Hylsfjorden. Om Steen Johannessen gjekk tradisjonen i Kvinnherad at han skulle ha vore den første derfrå som frakta fisk frå Lofoten. Kva hadde sandbuen då å stilla opp med? Då Ola Johannessen melde innflytting til Sand i 1840, heitte det at han skulle «nære sig ved Søfart og Handel». Dei såg nok ein marknad i sildefarten med base på Sand. Elles kan vi merka oss at fleire jektefartøy i Sand og Jelsa på 1850- og 60-talet var bygde i Kvinnherad på 1830- og 40-talet, og mange andre vert nemnde med byggjestad Hardanger⁵. Så det har vore nære samband mellom Ryfylke og Sunnhordland/Hardanger i så måte.

Vi skal sjå meir på auken i fartøystorleik. Rasmus Rasmussen d.y. tilhørde ein av dei riktig gamle strandstadslektene. I 1860, og så seint som i 1880, hadde han jektå «Lovise» som berre var på 7 1/2 kommerselester. I eit skifte i 1860 finn vi at Ola Rolfsen si jekt «Sølivet» var på berre 8 kommerselester. Men i 1865 hadde han fått seg ei jekt på 9 kommerselester («Larsine Johanne»), Lars Hansen Tengesdal (Tångjen) kjøpte i 1867 halvparten i jektå «Diana» av Lars O. Bjerga (Vanvik), drektig 8 kommerselester.

På 1860-talet finn vi elles òg mange jekter på over 10 kommerselester. Såleis var Ola R. Selland si jekt «Josephine» på 10 kommerselester i 1860. Anders Andersen hadde på 1860-talet jektå «Elida» og brørne Odd og Øystein Oddsøner jektå «Minerva», fartøy som begge like eins var på 10 kommerselester. I 1868 finn vi to jekter på 12 kommerselester, nemleg «Livets gode Haab» (som var ført av Ola Rørvikjå) og «Caroline» (som var ført av Lars O. Vanvik). Anders Andersen d.y. hadde i 1869 jektå «de tvende Brødre» som var «drægtig 11 1/2 Commecelæster». Medeigar var Erik Svensen Sand (sidan Stavanger).

Torbjørn Iversen (av Moss-familien) selde i 1880 jektå «Secline» på (25 27/100 tonn) og Endre Tjelmane hadde kring 1890 jektå «Familien» (26 24/100 tonn). Omrekna i kommerseler var dette fartøy på kring 12 lester. Det var altså fartøy på storleik med «Brødrene». «Boletta» til Hans Rolfsen, i elvaosen, skal ha vore på 30 tonn, som i så fall var opp i 15 lester.

På den andre sida var det heile tida framleis òg mindre fartøy på fjorden, om ikkje så små som kring 1800. Randius Rasmussen hadde, like fram til han døydde i 1911, jektå «Tvende Brødre», som var på 20 78/100 tonn, eller omlag 10 1/2 kommerseler. Gabriel Nilsen si motorjekt «Forsøget» var i 1921 rekna til 15 tonn, som etter gamal rekning skulle vera berre 7 1/2 kommerseler.

Med omsyn til lastekapasiteten på fartøya på Sandslandet kan vi likevel under eitt konkludera med at kapasiteten i gjennomsnitt dobla seg i tida frå kring 1800 og fram til 1860-talet. På same tida vart talet på fartøy på strandstaden firdobla (frå 5 til litt over 20).

Mykje tyder på at jektemiljøet på Sand bygde seg opp på 1830- og 40-talet på bakgrunn av dei rike sildefiskeria på kysten desse åra. Og den nisjen dei fann var å frakta sild til og frå salteplassane – dei salta mellom anna sild på Sand – for så å skipa silda ut i verda, d.v.s. særleg til Austersjølanda. Her var tønneproduksjonen viktig. På Sand var det eit omfattande bøkermiljø frå gammalt av.

I amtmannsmeldinga for åra 1856-60 heiter det under «Binæringer» at fraktfarten var viktig «især for Ryfylke Fogderi.....selv om man ikke til Fragtfart vil henregne den Fart, ved hvilken flere Tusinde Fiskere med deres Redskaber bringes frem til Fiskepladsen». Dette var midt i ein hektisk sildeperiode og i månadane rett etter jul var bygdene òg i Indre Ryfylke mest tømde for vakse mannfolk. Dei var ved kysten på fiske.

Det heitte vidare i amtmannsmeldinga at fartøyfolk frå Ryfylke utførte salta sild i egne fartøy til Sverige og Austersjøen. Heimatt tok dei med kornvarer. Det at vårsildfisket i Sunnfjord og Nordfjord hadde vorte viktigare gjorde dessutan til at fraktfarten vart utvida «idet herfra bringes Tønder og Salt til det nordre Fiske og Silden for en stor Deel føres hertil før den udskibes».

Dette var fart og frakter som vart utført med dei større jektefartøya. På Sand veit vi at R. og T. Rasmussen (handelshuset) dreiv med slik fart. Giske Rasmussen hadde sjøhus på Kinn, og ho hadde egne fartøy. Men det må òg ha vore fleire andre som gjekk i denne farten fram til fiskeria vart avslutta på 1870-talet på grunn av ressursmangel. Silda slutta koma inn til kysten vår. Det er òg frå då av vi finn nedgang i talet på jekteskipperar frå Sand. Om Askild Eide veit vi elles at han så seint som i 1881 døydde på Københavns red, på tur til Austersjøen. Lars Nilsen Bjerga skal ha hatt sjøhus både i Haugesund og i Kinn. Fiskeria i Sunnfjord og Nordfjord – det «nordre Fiske» – vart som nemnt meir og meir aktuelt på 1850-talet.

Meir lokalt var dei mindre fartøya framleis sysselsette med frakt av material og ved som hovudprodukt til Jæren og Stavanger, eller som det heitte: «Jæderens og Byernes Forsyning med Træmaterialier og navnlig en temmelig betydelig Brændeindførsel til Stavanger skaffe ogsaa Fartøierne i Ryfylke endeel Sysselsettelse». Dette var den tradisjonelle fjordafarten som heile tida levde sitt stille liv.

**FARTØYKOMPETANSEN I INDRE RYFYLKE
MIDT PÅ 1860-TALET ER SAMLA PÅ STRAND-
STADEN. MEN DET ER ÒG EIT LITE JEKTE-
MILJØ I VANVIK I EIN PERIODE PÅ 1860- OG
70-TALET**

Vi har sett at det var samla eit stort tal jekteskipperar –

og fartøy – på strandstaden Sandslandet på 1860-talet. Korleis var tilhøva med omsyn til fartøydrift elles i fjordane i Indre Ryfylke? I denne samanheng skal vi forstå Indre Ryfylke som Sandsfjorden, Saudafjorden, Lovrafjorden og Hylsfjorden, altså fjordområdet frå Marvik og innetter. Ser vi på folketeljinga i 1865 kan det sjå ut som at det, bort sett frå eit lite jektemiljø i Vanvik i Hylsfjorden og ein jekteskipper på Eide, knapt har vore eit einaste fartøy heimehøyrande elles i fjordane. Ikkje ein einaste jekteskipper vert nemnd i teljinga 1865 utanom på Sandslandet, i Vanvik og på Eide. Likevel kan ein ikkje heilt stola på at alle jekteskipperane har kome fram i teljinga. Forholdet er likevel at ein i Sand kan sjå eit godt samsvar med kjeldematerialet elles på denne tida, eller – sagt på ein annan måte – ein kan korrigera teljinga.

Dei 6 jekteskipperane i Vanvik midt på 1860-talet var nokre unge menn som må ha teke til med fartøy tidlegast på 1850-talet. Dei må ha hengt seg på bylgja med sildefart då, for det er ingenting som tyder på at det var eit miljø for fartøy i Hylsfjorden tidlegare. Dei unge menn vart dessutan heller ikkje verande i fjorden. To brør (Tormod og Kristen T. Vanvik) reiste ikkje lenge etter 1865 til Koparvik. Ein av skipperane – Tormod Bjednesen Garvikjå – drog til Bergen. To andre – far og son Torger O. og Ola T. Vanvik – slo seg ned på Sandslandet. Den siste av dei seks var Sjur Olsen, opphaveleg frå Tysvær og husmann på plassen Bjødnarvikjå under Løland. Han hadde ei lita jekt på 7 kommerselsester som han gjeikk med i fjordane, ei jekt kalla «Helena». Fleire av sønene til Sjur skulle sidan verta kjende namn på strandstaden Sand (Sjurane). Både Sjura-Rasmus og Sjur-Ola hadde i periodar eigne små jektestartøy. Dei to var elles ikkje særleg gamle då far deira døydd. Eldstebroren Ånen Sjur-sen på Neset var ein trugen jektemann.

Folketeljinga 1865 fangar elles ikkje opp tre brør frå Ytre Bjerga som dreiv med fartøy på denne tida, Lars, Nils og Andres Olssøner. Det var då òg berre Nils som dreiv over ein del år (1860-70-talet). Lars Olsen Bjerga, den eldste av dei, var derimot den mest drivande av dei, ein kar som ifylgje tradisjonen som nemnt hadde fartøy på sildefiskeriet og salteri både i Haugesund og nord med Kinn. Men han døydd ung, drukna ved Osnegsavelen rett nordom Haugesund berre 39 år gamal i 1867. Lars hadde fleire fartøy over kortare periodar. I 1865 selde han 2/3-partar av jektå «Lykkens Prøve» til Tormod Bjednesen Vanvik og Paul Andersen Valskår. Året etter selde han halvparten i jekt «Diana» til Lars Hansen Tengesdal. Då han drukna hadde han ei tredje jekt som husmannen Jon Ulsnes kjøpte etter han i 1867. Nils Olsen Ytre Bjerga (f. 1831) hadde like eins fartøy og var på sildesjau ute med havet vintertid. Han vert nemnd som jekteskipper i 1864. I fleire år budde han med familien på heiagarden Selland inne i Hylsfjorden.

Det var òg tre brør jekteeigarar frå plassen Hagen i Tengesdal, brørne Lars, Anders og Jon. Lars skulle seinare bu på Bakkadn på Sandslandet, Jon vart kjend som jekteskipperen Jon Hansen Hylen.

Bjedne Bjednesen frå Garvikjå i Vanvik dreiv like eins med fartøy på denne tida. Han var husmann på plassen Ulsnes under Vanvik i fleire år, men kjøpte i 1882 småbruket Rørvik-Hagen i Sandsfjorden. Bjedne hadde fartøy frå så tidleg som i 1875. På slutten av 1890-talet kjøpte han jektå «Anna» i Marvik i lag med sonen «Tore Hajjen» (Tore Rørvig). Dette var den seinare så kjende «Anna af Sand», som eigentleg var «Anna af Eide». For sonen Tore flytta til Eide rett etter århundreskiftet og hadde base for jektå der.



Dette bildet er teke frå Fiskeberget, med Sørensen på strandstaden Sand i bakgrunnen. Vi ser mellom anna pipa på dampsgjå til Rasmussen-familien. Det var her Rasmusverven låg, der familien Rasmussen bygde store fartøy i vervatida (1860-70-talet). I dag dominerar Ryfylke Turisthotel denne plassen i strandstadbildet.

Bildet er frå kring 1920, og Svensasagjå, det store huset midt i bildet, er berre eit par år gamal. Begge sagjene hadde sagdammar ut i den grunne sjøen her, kalla «Groen» (d.v.s. grunnen).

Jektå «Brødrene» er elles eit syn i seg sjølv. Det er ubarka tømmerstokkar som vert dregne ombord, og når dei vel å ikkje dra dei etter seg i flåte, kan det vera avdi stokkane skal fraktast eit stykkje vekk til sagbruk. Vi ser elles ein kileflåte framme til venstre, med barka stokker.

Personane kan vera fylgjande, frå venstre: Nils Nj. Eide, Theodor Helland, Sven Nj. Eide (?), ein heilt ukjend midt føre masta, og så kan det vera Johannes Halvorsen, til høgre. Det var trelasthandlaren Theodor Helland sitt tømmer, eller som det står på kortet: «Theodor samler timber». Det er vel Theodor som er den sikraste av personane på bildet.

Vi kan konkludera med at fartøykompetansen i Indre Ryfylke på 1860-talet hadde samla seg på strandstaden Sandslandet. Så mange fartøyfolk var det heller ikkje i fjorden utanføre Marvik ifylgje teljinga. I Jelsa (med Erfjord) var det i 1865 snakk om 11 jekteførarar alt i alt.

Kunnskap og kompetanse innafor næringa vart for ein stor del overført frå far til son, altså gjennom å høyra, sjå, erfara og gjera frå ein var heilt liten. Det var såleis fleire «jektefamiliar» på Sandslandet, d.v.s. familiar med mange skipperar over fleire generasjonar. Det var Iversane, Rasmussane, Rolfsenfamilien og fleire. Det kunne vore freistande å snakka om «jekteskipperdynasti», men det ville bli for lettvindt og dessutan heilt feil ut frå den økonomiske stoda desse familiane var i. Dette var ikkje folk som fekk ting rett opp i nevane. Dei måtte slå seg fram frå generasjon til generasjon. Det som gjekk i arv frå den eine til den andre var lite bort sett frå kunnskap og kompetanse. På den andre sida var det verdfullt nok. Det nærmaste ein kjem folk som gjorde pengar på jektefarten var Iversane (eller Moss-familien). Iversane, som rekna kompetansen attende til dei to brørne som kom frå Ølve kring 1840, hadde dessutan jamt over noko større fartøy enn dei hine.

Her høver òg historia Kaspar Nilsen kan fortelja etter far sin, Gabriel Nilsen. Ein gong på slutten av 1890-talet var Gabriel med til Bergen då Iver Iversen på Sand kjøpte jektå «Elegance» frå eit konkursbu på Varaldsøy. Iver gjekk i land med kvite hanskar, floss, sjakett og dobbeltpaksla gullur. Og på land sto det to hestar med vogn for å henta han. «Eg ser du ser på meg, Gabriel», sa Iver, «eg e'kje på Sand nå». Han måtte ta seg ut når han skulle representera ved ein fartøyhandel.

JEKTEMILJØET PÅ EIDE FRÅ 1850-TALET TIL SLUTTEN AV 1960-TALET. JEKTENE «ANNA» OG «BRØDRENE» – «AF SAND»

Vi har sett at Eide, berre eit lite stykkje inn i fjorden frå Sandslandet, var ein viktig lasteplass for trelast på 1600-talet. Vi har òg sett at Eide hadde ein jekteskipper i 1865. Det var Askjel Askjelsen f. 1817, som opphaveleg kom frå Tveita i Jelsa. Så har vi sett at husbondsdrängen til Jens Alvsen, gjestgjeveren i Norenden, til slutt slo seg ned i Eidssjøen. Det var Anfinn Eriksen. Han og familien kom til Eide i 1818, frå gjestgjevarstaden Imslandssjøen.

Anfinn, som hadde førte jektå til Jens Alvsen i unge år, hadde ei eiga jekt på Eide. Såleis veit vi at han i 1824 hadde jektå «Anne Mallene». Anfinn vart svigerfar til Askjel Askjelsen, skipperen i 1865.

Om Askjel Askjelsen veit vi at han så tidleg som i 1853 åtte halvparten i jekt «Færdigheden», som lasta 150 tønner. («Brødrene» kunne lasta 270 tønner). I 1860 hadde Askjel jektå «Haabet» på 4 kommersesletter. Han åtte og førte fartøy gjennom mange år, like til han drukna på Københavns red i august 1881. Han kom då frå Bergen «førende Jagt Maria Selina fra Stavanger», eit fartøy han åtte halvparten i. Sonen Anfinn førte jektå heim. Askjel vart sjølv gravlagd i Ystad (Malmøhus) i Sverige. (Denne historia vert «dramatisert» i «Soga om Sand» s.272f. Der vert elles jektå kalla «Christine», noko som ikkje er rett. Det er heller ikkje rett at det var sonen Ola som førte jektå heim). Askjel Askjelsen hadde tre søner som vart dugande jekteførarar og jektereiarar, med bustad i Stavanger. Det var Askjel, Anfinn og Ole Andreas A. Eide.

Det vart eit noko større fartøymiljø på Eide frametter 1860-70-talet, på fleire måtar. Fleire unge menn tok opp lån og investerte i jektefartøy. I andre halvpart av

1870-talet var det dessutan ein kort, men intens skipsbyggingsperiode i Eidssjøen, med mange folk i arbeid. Det var nok noko som tente unggutane for sjøen og sjølivet. Svein S. Eide var ein av dei. Han hadde to kjende fartøy på 1870- og 80-talet, men vart sjuk og måtte gje seg både på sjøen og med anna arbeid. Ein annan var Endre Olsen Eide som må ha hatt eit jektefartøy i 1880. Året etter utvandra han med familien til Amerika.

Strandsitjarsonen Njell Njellsen Eide (f. 1841) lånte i 1871 300 dlr. av 6 sambygdingar med pant i halve jektå «Elida». I 1874 finn vi at Njell, som jektefører, «var fraværende paa Fiske hele Sommeren». Giftarmålet hans vart utsett av den grunn. Njedl var like til Spania med jektå, heitte det. Det einaste hjelpemiddelet var ein kompass. Elles var det fart på Lofoten og Austersjøen. I eldre år hadde han ei mindre jekt som heitte «Enigheten» som han «rek i fjordane med». Ho vart selt nordetter kring 1917. Folketeljinga 1900 fangar inn Njedl og sønene på Sandnes med jektå. Njedl vert då kalla jekteskipper og fiskar, eldstesonen Sven Nj. (22 år) var «Jægtemand» – og såleis noko «befaren» – medan yngstesonen Nils Nj. (14 år) hadde tittel av «Jægtegut».

Jekt «Anna» kom til Eide 1902-03. Det var på denne tida Thore Bjednesen Rørvig (f. 1868) og familien kom flyttande over fjorden frå Rørvik-Hagen til Eids-sjøen, og vart grannar til Njell Njellsen og familien hans. Dei budde mest vegg i vegg. I daglegtalet gjekk jekt «Anna» under namn av «Tore-jektå». Ho gjekk i fraktfart mellom Ryfylke, Stavanger og Bergen og tente om vintrane delvis som losjifartøy.

Jektå «Brødrene» kom til Eide berre 2-3 år etter «Anna», og desse to fartøya skulle ha basen sin i Eids-sjøen som to tvillingfartøy i over 60 år, like til slutten av 1960-talet. Sven Nj. Eide f. 1878, «Jægtemand» hos

far sin i 1900, kjøpte tidleg på året 1905 jektå «Brødrene» frå Rennesøynå. Broren Nils Nj. Eide f. 1886 var medeigar åra 1909-11 og så igjen frå 1917. Han hadde i mellomtida ført «gamlajektå» til far sin, og ei tid hadde han hatt ein kutter som gjekk i rutefart Stavanger-Hylsfjorden. Nils vart elles like mykje kjend som trelasthandlar og sagbrukseigar.

«Njedlajektå» var det lokale namnet for «Brødrene». Den velstelte grønne jektå som dei to brørne seglde med var velkjend i fjordane og i Karmsundet, og Sven og Nils Njeldsen Eide var godt likte fartøyfolk som ikkje kvidde seg for å gjera sambygdingane tenester både med småfrakter og anna. Nils dreiv i tillegg som nemnt med sagbruk og trelasthandel, og det var Sven som førte jektå. Det første sagbruket hadde Nils i lag med Jacob Jaatun, styraren på Arbeidsskulen, frå tidleg på 1920-talet.

«Brødrene» gjekk i fraktfart i fjorden, i hovudsak med ved og med material frå sagbruket på Eide, altså eigne produkt. Materialen vart helst levert på Sandnes, der det var mange møbel-fabrikkar. Dei leverte då «tommabord» og «trekvartbord», begge på 2 1/2 meter. I mange år gjekk dei òg med last frå Stavanger og Sandnes til Øgreid i Sauda. Så hadde dei «kolasjauen» for Suldalsdampen i åravis, leverte kol i ein bunge på Sand i enden av det gamle jernvarebygget. I 3 år, midt på 1920-talet, gjekk både «Anna» og «Brødrene» i skytteltrafikk mellom Eidssjøen og Ropeid med sand til Haugesundsvegen. Det var sand frå eit sand- og jordras ovom Arbeidsskulen på Eide.

Nils Nj. Eide var mellommann då Øglænd på Sandnes kjøpte og hogg ut «Ommundsteien» under siste verdskrigen. Etter grovt anslag var det snakk om 800 famner ved. Veden vart frakta ut med «Brødrene». Ho lasta 38 famner, men var veden lett kunne det gå opp mot 40 famner. Det tok såleis si tid å få veden ut. Dei

lasta i Ommundsteigen – langt inne på sørsida av Hylsfjorden – på dagen og reiste til Sandnes tidleg neste morgon. Komne fram til Sandnes lossa dei dekket. Så tok dei rommet neste dag, før dei reiste inn att på ny tur.

Av andre oppdrag «Brødrene» hadde kan nemnast frakt av dyr til fjellbeite. Sven G. Eide og systersonen Endre Eide leigde såleis «Brødrene» når dei skulle til Vetarhus i Sauda med buskapen.

JEKTEFARTEN FRÅ SANDSLANDET I TILBAKEGANG PÅ SLUTTEN AV 1800-TALET. OVERGANG FRÅ SEGL TIL MOTOR NOKO INN PÅ 1900-TALET

Vi har sett at fartøykompetansen i Indre Ryfylke i 1865 var samla på strandstaden Sand. 22 av 29 jekteskipperar i Sandsfjorden, Saudafjorden og Hylsfjorden var såleis heimhøyrande på Sandslandet. Biletet er ikkje heilt annleis i 1875. Då var det 27 jekteskipperar i alt i Sand sokn, der 18 var heimhøyrande på Sandslandet. 19 av dei må ha hatt jektene sine stasjonert på Sandsvikjå.

Ser vi på folketeljinga i 1900 hadde talet på jekteskipperar på Sandslandet då gått kraftig tilbake. Det var snakk om meir enn ei halvering. Teljinga lister såleis opp berre 8 skipperar på sjølve Sand. Men i tillegg kom 4 skipperar elles i soknet (Eide, Rørvikjå, Hysten og Hedland), så det var 12 i alt. Jekteskipperen Andres Helland hadde forresten si jekt liggjande på Sandslandet. På same tida var det 1 jekteskipper i Suldal (Bastian Valskår), 2 skipperar i Sauda, 8 i Jelsa og 1 i Vindafjord. Dei 8 i Jelsa var elles ikkje heimhøyrande i det indre fjordbassenget, så framleis kan ein seia at Sandslandet dominerte marknaden. Men det var mykje færre fartøy. På den andre sida veit vi storleiken på fartøya auka noko. Dessutan hadde den tradisjo-



Med ein fleire generasjonars jektetradisjon på Sandslandet som bakgrunn etablerte Kaspar Nilsen seg som småskipsreiar på Sand etter krigen, med fartøy i fraktefart på Nordsjøen og i Middelhavet. Dette biletet viser eit sjeldant samantreff der to av fartøya til Kaspar Nilsen ligg tvers overfor kvarandre på Themsen i London i 1965. Det er radaren til «Ramsnes» i forgrunnen, og det er «Ramsvik» i bakgrunnen, midt i biletet.

Foto: Gaute Berge Nilsen

nelle jektefarten i mellomtida fått sterk konkurranse frå dampbåtar som gjekk i rute på fjorden. Desse dampbåtane gjekk ikkje berre i persontrafikk, men førte òg på last inn og ut fjordane.

I tillegg til dei aktive skipperane fører teljinga i 1900 opp ein forhenverande jektfører (Endre Tjelmane), ho fører opp Iver Iversen (Moss) som «Jagteier», sonen Kristian Iversen som «Styrmand med jægt» medan Sven Danielsen vert nemnd med ein kombinasjon av næring og inntekt, nemleg «Jagteier, penge, tømmerhandel». Kombinasjonen jektefartøy og tømmerhandel/sagbruksnæring har som nemnt gått som ein raud tråd gjennom heile saga til jektefarten frå Sandslandet. Men frå 1830-

talet vart sildefarten viktig og førte til sterk auke i talet på fartøy. Nedgangen i jektefarten mellom 1865 og 1900 må på den andre sida ha hatt bakgrunn i at sildefis- ket tok slutt på 1870-talet.

Handelsmann Thore Underbakke vert for sin del i 1900 ført opp som «Skibseier, Landhandler, Skoghand- ler». Han åtte part i dampskipet «Robert». Så var der ein skipperborgar frå Haugesund – Bård Dybdahl – som var mellombels busett på Sandslandet. Han var gift med ei jente herfrå.

Om mannskapet på jektene fører teljinga i 1900 opp 12 unggutar med tittelen «Jægtegut» (og 1 som «Sjø- gut»). 7 av desse var søner av, eller tilhøyrdte huslyden til, ein skipper. Fire karar vert førte med tittelen «Jægte- mand». Det var noko meir befarne sjøfolk i fjordafarten. Ånen Sjursen (1850-1915) var den som hadde lengst fartstid på fjordane. Det er mogeleg at åndsevnene hans ikkje var dei største, men han var ein sær sers flink og tru- gen jektemann som mellom anna i eldre år var mykje med «Brødrene» (Sven Nj. Eide). Han hadde elles reist med fartøy i fjordafarten frå han var heilt ung. Såleis var han i 20-årsalderen med jektå til Nils Bjerga på Selland i Hylsfjorden.

Dei andre tre meir befarne jektemenn på Sand i tel- jinga 1900 var Gabriel Nilsen (f. 1879) som vert nemnd både som fiskar og jektemann, det var Sven S. Tenges- dal (f. 1881), som på denne tida reiste med Sven D. Svensen og det var Sven Nj. Eide (f. 1878). Både Gabriel Nilsen, Sven Tengesdal og Sven Nj. Eide – alle tre søner av jekteskipperar – skulle frametter 1900-talet verta tre heilt sentrale jekteskipperar på Sandslandet og Eide, dei to førstnemnde dessutan grannar i Norenden. Men kring 1900 var dei altså alle tre framleis under opp- læring. Son til jektesskipperen Jon H. Hylén vert i 1900 ført som «Jægtematros», som den einaste i teljinga. Han var truleg i det minste halvbefaren jektemann.

Motorane kom straks etter hundreårsskiftet og gjorde den tradisjonelle jektefarten til ei mykje lettare forretning. Anders S. Hatløyen – som hadde vore på langfart i mange år, og jamvel underoffiser i den ame- rikanske marinen – og Gabriel Nilsen var dei første som sette motor i jektene sine. Det var i 1909, nemleg i jektene «Haabet» og «Forsøget». Namna var gamle, men fartøya vart sterkt moderniserte. Dei andre skippe- rane sette inn motor i fartøya i løpet av den neste 10-15- årsperioden. «Falken» til Sjur-Ola fekk derimot aldri motor før skipperen gav seg kring 1920. Men sonen Alfred Sjursen hadde på 1920-talet ein motorslupp (eller skøyte). «Brødrene» på Eide fekk motor i 1917, medan Thore Rørvig investerte i motor i «Anna» først så seint som i 1924.

På 1920-30-talet var det 9-10 fartøy heimehøyrande på Sandslandet. I tillegg kom dei to jektene på Eide. Biletet hadde såleis ikkje endra seg så mykje sidan 1900. Etter sterk nedgang i siste delen av 1800-talet hadde jektemil- jøet stabilisert seg frametter 1900-talet.

Dei fleste jektene i mellomkrigsåra gjekk (framleis) i vanleg fjordafart. Men somme gjekk i kystfart, både i Sør-Noreg og nordpå, t.d. Sven og Kristian Tengesdal med kvar sine meir moderne fraktefartøy. Henrik og Kris- tian Iversen gjekk frå kring 1930 med «Victoria» i vare- rute på Ryfylke i samarbeid med Middelthon i Stavanger. Fartøya til sagbrukseigar Svensen gjekk med eigne pro- dukt til Bergen, Haugesund, Sandnes og Stavanger. Det hende dessutan at dei kjøpte heim skifer frå Hardanger, som dei selde på heimtraktene. Bernhard Bjerga førte «Ørnå» i rutefart på Hylsfjorden. Ho var heimehøyrande på Sand.

Mange av skipperane og familiane deira var sær sers tru- faste mot fartøya sine frametter 1900-talet. Dette står i kontrast til andre halvpart av 1800-talet, då dei skifta mykje. Dei både selde og kjøpte mykje.

Hans Rolfsen, som hadde jektå «Boletta» liggjande i elvaosen når han var heime, hadde fartøyet sitt i minst 20-30 år. Først tidleg på 1920-talet kvitta han seg med det. «Boletta» enda sidan opp i ei bryggje på ei av byøyane. «Gamle Hatløyen» seglde for sin del med jekt «Haabet» i over 30 år, til han la opp pinsetid i 1937. Theodor Halvorsen skriv i samband med dette i «Visergutten»: «Nu har han lagt op – ikke netop av sin bedste vilje – skjönt han er over 75 aar gammel og er endnu den stramme og kjeke marinesoldat at se til som da han stod ombord i amerikanske orlogsfartøyer. Hr. Hatløy sluttet nok fjordefarten med sin jakt for den var saa gammel at han kunde risikere at gaa nedenom og hjem, som det heter – hvad tid som helst». Jektene vart gamle etter kvart.

«Iversane» – brørne Henrik og Kristian Iversen – hadde først lenge jektå «Amalie» etter far sin, men gjekk så med skøyta «Victoria» i ei årrekkje like fram til 1947. Gabriel Nilsen sat med si motorjekt «Forsøget» i over 50 år, til midt på 1950-talet. «Brødrene» og «Anna» inne på Eide var i dei same familiene i over 60 år.

DEFINITIV AVVIKLING AV DEN TRADISJONELLE JEKTEFARTEN FRÅ SAND ETTER KRIGEN, NEMLEG I ÅRA FRAM MOT 1970. MEN JEKTÅ «BRØDRENE» KJEM ATTENDE I NYRESTAURERT FORM I 1999

Først etter krigen kom nedgangen og avviklinga av den tradisjonelle jektefarten frå Sand. I ein viss grad skjedde det ei omlegging i den forstand at nokre få først gjekk over til meir rein kystfart og ein slo seg opp som småskipsreiar. Men med jektene vart det slutt. «Gamle Hatløy'en» la som nemnt opp i 1937. Askild T. Eide, som hadde sluppen «Værøvik», og som gjekk med sand og skjellsand, avvikla seinast under siste kri-

gen. Han hadde motor i fartøyet, men motoren var liten og «Værøvik» måtte ha god tid. Skjellsanden vart graven med handspel.

«Iversane» gav seg som nemnt i 1947, med ein over 100 år gamal fartøytradisjon bak seg. Gabriel Nilsen selde «Forsøget» midt på 1950-talet, 100 år etter at bestefar hans, Gaute Nilsen, sat med jektå «Lykkens Prøve», i alle høve nokre få år. Kaspar Nilsen – son til Gabriel – hadde elles då alt etablert seg som småskipsreiar med fraktefartøy i Nordsjøfart og på Middelhavet.

Kristian Tengesdal gav seg med motorskøyta «Varda» noko ut på 1950-talet. Brorsonen Toralf Tengesdal slutta med fartøy noko ut på 1960-talet, men sonen Sven heldt fram i den gamle familienæringa endå nokre år, fram til tidleg på 1970-talet. Svensakuteren «Elisa», som hørde til Svensasagjå, vart seld i 1973. Dermed var det ingen større tradisjonelle fartøy heimehøyrande på Sand lenger. Det var elles same året Stavanger Sjøfartsmuseum fekk «Anna af Sand» i gåve som museumsfartøy.

Inne på Eide hadde tida òg byrja gå forbi motorjektene «Anna» og «Brødrene». Etter at Thore Rørvig-Eide døydde 1941 sat sønene Andreas og Erik med jektå like til kring 1968. Det var meir av gamal vane etter kvart, for det vart mindre og mindre med frakter. Men Andreas hadde problem med å kvitta seg med ho. Jektå hadde såleis lege ubrukt lenge då ho vart selt til ein engelskmann. Andreas Eide satsa for sin del meir og meir på byggjing og reparasjon av mindre båtar, forutan at han gjekk på bygningsarbeid. Det var dårleg havn der jektå låg, rett utom stovedøra, og det var mykje arbeid å passa på ho.

Så var det «Brødrene». Brørne Sven og Nils Eide hadde fartøyet i lag i mange år. Det vart lenge brukt til frakt av material frå sagbruket til Nils på Eide. Sven døydde i 1960, og sonen Bjarne overtok hans part. I

1962 overtok han òg farbroren Nils Nj. Eide sin del. Bjarne Eide hadde så «Brødrene» åleine til han selde i 1967. Historia til «Brødrene» er interessant fordi ho på mange måter dekkjer historia til jektefarten generelt på Sand gjennom tidene. Like frå 1600-talet finn vi koplinga mellom jektefart, trelasthandel og sagbruksnæring. «Brødrene» går rett inn i den tradisjonen. Njål Eide, son til Nils, driv framleis sagbruket til faren i Eidssjøen, eit av dei få sjøbaserte sagbruka som framleis er att i Ryfylkefjordane. No er òg ei av «sagbruks-jektene» attende til fjorden. Ho er likevel dobbelt så stor som dei jektene sagbrukseigarane på 16- og 1700-talet hadde.

¹ Denne artikkelen er skriven på basis av kjeldematerialet som er samla inn i samband med bygdebokverket «Sand. Gardar og Folk» i 3 bind. B.I og II kom i 1997 og 1998. B.III er i trykken kring nyttår 1999/2000.

² Riksarkivet, Tollrekneskap 1605-1812, XXIII. Ryfylke, pakke 1 (1630-37)

³ Arnvid Lillehammer, kopi av avskrifter av tollrekneskap.

^{4, 5} Utskrift av database over jektefartøy i Jelsa/Sand i tiåra midt på 1800-talet, Stavanger Sjøfartsmuseum, v/Harald Hamre.

Ernst Berge Drange er tilsett som konservator og bygdebokskrivar ved Ryfylkemuseet.

Minne um «Brødrene»

AV BJARNE EIDE

Då far hadde kjøpt «Brødrene» var første last han hadde i jekta murstein frå Sandnes til Saudasjøen. Han lasta då 20.000 stein. Etter Teglverket sine oppgåver var dette ca. 60 tonn. Då var jekta neri med skandekket. Då han kom inn Saudafjorden, som er mykje

ferskt vatn, sokk fartøya alltid djupare. Då låg sjøen innpå dekket like til storlukekarmen på begge sider.

Deretter vart det laster av alle slag. Favneved til Utsira, Karmøy, Haugesund og Stavanger. Han grov og skjelsand kring holmane ved Bokn og ved Vignes-hol-



«Brødrene af Sand» ved kai i Eidssjøen. «Anna» i bakgrunnen. Bildet er truleg tatt i 1960-åra

mane. Han tok og laster med snikkerbord frå Sand til Os ved Bergen. Var han heldig fekk han mjøllaster i retur til Stavanger. Dette var rekna som bra turar.

Ein gong han hadde lasta favnved i Hylsfjorden før helga, vart mannen som var mannskap sjuk. Måndagsmorgonen letta han anker på Eidsvika, heiste seil åleine. Han var heldig, med nordleg vind, liggande vind slik me seier, like til Ogna-sundet. Då måtte han gjera nokre bautar millom holmane til han kom til Krokanes ved utløpet til Karmsundet. Då vart det å kryssa opp Karmsundet. Då han kom til Salhus vart det motstraum, derfor tørna han ved ein liten havn på sørsida av Salhus, firte seil og låg i ro til straumen vende, kryssa opp Saulhus og nordover tol Bkarøyna, der han hadde selt lasta.

Heimturen var ikkje så heldig. Då var der for det

meste flau vind, ofta heilt stilt. Då var det å bugsera, ofte i timevis, til der kom litt vindrok så han fekk nytta seili. Likevel tørna han på Eidsvika utpå laurdag. Dette var ein snartur i den tid, serleg då han var åleine, men så var far ein kraftkar og flink sjømann.

I 1917 delta han eigarskapen med broren Nils. Dei kjøpte då ein 22 HK svensk oppfyringsmotor, som var ein stor motor etter fartøyet i den tid. Deretter vart det ei travel tid for «Brødrene» og eigarane.

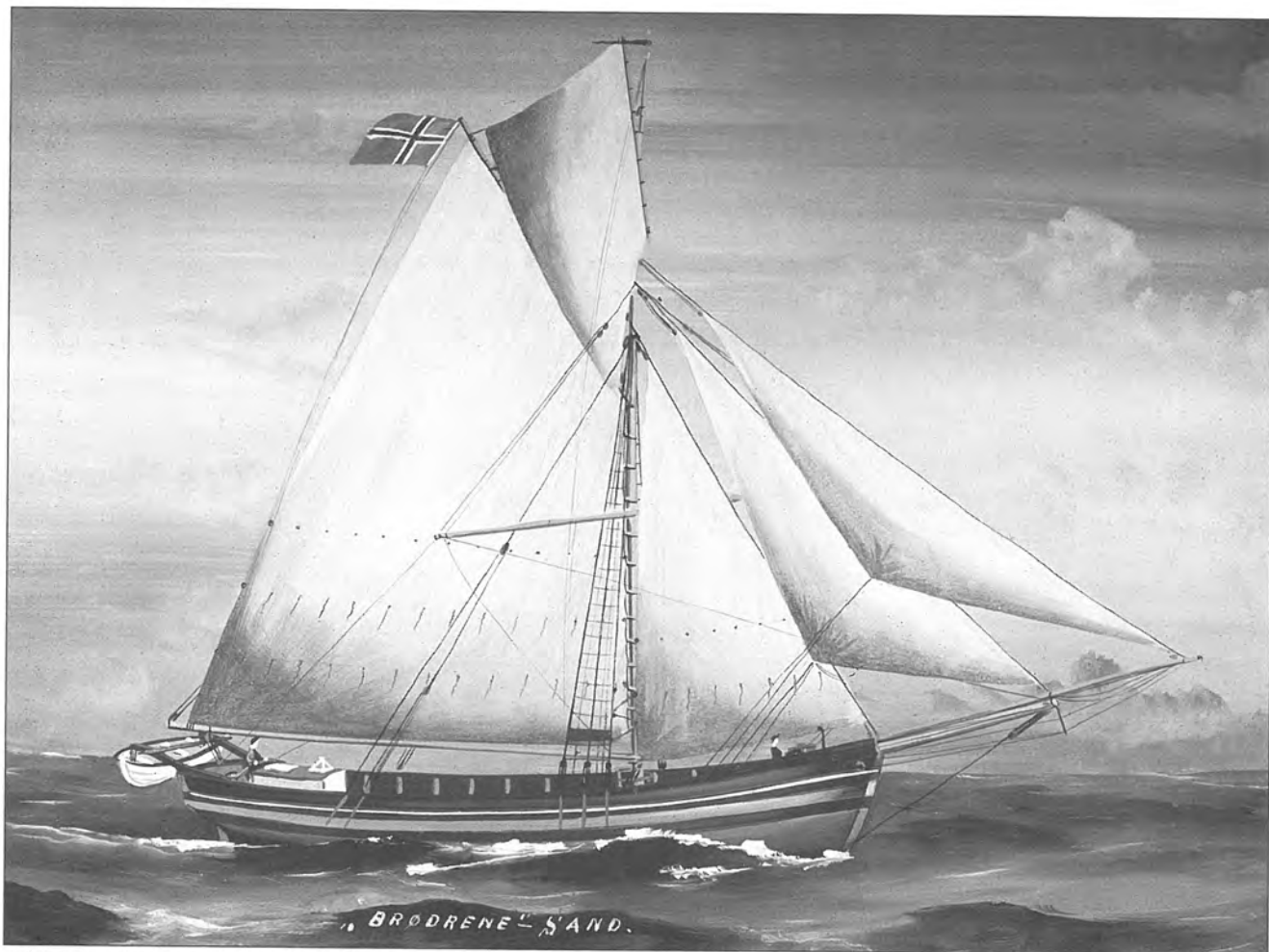
Frå den tid og fram til 1967, då «Brødrene» vart seld, og forsvann frå Eide, vart ei interessant tid, men alt dette blir alt for mykje å ta med her.

Bjarne Eide (f. 1915) dreiv «Brødrene» saman med faren Sven Nj. Eide (1878-1960) i mange år før han sjølv blei eigar av fartøyet. Bjarne Eide har vore til svært stor hjelp i arbeidet med restaureringa av «Brødrene».

Jakta «Brødrene»s eldste historie

– Før hun fikk tilnavnet «af Sand»

AV HARALD HAMRE



Måleri av «Brødrene» frå ca. 1905. Originalen er i eiga til Bjarne Eide. Måleriet har vore ei viktig kjelde til kunnskap om korleis «Brødrene» såg ut som seilfartøy.

Foto: Ryfylkemuseet.

Å avdekke historien til gamle fartøyer er i beste fall et møysommelig arbeid, ofte også forgjeves. Store skip kan vi gjerne følge i pålitelige kildeserier, men jakter og andre småfartøyer har satt få spor etter seg i de skriftlige kildene. Og dessverre: Det aktuelle kildematerialet er mye mer rikholdig fram til ca. 1870 enn i perioden etter. Derfor forsvinner småfartøyenes historie gjerne bak et ugjennomtrengelig «historiens slør», noe som igjen åpner for spekulasjoner om opphavet, antakelser, teorier og mer eller mindre troverdige muntlige overleveringer.

En slik muntlig tradisjon har vært knyttet både til «Anna» af Sand¹ og til «Brødrene» af Sand. Den går ut på at begge disse fartøyene skulle være bygd av brødrene Straumberg omkring 1840. Levard og Rasmus Straumberg fra husmannsplassen Straumberget under Bera-kvam i Jelsa, var velkjente fartøybyggere. De reiste rundt og bygde fartøyer flere steder i Ryfylke. Levard slo seg etter hvert ned på Skiftun og ble en av distriktets mest kjente båtbyggere. Rasmus slo seg ned på Foreneset og drev fartøybygging der.

Denne tradisjonen har hatt mange talsmenn, men den er likevel ikke til å stole på, for i 1840 var Levard 12 år gammel og Rasmus². Det eldste kjente dokument som omtaler Levard som skipsbygger er fra 1861 da han ombygde ei jakt på Jelsa³. Første gang Rasmus kan knyttes til byggingen av et konkret fartøy er i 1863, da han som 25-åring var med å bygge ei jakt på Skiftun, trolig sammen med broren⁴. Brødrene Straumberg kunne umulig ha bygd noe fartøy omkring 1840, de var aktive fartøybyggere først 20 år seinere. Enten er årstallet feil, navnet på byggmestrene feil, eller så er alt feil. Når det gjelder «Anna» af Sand har vi for lengst funnet at hele teorien må forkastes. «Anna» ble bygd i Hardanger i 1848. Når det gjelder «Brødrene» finnes det heller ikke noe kildemessig belegg for å knytte henne verken til 1840 eller til brødrene Straumberg.

Den mest utbredte teorien om «Brødrene»s eldste historie er altså usannsynlig. Derfor må vi søke etter spor i det som måtte finnes av pålitelige kilder. Nils Nj. Eide som var medeier i fartøyet gjennom nesten 50 år, har fortalt at han var med da broren Sven kjøpte «Brødrene» for kr. 2.700 av John Hanasand i Østhusvik like etter århundreskiftet. Etterkommere av Sven og Nils har også fortalt at Sven kjøpte fartøyet på Rennesøy, og at dette skjedde i 1905⁵. For å kunne nøste opp fartøyet eldste historie, bør vi altså rette blikket mot Rennesøy og de første årene av vårt århundre.

Men før vi gjør det, skal vi se litt nærmere på de aktuelle kildeseriene. Registrering av skip har i hovedsak vært knyttet til behovet for å kunne identifisere fartøyer i utenriksfart. Derfor var det naturlig at tollvesenet i 1798 fikk påbud om å føre lister over fartøyer som hørte hjemme i hvert tolldistrikt. For Stavanger tolldistrikt, som omfattet strekningen fra Varhaugelva til Hindaråvåg, er slike «tollskipslister» bevart fram til 1870⁶.

Tollvesenets skipslister inneholder opplysninger om alle større fartøyer, i hvert fall alle de som kom i kontakt med tollvesenet. Men mange av båtene, sluppene og jaktene som bare gikk på fjordene og langs kysten, ble aldri registrert. Derfor ble lensmennene i 1842 pålagt å føre lister over alle småfartøyer som tollvesenet ikke fanget opp. En mengde av disse såkalte «lensmannslistene» er også bevart fra hele Rogaland, men denne kildeserien opphørte dessverre allerede i 1866⁷.

Fra 1829 måtte alle fartøyer i utenriksfart føre et eget flagg med kjenningssignal. Dette signalet besto av en bokstav (seinere også to bokstaver i noen tilfelle) og et nummer. Hvert tolldistrikt ble tildelt en bokstav, mens det lokale tollvesenet fastsatte løpenummeret. Alle skip som hørte hjemme i Stavanger tolldistrikt skulle føre et hvitt flagg med bokstaven W og fartøyet

løpenummer. Fra den tid ble det trykt årlige «flagglister» der skipene i handelsflåten var ordnet etter flaggbokstav og flaggnummer. Med denne listen for hånden, skulle hvem som helst kunne identifisere et skip gjennom kikkerten.

Fra 1867 ble et annerledes, og internasjonalt, signal-system tatt i bruk i handelsflåten. Hvert fartøy fikk et kjenningssignal som besto av fire bokstaver. Kjenningssignalet ble vist ved hjelp av fire bokstavflagg lengst akterut i riggen. Selv om flaggkodene har blitt endret, gjelder dette signalsystemet fortsatt den dag i dag. Hvert år utgir Sjøfartsdirektoratet en publikasjon som heter «Norges skipsliste». Der er landets handelsflåte ordnet først etter kjenningssignal, deretter alfabetisk. Denne publikasjonen kalles fortsatt «flagglista» blant mange brukere.

For å få tildelt internasjonalt kjenningssignal måtte fartøyet ha nasjonalitetsbevis. Dette var et skipssertifikat som blant andre, også tollvesenet utstedte. Ved tollkontorene ble det ført særskilte nasjonalitetsbevisprotokoller med summarisk gjengivelse av de bevis som ble utstedt. I tillegg til kjenningssignalet skulle nasjonalitetsbeviset blant annet også inneholde opplysninger

om skipets lastekapasitet, byggeår og byggested. Slike data ble dokumentert i to andre sertifikater: målebrev og bilbrev. Målebrevet ble utstedt av tollvesenet som hadde ansvar for skipsmålingen. Dette dokumentet inneholdt først og fremst opplysninger om fartøyets tekniske konstruksjon, dimensjoner og lastekapasitet. Bilbrevet var fartøyets første offisielle dokument, en attest fra notarius publicus om at det var ferdigbygd. Dette dokumentet ble utstedt av byfogden i byene og av sorenskriverne på bygdene. Bilbrevet inneholdt opplysninger om hvor og når fartøyet var bygd, sammen med en enkel beskrivelse av materialer og dimensjoner. Opplysningene ble som regel gitt av fartøybyggeren og et vitne under eds ansvar. Avskrift av bilbrevene ble innført i tingbøker, ekstraretsprotokoller og seinere i egne notarialprotokoller.

Da vi i 1901 fikk en egen lov om registrering av skip, ble det bestemt at de offentlige skipsregistre bare skulle inneholde dampfartøyer over 25 brutto registertonn og seilfartøyer over 50 brutto registertonn. Dette var såkalt «registreringspliktige fartøyer». Dermed ble de aller fleste småfartøyene på fjordene og langs kysten ikke registrert, med ett unntak: Fartøyer som skulle seile utenriks måtte ha nasjonalitetsbevis, og ble derfor registerført selv om de var mindre. Disse ble kalt «ikke registreringspliktige fartøyer». Inntil for få år siden ble skipsregistrene ført både ved tollkontorene og hos byfogder/sorenskrivere. Sjøfartsdirektoratet samlet de lokale skipsregistre i et nasjonalt register. Det er dette nasjonale registeret som danner grunnlaget for den nevnte «Norges skipsliste». Denne «flagglista» inneholder også kjenningssignalene til de «ikke registreringspliktige fartøyer» som har nasjonalitetsbevis.

Så tilbake til Ryfylkemuseets jakt: «Brødrene» var et svært så populært fartøynavn på 1800-tallet. I 1860-



Et av «Brødrene»s tidlige navnebrett.

*Ryfylkemuseet

årene, ved slutten av den perioden vi har gode kilder fra, fantes det for eksempel minst 9 jakter med dette navnet i amtets landdistrikter og minst 3 i Stavanger by⁸. Som regel indikerer navnet at skuta ble eid eller drevet av to eller flere brødre. For å skille de mange «Brødrene» fra hverandre, ble de gjerne omtalt med et tilnavn som fortalte hvor de hørte hjemme, for eksempel «af Sand» eller «af Hjelmeland». Og på folke- munne fikk fartøyene ofte helt andre navn enn det som sto på navnebrettet. På Sand var det vanlig å kalle «Anna» for «Torejekta» etter Thore B. Rørvig som eide henne. «Brødrene» ble omtalt som «Njedlajekta» fordi eierne, Sven og Nils Nj. Eide, ble kalt «Njedla- rane», sønner av Njedl⁹.

Men før «Brødrene» ble «af Sand» og «Njedla- jekta» hadde skuta altså tilhørt John Hanasand på Ren- nesøy fram til begynnelsen av vårt århundre. Hvem var han? Ifølge bygdebøkene og folketellinga som ble utført ved årsskiftet 1900/1901 fantes det to aktuelle personer som het John, eller Jon, Hanasand. Den ene het Jon Knutsen og den andre Jon Jonsen. Sistnevnte var førstnevntes farbror. Jon Knutsen var 25 år gammel i 1900, bodde hjemme på gården hos foreldrene på Hanasand og ble registrert som gårdsarbeider og fis- ker. Jon Jonsen Hanasand hadde flyttet til Østhus noen år tidligere. Han var 53 år gammel i 1900 og ble regis- trert i folketellinga som gårdbruker og «jægteeier»¹⁰.

Dermed skulle det være overveiende sannsynlig at det var Jon Jonsen som i sin tid eide «Brødrene». Vi husker jo også at Nils Nj. Eide har fortalt at de dro til Østhusvik for å kjøpe fartøyet, ikke til Hanasand. Men dette er likevel ikke nok til at vi kan være helt sikre. Jon Jonsen hadde flyttet til Østhus noen år før¹¹, derfor ville det ha vært naturlig at han i mellomtiden også hadde tatt navnet Østhus i stedet for Hanasand. Den som fylte ut folketellingsskjemaet ved årsskiftet

1900/1901 registrerte han som «John Østhus», mens Nils Nj. Eide fortalte at broren kjøpte «Brødrene» i Østhusvik av «John Hanasand».

Heldigvis finnes det fortsatt folk som husker. Bertel Hanasand bor i dag i Vikevåg på Rennesøy. Han ble født på Hanasand i 1913 og er sønn av Jon Knutsen. Bertel overtok gården etter sin far. Han kan bekrefte at John Østhus og Jon Jonsen Hanasand var en og samme person. Både Jon og i hvert fall en av sønnene hans



Jon Jonsen Hanasand, Østhus (1847-1916). Han eide «Brødrene» fra før 1893 til 1905. Her er han avbildet sammen med kona Karen Tomine (f. 1856).

**Kari Lea Espeland, Sola/Stavanger Sjøfartsmuseum*

brakte Hanasand-navnet også etter at de flyttet til Østhus. Det var vel helst bare i «offisielle» sammenhenger at Jon ble kalt Østhus. Bertel Hanasand kan også med overbevisning bekrefte at det var Jon Jonsen som eide «Brødrene», – «Ikkje min far – å nei!¹²»

I forbindelse med etableringen av de nye, lovbestemte skipsmatriklene fra 1901, hadde tollvesenet tydeligvis behov for å rydde opp i sine ufullstendige oversikter over hjemmehørende fartøyer. Det var lenge siden man hadde ført årlige skipslister, og nasjonalitetsbevisprotokollene ble sjelden ajourført. Hvis et fartøyet ble solgt til et annet tolldistrikt, til utlandet eller hvis det forliste, skulle dette selvfølgelig registreres i nasjonalitetsbevisprotokollene, men innrapporteringen må ha fungert dårlig. Fra den tid er det lett å finne eksempler på fartøyer som hadde kjenningssignal i mange år etter at de forliste. Nasjonalitetsbeviset og kjenningssignalet fulgte fartøyet, ikke eieren. Derfor ble heller ikke eierskifter registrert i protokollene, i hvert fall ikke om de skjedde innenfor ett og samme tolldistrikt.

For å forsøke å rydde opp i rotet begynte man ved Stavanger tollkontor i 1900 å utarbeide et «Register over de i Stavanger Nationalitets Protokol og Skipsmatrikel optagne Fartøier¹³». I dette registeret står innført under bokstaven «B» og nasjonalitetsbevisnummer 295: «Brødrene, Jagt (JKGQ), Drægtig 27,19». Som eier er først innført «Elling Trulsen (Rennesøe)». I ettertid har registerføreren rettet på innførselen. Med blyant er det påført «br. 29» og navnet på eieren er erstattet med «John Johnsen Østhus (Rennesøe)». Det vil si: Den gang jakta «Brødrene» fikk utstedt nasjonalitetsbevis tilhørte hun Elling Trulsen. Ved århundreskiftet var det Jon Jonsen Østhus som eide henne. Fartøyet var målt til 27,19 netto registertonn og 29 brutto registertonn og hadde fått tildelt nasjonalitetsbevis

nummer 295, med kjenningssignalet JKGQ. Det er følgende dette fartøyet han solgte til Sven Nj. Eide for 2.700 kroner.

Men, når? Svens bror, Nils, fortalte i et avisintervju i 1967 at det skjedde mens han ennå var 16 år gammel, dvs. i 1902 eller 1903¹⁴. I likningsprotokollen for Rennesøy står Jon Jonsen Østhus oppført med formue i fartøy på kr. 2.500 til og med 1904. Året etter eide han ingen tonnasje¹⁵. Dette tyder på at Jon solgte i 1905. I



Sven Nj. Eide (1878-1960) og kona Berta. Bryllupsbilde fra 1906. Han eide «Brødrene» fra 1905 til 1960, det meste av tiden sammen med broren Nils.

*Bjarne Eide, Sand

det samme intervjuet fortalte imidlertid Nils også at en del av kjøpesummen måtte finansieres med banklån. Og det var visst ikke helt enkelt: «Heile fire garantistar» måtte til før «dei løyste grepet om seddelbunka». Men Sven fikk til slutt det lånet han trengte for å kjøpe «Brødrene», og han fikk det i sin lokale bank: Sands Herreds Sparebank. Bankens låneprotokoll etterlater ingen tvil: Sven fikk innvilget et lån på kr. 2.300 11. april 1905. Hans far, Njedi Njedlsen Eide, var en av de fire kausjonistene¹⁶. Sven Nj. Eide kjøpte «Brødrene» i 1905.

Likningsprotokollen for Rennesøy kan trolig også brukes til å tidfeste en annen begivenhet i «Brødrene»s historie. Bjarne Eide som hadde skuta fra 1962 til 1967, har opplyst at hun var blitt fornyet noen år før hun kom til Eidssjøen¹⁷. Hvis det her er snakk om en større ombygging, ville den trolig kunne leses ut av likningskommisjonens formuesanslag. Til og med året 1896 ble Jon Jonsens fartøyformue anslått til kr. 1.200, året etter steg anslaget til kr. 2.200 og fra og med 1901 ble verdien oppjustert til kr. 2.500. Dette kan for eksempel bety at han kvittet seg med et eldre fartøy i 1896 og kjøpte «Brødrene» i 1897, men opplysningen om ombyggingen sannsynliggjør at det er denne som gjenspeiles i likningsprotokollen. Vi kan altså anta at «Brødrene» ble fornyet eller ombygd i 1896, mens hun tilhørte Jon Jonsen Østhus¹⁸.

I likningsprotokollen kan vi følge Jon Jonsens fartøyformue på kr. 1.200 tilbake til 1893, det året han kom flyttende fra Hanasand til Østhus. Det betyr sannsynligvis at han eide «Brødrene» også mens han bodde på Hanasand. Dessverre har vi ikke funnet tilsvarende kildemateriale som kan fortelle noe om når han hadde overtatt skuta.

Men selv om vi ikke kan følge eierskiftene bakover i tid, kan vi allikevel spore mye av fartøyet eldste historie. Opplysningen om at «Brødrene» hadde vært utstyrt

med nasjonalitetsbevis og kjenningssignal gir inngang til flere kilder. I «Norges Skipsliste» står «Brødrene» oppført under «ikke registreringspliktige fartøyer», nettopp fordi hun var mindre enn 50 brutto registertonn. Hun ble imidlertid stående i registeret også etter omleggingen i 1901, fordi hun allerede hadde nasjonalitetsbevis¹⁹.

[illegible]

«Brødrene»s andre målebrev fra 1877.

*Kopi ved Stavanger Sjøfartsmuseum

I Sjøfartsdirektoratets sentrale skipsregister ligger det bare et dokument som angår «Brødrene», JKGQ. Det er et målebrev utstedt ved Stavanger tollkontor og datert 23.09.1877. Målebrevet forteller at fartøyet hadde en brutto tonnasje på 28,78 registertonn og en netto tonnasje på 27,19. Det oppgis også at «Brødrene» tidligere hadde blitt målt i januar 1867 og at drektigheten da ble oppgitt å være 12 kommerseselever²⁰. Målebrevet forteller også at fartøyet opprinnelig var bygd i Ryfylke i 1867 og at det ikke var ombygd seinere²¹. Ved målingen i 1877 ble det oppgitt at Thomas Olsen Hodne var både eier og fører av «Brødrene».

Thomas Olsen på Hodne i Rennesøy var født i 1850. I folketellinga ved årsskiftet 1875/1876 ble han oppgitt å være ugift «Jagtefører»²². I likningsprotokollen for 1875 ble han til og med kalt «Skipsreder» til tross for at han visstnok ikke eide mer enn tre kommerseselever. Denne båten, eller andelen i et fartøy kvittet han seg imidlertid raskt med, om vi skal tro den lokale likningskommisjonen. I de påfølgende 15 årene hadde han ingen formue i fartøyer²³. Thomas Olsen Hodne



Thomas Olsen Hodne (1850-1932) foran til venstre. Han var skipper på «Brødrene» i slutten av 1870-årene.

*Rennesøy kommune, 1984/17REN 15:11

var nok skipper på «Brødrene» i 1877, men det er tvilsomt om han også var eier av fartøyet.

Vi har imidlertid allerede sett navnet på en annen tidlig eier, Elling Trulsen, også han fra Rennesøy herred. I tollvesenets register fra 1900 leste vi at han hadde hatt «Brødrene» den gang fartøyet fikk utstedt nasjonalitetsbevis. Det skjedde hos byfogden i Stavanger i 1867, nærmere bestemt 23. mai. Da ble jakta «Brødrene» tildelt løpenummer 295 i Stavanger tolldistrikts nasjonalitetsbevisprotokoll, sammen med kjenningssignalet JKGQ. I protokollen heter det at fartøyet var bygd i tolldistriktet og tilhørte Elling Trulsen som selv var skipper om bord, for et mannskap på tre²⁴.

Byfogdens opplysninger kan suppleres med de data som tollvesenet fortsatt på den tid samlet inn til sine lister over fartøyer hjemmehørende i tolldistriktet. I «tollskipslista» for 1867 er det også oppgitt at «hovedrederen» het Truls Bro og at «Brødrene» var nybygd²⁵. Denne siste opplysningen leder oss endelig til fartøyet opprinnelse.

22. mars 1867 ble det satt ekstrarett på gården Oppsal i Vikedal. Der møtte det to karer som hadde rodd eller seilt over Krossfjorden. De hadde en sak som skulle framføres for sorenskriveren. De hadde bedt om å få utstedt et bilbrev:

«Hvorda. Som 1ste Vidne fremstod Lars Andersen Dagskaar, 38 Aar gl. som paa Examination forklarede, at han ifjorsommer paa Dagskaar i Vigedal var med at bygge en Dæksbaad, der bærer navnet Brødrene, og som nu eies af Truls Nielsen Bru. Fartøiet, der er 19 Alen langt i Kjølen og paa det Bredeste 8 Alen 9 Tommer bred og drægtig omirent 270 Tønder, er bygget af gode og friske norske Furumaterialier med Undtagelse af Stilk, Stevn, Beidinger, Lugekarmer samt Spilstykket, der er af Eg. Oplæst og vedt.

Som 2det Vidne fremstod Gaardbruger John Andersen Hapnæs, der paa Examination forklarede sig aldeles

overensstemmende med 1ste Vidne. Vidnet angav sig 37 Aar gammel. Opl. og vedt. 1ste og 2det Vidne lovligt edfæstedes.»²⁶



Sagvika på Dokkskar midt i bildet. Her ble «Brødrene» bygd sommeren 1866. Her var det rikelig tilgang på tømmer og ei sag som hadde vært i drift fra omkring 1600. Etter at sagbruket ble nedlagt under annen verdenskrig, har lauvskogen fått vokse fritt i vika.

*Harald Hamre, Stavanger Sjøfartsmuseum



Fra Sagvika på Dokkskar. Her ligger fortsatt skårne, krumme emner til fartøybygging.

*Harald Hamre, Stavanger Sjøfartsmuseum

Ryfylkemuseets jakt «Brødrene» ble altså bygd sommeren 1866 på skogsgården Dokkskar nesten ytterst i Yrkjesfjorden. Det eneste stedet på gården som egnet seg til fartøybygging, var Sagvika ved utløpet av Dokkskarelva. Der lå et av de største sagbrukene i Vindafjordområdet. «Brødrene» må ha blitt bygd på det flate terrenget øst for elveosen og saga. Byggeplassen kan sees den dag i dag, men den er nå overgrodd av lauvskog.

En av dem som deltok i bygginga het Lars Andersen og bodde på Dokkskar. Han var ennå ugift og livnærte seg for det meste med å skjære tømmer på gårdens to sager, «Fjellsaga» og den i Sagvika²⁷. Han hadde sikkert både materialkunnskap og håndverksmessige ferdigheter som passet godt for fartøybygging. Faren hans, Andreas Larsen, hadde tidligere hatt ei jakt som ble bygd på Vestbø i Sandeid i 1843, så Lars var nok også godt kjent med fartøytypen. «Brødrene» er imidlertid det eneste fartøyet vi vet ble bygd på Dokkskar i «vervartida» på 1800-tallet, men Vindafjorden var jo generelt et kjerneområde for skipsbygginga i Ryfylke²⁸.

Den andre som var med å bygge «Brødrene» het John Andersen og bodde på nabogården Hapnes. Han var en erfaren fartøybygger, og som så mange av sine kolleger kom han opprinnelig fra Hardanger, nærmere bestemt fra Strandebarne²⁹. Bare 23 år gammel kalte han seg «Skipsbygningskyndig Mand». Det var i 1853 da han hjemme på Hapnes ledet bygginga av ei jakt som fikk navnet «Iduna». Åtte år seinere bygde han jakta «Hilda», også den hjemme på Hapnes. John skal også ha vært med på fartøybygging andre steder i Ryfylke, blant annet i Hogganvik³⁰. Selv om han bare framsto som «2det Vidne» da bilbrevet ble skrevet, var det trolig John Andersen Hapnes som var byggmester for «Brødrene».

Bilbrevet forteller også at «Brødrene» ble bygd for



John Andersen Hapnes (1829-1911) og kona Randi Lambrigtsdatter (f. 1832). John var med å bygge «Brødrene». Han var en erfarer fartøybygger med røtter i Strandebarm. Trolig var det han som var den egentlige byggmester for «Brødrene».

*Randulf Hapnes, Stavanger / Stavanger Sjøfartsmuseum

Truls Nielsen Bru. Han var gårdbruker på Bru og en sentral person i haugianermiljøet der³¹. I 1866 var han allerede blitt 56 år gammel, så det er lite trolig at han selv hadde tenkt seg ei framtid på den nybygde jakta. Derimot hadde han seks sønner som skulle overta sin del av arven etter han. Blant de seks brødrene fantes det i hvert fall en som allerede hadde valgt seg en levevei på sjøen. 26 år gamle Elling var «søfarende»³², og det var han som ble skipper på «Brødrene» fra første dag. I enkelte kilder er han også omtalt som eier allerede fra 1867. Det kan bety at han tidlig overtok fartøyet, men like gjerne at han var medeier, eventuelt sammen med faren og en eller flere brødre. Det var i hvert fall skipper Elling som representerte fartøyet utad.

Truls Nielsen Bru hadde tidligere eid et par jakter i 1840-årene og en mindre fiskebåt fram til midten av 1850-årene. Da han bestilte «Brødrene» hadde han ikke hatt eget fartøy på ti år³³. Hvorfor investerte han så i ei nybygd jakt fra Ryfylke midt i 1860-årene? Det mest nærliggende er å anta at han og sønnene ville engasjere seg i «silda». De rike vårsildfiskeriene skapte stor etterspørsel etter tonnasje både til losji for fiskerne («lossement»), til føring av sild fra fiskefeltene og inn til saltebuene på land og ikke minst til den meget omfattende og lønnsomme eksporten til markedene i Østersjøområdet. Det at eierne allerede våren 1867 fikk utstedt målebrev, bilbrev og nasjonalitetsbevis for fartøyet, tyder på at de målbevisst ville satse på utenriksfart, og da var sildefarten på Østersjøen den mest aktuelle.

I realiteten må de ha vært utålmodige etter å komme i gang. 24. mai 1867, allerede dagen etter at «Brødrene» hadde fått nasjonalitetsbevis, ble skuta utklart fra Stavanger. Skipper Elling Trulsen erklærte at han ville gå «til Gøteborg udførende for sig selv 269 Tdr.



Truls Nilsen Bru (1811-1877) og kona Berta Jørgensdatter (1807-1880). Truls var den første som eide «Brødrene». Han bestilte fartøyet for at sønnene (brødrene) kunne delta i sideeksporten på Østersjøen.

*Rennesøy kommune, 1993/6REN 109:3

Vaarsild.³⁴» Om han solgte silda i Gøteborg, vet vi imidlertid ikke. Det var nemlig svært vanlig at skipperne oppga at de skulle føre til silda til svensk havn, for skipsavgiftene var lavest i fart på Sverige. For å slippe å forskuttere høyere avgifter enn nødvendig, utklarerte de ofte til Gøteborg, men gikk allikevel til Preussen eller Russland³⁵. Det vi imidlertid kan være helt sikre på, er at skipperen hadde stuert godt. I følge bilbrevet rommet «Brødrene» «omtrent 270 Tønder».



Elling Trulsen Bru (1840-1921) førte «Brødrene» de første årene. Han ble senere skipper i langfart.

*Rennesøy kommune, 1993/6REN 44:27

Ellings første sildelast besto av 269.

Inn- og utklareringer ble ført i egne protokoller hos tollvesenet, de såkalte tollbøkene. Denne kildeserien kan gjerne inneholde flere opplysninger om «Brødrene»s fart og frakter de første årene, men eventuelt å finne dem, vil være for arbeidskrevende for denne artikkelen. Det viktigste her får være at vi med sikkerhet vet at «Brødrene» ble satt inn i sildefarten på Østersjøen. Denne farten opphørte imidlertid nesten fullstendig etter 1870, i hvert fall fra vårt distrikt. Det er derfor lite trolig at «Brødrene» var engasjert i utenriksfart mer enn de 3-4 første årene. Skipperen derimot, gjorde etter hvert karriere på verdenshavene. I

1876 ble Elling Trulsen Bru skipper på skonnertskipet «Eliezer» som hadde blitt sjøsatt på Sand samme år³⁶. Etter fem år gikk han på land og kjøpte seg et bruk på Askje³⁷. Om han fortsatt hadde «Brødrene», vet vi dessverre ikke. Fartøyet dukker ikke opp i kildene igjen før Jon Jonsen Hanasand stuet sin familie og sine eiendeler om bord og flyttet til Østhus i 1893.

OPPSUMMERING

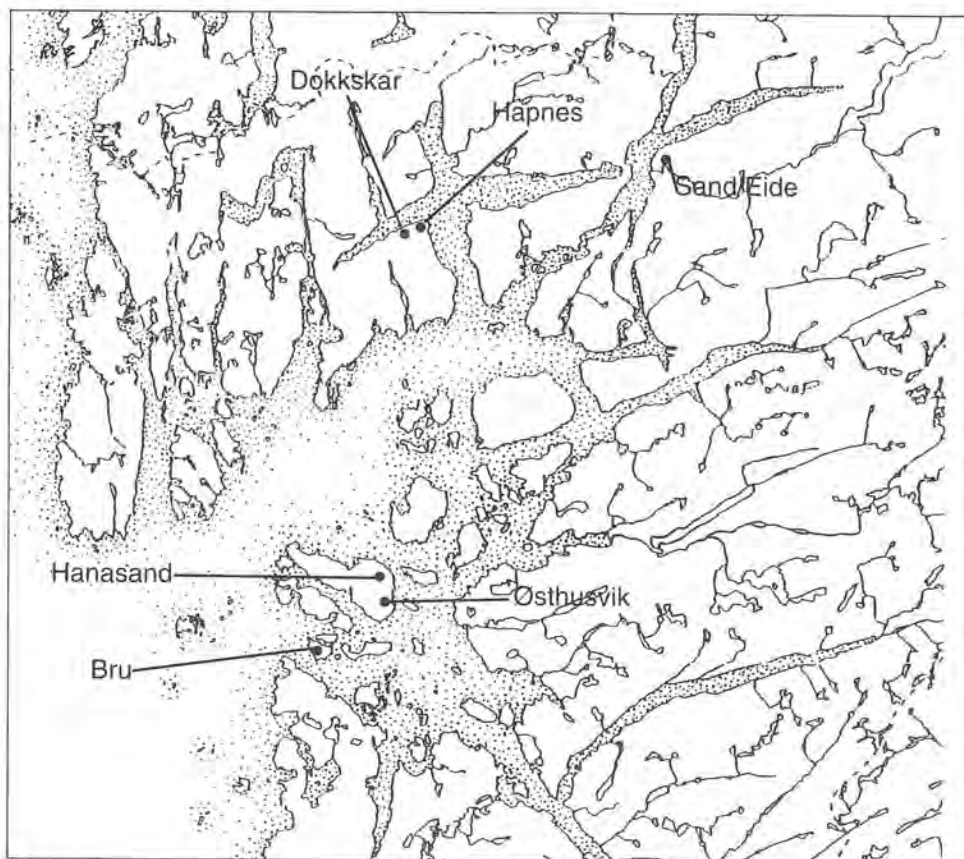
Ryfylkemuseets jakt «Brødrene» ble altså bygd sommeren 1866 i Sagvika på gården Dokkskar ytterst i Yrkjesfjorden. Sønnen på gården, sagbruksarbeider Lars Andersen, var med på bygginga. Det var også den erfarne fartøybyggeren John Andersen Hapnes.

John kom opprinnelig fra Bru, Hanasand og Østhus før hun ble solgt til Eide i Sand i 1905.

Strandebarm, så det er god

grunn til å tro at han hadde lært skipsbygging i det aktive miljøet i hjembygda. Han hadde arbeidet på flere verver og også bygd to jakter på Hapnes før han ble med på å strekke kjøl på nabogården. Det er derfor sannsynlig at John Andersen Hapnes var den egentlige mester for «Brødrene».

Fartøyet var bestilt av gårdbruker Truls Nielsen på Bru. Sammen med flere av sønnene sine hadde han



«Brødrene»s byggested og hjemsted i Ryfylke. Fartøyet ble bygd på Dokkskar og hørte hjemme på Sand i 1905. *Ryfylkemuseet

hadde planer om å engasjere seg i sildefarten på Østersjøen. Blant de seks brødrene fantes det i hvert fall en erfaren sjømann: 26 år gamle Elling. Han var nok på forhånd utsett til å bli skipper på familiens nye jakt, for allerede våren etter at hun ble sjøsatt, hadde han tatt kommandoen om bord. Så snart alle formaliteter var ordnet, seilte Elling ut fra Stavanger i slutten av mai 1867 med tre mann på dekk og 269 sildetønner i rom-

met. Da var «Brødrene» søkklastet. Skipperen oppga at han ville gå til Gøteborg for å selge silda.

Elling utklarte sin første sildelast til Gøteborg, men hvor han losset og hvordan det gikk med salget, vet vi ikke. Vi kan imidlertid gå ut fra at «Brødrene» ikke gikk mer enn tre-fire sesonger i utenriksfart. Fra 1870 var det slutt på de rike vårsildfiskeriene langs Rogalandskysten. Da forsvant også grunnlaget for den eksporthandelen som hadde sysselsatt hundrevis av småfartøyer hver sommer. Fra da av må vi regne med at «Brødrene» for det meste gikk i tradisjonell «fjordafart» med «bondeva-
rer» til Stavanger og «byvarer» ut til øyene og fjordbyg-
dene i Ryfylke.

Elling Trulsen må imidlertid ha hatt større ambisjoner på egne vegne. Fra 1876 til 1881 seilte han skipper på et skonnertskip i utenriksfart. Mens han var ute, ble «Brødrene» ført av Thomas Olsen Hodne fra Rennesøy. Vi vet imidlertid ikke om Elling og brødrene på Bru fortsatt eide henne på denne tiden.

En gang før 1893 hadde Jon Jonsen Hanasand overtatt «Brødrene». Han hadde fartøyet med seg da han flyttet til Østhusvik dette året. Men den snart 30 år gamle jakta begynte nok å skranke. I 1896 måtte hun gjennomgå en større reparasjon. «Brødrene» ble ombygd, eller «forbygd», som det gjerne heter blant fartøyfolk. Det er imidlertid ingenting som tyder på at hun for eksempel ble forlenget. De tonnasjemålene som oppgis i kildene, viser at fartøyet har hatt samme lastekapasitet hele tiden.

I 1905 solgte Jon Jonsen «Brødrene» til Sven Njedl-
sen Eide for 2.700 kroner. Broren til Sven, Nils, var med til Østhusvik for å hente skuta. «Me var ikkje lite byrge», har Nils fortalt, «då me fysste gongen la til med «Brødrene» på Sand.³⁸»

Harald Hamre er leiar for sjøfartsmuseet ved Stavanger Museum.

NOTER:

- 1 Jakta «Anna» af Sand tilhører Stavanger Sjøfartsmuseum.
- 2 Dette er påpekt også av andre. Se for eksempel Ola Foldøy: «Suldal kultursoge. Jelsa II», Suldal kommune 1981, s. 174 og Kaspar Nilsen: «Brødrene af Sand – Nedlajekta» i Suldalspos-
ten 12.04.1996.
- 3 Statsarkivet i Stavanger, Ryfylke sorenskriverembete, IIIA 1
Notarialprotokoll 1849–1880, fol. 27.
- 4 Statsarkivet i Stavanger, Ryfylke sorenskriverembete, IC6 Eks-
traretsprotokoll 1861–1869, fol. 281.
- 5 Stavanger Morgenavis 28.10.1967. Nils oppga i dette intervjuet
at han var medeier fra begynnelsen av, men det var den eldre
broren Sven som formelt eide henne de første årene på Sand.
Nils ble medeier i 1909. Kilde: Intervjuer med flere etterkom-
mere ved Ryfylkemuseet. Se for eksempel også opplysninger
gitt av Bjarne Eide i Kaspar Nilsen: «Brødrene af Sand – nedla-
jekta», Suldalsposten 12.04.1996.
- 6 Tollvesenets skipslister finnes i Statsarkivene og i Riksarkivet.
For de større skipenes vedkommende finnes det en annen kilde-
serie som erstatter tollvesenets skipslister, nemlig Det Norske
Veritas sine trykte registre, som har utkommet årlig siden 1864.
- 7 «Lensmannslistene» er bevart i arkivet etter amtmanden i Stav-
anger, som oppbevares på Statsarkivet i Stavanger. Stavanger
Sjøfartsmuseum arbeider nå med å overføre dette materialet til
edb. Vi håper å kunne publisere det i årene som kommer.
- 8 «Lensmannslistene» og «tollskipslistene» 1865–1870. Kopi ved
Stavanger Sjøfartsmuseum.
- 9 Kaspar Nilsen: «Brødrene af Sand – Nedlajekta» i Suldalspos-
ten 12.04.1996.
- 10 Birger Lindanger og Jørg Eirik Waula: «Rennesøy Gard og
ætt», bd. 2, 1993, s. 717, 932, 934. Statsarkivet i Stavanger, Fol-
ketellinga 1900, Finnøy gnr. 44, bnr. 2 og Rennesøy gnr. 31, bnr.
4.
- 11 Lindanger og Waula oppgir «ca. 1900» i «Rennesøy Gard og
ætt», bd. 2 s. 931 og 932. Vilhelm Sunnanå og Håvard Vettrhus:
«Rennesøy gards- og ættesoge», Rennesøy kommune 1974,
oppgir at Jon kjøpte bruket på Østhus i 1893. Likningsprotokol-
len for Rennesøy (Statsarkivet i Stavanger, Rennesøy liknings-
kontor, Rennesøy, lnr. 6) bekrefter det sistnevnte årstallet.
- 12 Samtale med Bertel Hanasand, Vikevåg, 26.08.1999.
- 13 Statsarkivet i Stavanger, Stavanger tollsted, lnr. 547.
- 14 Stavanger Morgenavis 28.10.1967. Nils var født 2. mars 1886.
Kilde: Statsarkivet i Stavanger, Sand prestegjeld, Kirkebok A5
1880–1898, fol. 15B.
- 15 Statsarkivet i Stavanger, Rennesøy likningskontor, Rennesøy,
lnr. 6.

- 16 Sparebank 1 SR-Bank, Bankhistorisk Samling, Inr. 3202–10 Låneprotokoll 1886–1915. Protokollen oppbevares ved Sparebank 1 SR-Bank Suldal, Sand.
- 17 Stavanger Sjøfartsmuseum, fartøyarkivet, påførsel med referanse til Bjarne Eide.
- 18 Dette var forøvrig samtidig med at Torger Bjørnsen Mårvik fikk ombygd sin jakt «Haabet» og ga henne nytt navn etter kona si: «Anna». Dette fartøyet ble seinere kjent som «Anna af Sand» og tilhører nå Stavanger Sjøfartsmuseum.
- 19 I forbindelse med en internasjonal endring av kjenningssignalene i 1935 ble «Brødrene»s signal endret fra JKGQ til LIBK. Fartøyet sto innført i det sentrale skipsregisteret helt til 1990, da registreringsrutinene ble lagt om på nytt. Fram til og med 1975 oppgis det i «flagglista» at fartøyet hørte hjemme i Stavanger tolldistrikt, deretter har Sjøfartsdirektoratet tydeligvis ikke hatt kjennskap til hvor hun befant seg. De gamle «ikke registreringspliktige» fartøyene seilte sin egen sjø.
- 20 Ved overgangen til metriske mål ble kommerselsester erstattet av registertonn som rommål på skip. En kommerselsest tilsvarte 2,08 registertonn (eller ca. 5,9 kubikkmeter).
- 21 Midt på målebrevet, til høyre, står påført et tall, 1845, som svar på det dobbelte spørsmål: «Er fartøiet tidligere maalt her i Landet? samt efter hvilke Regler og til hvilken Drægtighed?» (Se illustrasjon) Enkelte har stilt spørsmål om dette kan tolkes som fartøyet byggeår. Det kan det ikke. Høyere opp på skjemaet står det eksplisitt at fartøyet er bygd i Ryfylke i 1867. Nederst på skjemaet er det henvist til et tidligere målebrev fra samme år. Tallet 1845 viser til at målingen i 1867 ble utført etter de måleregler som hadde blitt fastsatt av Finans-, Handels- og Tolldepartementet i året 1845. «1845-reglene» var gjeldende fram til 1876. Se for eksempel Aall: «Av skipsmålingens historie» i Bergen Sjøfartsmuseums årshefte 1958, s. 13–15. Tolldistriktets skipsmålingsjournal for 1845 er også bevart (Statsarkivet i Stavanger, Stavanger tollsted, Inr. 259). Den som måtte ønske det, vil naturlig nok, lete forgjeves etter «Brødrene» der.
- 22 Statsarkivet i Stavanger, Folketellinga 1875, Rennesøy, tellekrets 3, liste 62.
- 23 Statsarkivet i Stavanger, Rennesøy likningskontor, Rennesøy, Inr. 1 og Inr. 6.
- 24 Statsarkivet i Stavanger, Stavanger tollsted, Inr. 543 «Protocoll over Nationalitetsbeviser udleverede ved Stavanger Tollsted 1861–1868».
- 25 «Specification over de i Stavanger Tolldistrict ved Udgangen af Aaret 1867 hjemmehørende Fartøier» – kopi ved Stavanger Sjøfartsmuseum.
- 26 Statsarkivet i Stavanger, Ryfylke sorenskriverembete, IC6 Ekstra-rechtsprotokoll 1861–1869, fol. 251B.
- 27 www.hist.uib.no/arkivverket, Folketellinga 1865, Vikedal herred, Dagskaar. Randulf Hapnes: «Gardssoge for Hapnes og Dokskar», manuskript, Stavanger 1990.
- 28 Se Johs. B. Thue: «Frå bygdehandverk til industri. Treskipsbygginga i Ryfylke frå 1845 til 1880. Framvekst og Samanbrot» i «Sjøfartshistorisk Årbok 1972», Bergens Sjøfartsmuseum, 1973.
- 29 www.hist.uib.no/arkivverket, Folketellinga 1865, Vikedal herred, Hapnæs.
- 30 Statsarkivet i Stavanger, Ryfylke sorenskriverembete, IIIA1 Notarialprotokoll 1849–1880, fol. 6B og 28. Randulf Hapnes: «Gardssoge for Hapnes og Dokskar», manuskript, Stavanger 1990.
- 31 Ove hestvold (red.): «Mosterøy, bru, Sokn og V. Åmøy. Gards- og ættesoge», Rennesøy kommune 1985, s. 56.
- 32 www.hist.uib.no/arkivverket, Folketellinga 1865, Rennesøy, Bro.
- 33 «Lensmannslistene» 1843–1866 og «tollskipslistene» 1841–1870 i kopi ved Stavanger Sjøfartsmuseum.
- 34 Statsarkivet i Stavanger, Stavanger tollsted, Inr. 38 Utgående toll-bok 1867, innførsel nr. 343.
- 35 Harald Hamre: «Med havets sølv på Planke-Kina. Sildefarten på Østersjøen på 1800-tallet» i Stavanger Museums Årbok 1992, Stavanger 1993, s. 23.
- 36 M. L. Michaelsen: «Stavanger Sjøfarts Historie», Stavanger 1927, s. 532–533.
- 37 Ove Hestvold (red.): «Mosterøy, Bru, Sokn og V. Åmøy. Gards- og ættesoge», Rennesøy kommune 1985, s. 89.
- 38 Stavanger Morgenavis 28.10.1967.

Brødrene af Sand tilbake til 1905

AV ÅSMUND KRISTIANSEN

Då Hardanger Fartøyvernssenter (HFS) skulle gå i gang med å restaurere Brødrene, gjekk oppdraget ut på å gje fartøyet same utsjånaden som det hadde i 1905. Nokre år før 1905 blei Brødrene fornya, med kravellhud utanpå den gamle klinkahuda. Det var derfor ikkje tale om ei tilbakeføring til opphavleg utsjånad. Restaureringa ved HFS er den største fornyinga som fartøyet har gått gjennom sidan den tida. Korleis gjekk fartøyvernssenteret fram for å nå målet? Kva var hovudutfordringane i dette arbeidet?

AUTENTISITET

Først kan ein spørje seg om det i det heile er mogleg å gje eit fartøy attende same utsjånaden som det hadde for nesten hundre år sidan. Det vil sikkert vere ulike oppfatningar om dette, alt etter ambisjonsnivået. I mange samanhengar har det vore strev etter å oppnå det same uttrykket som fortida sitt, t.d. innan musikk. Men heilt like uttrykk oppnår ein aldri. Problemet er at det gjerne er eins eiga samtid sitt bilete av fortida som vert retningsgjevande for gjenskapinga av det fortidige uttrykket. Dette vert av kunsthistorikarane kalla for historisme.

Strev etter autentisitet kjenneteiknar og fartøyvernet. Men i arbeidet ved fartøyvernssenteret prøver vi å unngå historisme-fella. I staden for å la seg leie av vår eiga samtid sine bilete av og førestellingar om fortida, nyttar vi ulike kjelder som kan fortelje oss korleis ting såg ut, var konstruert og blei forstått. Vi vedgår at det å oppnå uttrykk som er mest mogleg frikopla samtida sine fortidsbilete er ein prosess. Restaureringa av Brødrene har vore eit viktig steg i retninga mot å stadig gje dei flytande kulturminna større integritet i høve si eiga historie.

Av ulike grunnar snakkar vi no ofte om istandsetting i staden for restaurering. Ein av grunnane til dette er at det av og til er stilt spørjeteikn ved om eit fartøy er restaurert, rehabilitert eller reparert. For å kome vekk frå den diskusjonen snakkar ein i staden om istandsetting etter antikvariske retningslinjer. Dermed set ein fokus på retningslinjene som er gitt for prosjektet eller for vernefeltet, framfor om det skal kallast det eine eller det andre. Ei anna sak er at det smakar mindre av ei naiv tru på at ein skal oppnå nøyaktig same uttrykk som fortida sine. Men, trass alt heng restaureringsomgrepet att, og vert framleis nytta, også i denne artikkelen.

HARDANGER FARTØYVERNSENTER SOM NASJONALT KOMPETANSESENTER

Omgrepet fartøyvern er nytta om vern av fartøy i flytande stand. Det skil seg altså frå det museale vernet, som går ut på å konservere ein gjenstand for all framtid. I Norge er dette ein vernedisiplin som har røter i 1960-talet, altså noko yngre enn bygningsvernet. Restaurering og vern av Brødrene tok til i 1969, og fart-

øyet må slik sett sjåast på som eit pionerprosjekt. På midten av 1980-talet nærast eksploderte interessa for gamle fartøy, og det blei ei rørsle som spreidde seg til heile landet. Denne rørsla var prega av eit folkeleg engasjement og var eit slags opprør mot at den norske sjølvoppfatninga i første rekke var orientert mot innlandet. Mange av fartøyvernarane hadde, og har sitt daglege arbeid på fartøy (jf. Berkaak 1992). Frå 1989 har Riksantikvaren hatt det offentlege ansvaret for fartøyvern.

Innafor bygningsvernet er det akseptert at restaurering er eit eige fag med heilt andre utfordringar og krav enn det som gjeld for moderne husbygging. Dette tek etter kvart til å bli akseptert i fartøyvernet og. Fundamentet i fartøyvernet har vore dognad. Det økonomiske fundamentet er ofte ikkje så solid og den antikvariske interessa er kanskje ikkje på topp. Dette har ført til at fartøyvern har vore prega av mangelfull dokumentasjon og pragmatiske løysingar. For å betre kvaliteten på



Hardanger Fartøyvernssenter. Hausten 1998 var rutebåtane Midt-hordland og Atløy ved HFS for å få skifta dekk. På slippen står Brødrene. Fraktefartøyet Paddy ligg ved kaia utanfor den gamle «Solheim Møbelverkstad». På området elles er det, utanom slipp og verkstad, reiparbane, smie, småbåtverkstad, dokumentasjons-senter, kontor og lokalar for formidling til publikum.

istandsetting, dokumentasjon og vedlikehald av verneverdige fartøy blei det bestemt å opprette nasjonale kompetansesentra, fartøyvernssentra. Utviklinga innafor moderne båtbygging har dessutan ført til svekking av dei tradisjonelle dugleikane og teknikkane. Det har også vist seg at dei største prosjekta har vore vanskelege å tilpasse istandsetting ved kommersielle verft.

HFS starta som eit kommunalt ungdomstiltak i 1984. Hardangerjakta Mathilde vart kjøpt inn på tvangsauksjon, etter at Riksantikvaren hadde peika ho ut som verneverdig og eit godt objekt for restaurering. Arbeidet med Mathilde tok fem år. Då var det etablert ein kompetanse og ei arbeidsform som viste seg å vere føremålstenleg i fartøyvernet. Derfor blei det satsa på å etablere HFS som eit fast kompetansesenter. Frå sentralt hald blei det i regi av Miljøverndepartementet sett i gang eit planarbeid for fartøyvernet. Pådrivar for dette var Norsk Forening for Fartøyvern.

Konklusjonen på Miljøverndepartementet sitt planarbeid var at det skulle etablerast eit avgrensa tal fartøyvernssentra. Dette førte til satsing på tre stykker: Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter i Kristiansand, som arbeider med stålskip; Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum i Gratangen i Troms og Hardanger Fartøyvernssenter i Norheimsund. Dei to siste arbeider med fartøy i tre. Hovudarbeidsområda for dei tre sentra er:

- Gjere kunnskapsressursar tilgjengelege i form av handverks- og rådgjevingstenester.
- Drive dokumentasjons- og registreringsarbeid.
- Lære opp fagfolk og sørge for kontinuitet i eldre handverksfag som er aktuelle innafor tre- og stålskipsbygging.
- Skaffe og lagre material og utstyr.
- Skaffe verneverdige fartøy hamneplass og sikre dei mot forfall (Riksantikvaren 1995).

Føresetnaden for at eit fartøy er eit kulturminne, og dermed er eit interessant objekt utan at det har ein openbar kommersiell funksjon, er at kulturen som det har vore ein del av, kan lesast av på fartøyet. Fartøyvernsenteret skal vere kompetent til å lese av desse spora, og formidle dei til andre. Dei skal og danne grunnlag for ei istandsetting. Vidare må fartøyvernsenteret og restaureringshandverkarane sin største føremon vere å ha kunnskap om tradisjonane, og vere i stand til å utføre handverket og naudsynte teknikkar. Samstundes skal dei vere fristilte frå desse tradisjonane i den forstand at dei er klar over korleis dei styrer utføringa av handverket. Tidlegare tider sine fartøybyggjarar måtte omstille seg i pakt med Tidas Krav til effektivitet, økonomi, nye materialar og teknikkar. Dagens profesjonelle fartøyvernarar må omstille seg frå fartøy til fartøy. Kvart fartøy stiller bestemte krav til materialval, overflate, fargeval osv. Det er om å gjere og ikkje stivne i bestemte oppfatningar og måtar å gjere ting på, men vere medviten om kva som ligg til grunn for val og løysingar under vegs i prosessen.

ANTI-KVARISKE RETNINGSLINJER

Mange stiller spørsmål ved om det er forsvarleg å la verneobjekt gå gjennom større utbetringar. Det er vel ikkje tvil om at det skulle vore konserverte fleire fartøy på land. Landsette, vel konserverte fartøy vil vere unike kjelder til mange kunnskapsaspekt ved fartøyet. Restaurering tyder at autentiske spor forsvinn; autenticiteten vert «restaurert vekk» og erstatta med ein ny form for Autenticitet. Men viss ein ser på fartøyet sitt liv som ikkje avslutta ved ei restaurering, vert denne «forynginga» berre endå ei tilpassing til driftsform eller kontekst, nemleg som kulturminne.

Det avgjerande er likevel at fartøyet i seg sjølv skal vere eit minne frå den kulturen som har skapt det, og ha

spor frå fortida. For at dette målet skal haldast høgt, er det viktig at ei restaurering skjer under kontrollerte forhold. Eit krav er derfor at arbeidet skal skje etter antikvariske retningslinjer. Dette formularet tyder at restaurering, vedlikehald, større og mindre utskiftingar følgjer prinsippet om at det som vert skifta ut skal erstattast av noko som er heilt identisk. Det tyder at det skal ha den same materialkvaliteten, og lik handverksmessig utføring. Det vert altså sett fokus på prosessen, og ein nyttar gjerne omgrepet prosessuell autenticitet for å kople prosessen til dei antikvariske retningslinjene. Dessutan skal spor som eventuelt forsvinn vere forsvarleg dokumentert, dvs. registrert, tolka og formidla.

Restaurering treng nemleg ikkje å skje etter slike prinsipp. Ein kan t.d. ha som overordna målsetting å ta vare på den opphavlege delen eller strukturen. Då kan ein nytte moderne metodar og midlar, som t.d. epoxy-lim, for å bygge opp ny styrke i det gamle materialet. I større målestokk kan ein bygge ein heilt ny konstruksjon utanpå den gamle, på ein slik måte at det gamle materialet vert konservert på innsida.



Før det fysiske arbeidet tok til vart heile fartøyet målt opp og dokumentert slik det var då det kom til HFS. På bakgrunn av oppmåling vart det utarbeidd teikningar.

REKONSTRUKSJON ELLER RESTAURERING?

Fartøy er bygd av forgjengeleg material. Dei er så å seie ein stor rotnande og rustande masse av tre, stål, jern, bomull og andre material. For å vere i flytande stand er ein avhengig av vedlikehald og utskifting av dårlege og utslitne deler. Dermed er fartøyvern ein prosess, slik som alle flytande fartøy sine liv er det. Frå eit fartøy blir bygd og til det går ut av drift, går det gjennom stadige tilpassingar til nye driftsformer, oppgraderingar, ombyggingar, reparasjonar osv. Slik sett lever fartøyet eit liv i nær samanheng med driftsform, og det er dette som gjer fartøy til spennande kulturminne. Det er uløysleg knytt til ein kontekst. Når fartøyet omsider vert eit aktuelt verneobjekt er det ofte utslitt, rote, rusta, bygd om til lekter e.l. Vernet gir på sett og vis fartøyet nytt liv, og det seier seg sjølv at det ofte er snakk om større tiltak for å få eit utrangert fartøy operativt att.

I ekstreme tilfelle er det svært omfattande tiltak som må gjennomførast for at et fartøy skal setjast i stand slik at det kan drivast forsvarleg og med låge utgifter til vedlikehald. Brødrene kan seiast å vere eit



Det viste seg at kjølen til Brødrene var dårleg. Her er han lausna og klar til å bli løfta vekk.



Båtbyggerane er i gang med å skifte spant. For å sikre fasongen på dei nye spanta, er den gamle huda framleis på. Det er montert AZ-stag for å hindre fartøyet i å endre fasong.

slikt tilfelle. Her var det store roteskader og strukturelle veikskaper. Mykje av originalmaterialet var borte, fartøyet var alt delvis restaurert, slik at det ikkje var særleg mange spor attende frå driftsepokane som ligg mellom 1905 og 1969. Det var derfor fornuftig å halde fram på det sporet som var lagt an av den førre eigaren. Dokumentasjonsgrunnlaget for istandsettinga låg dermed ikkje i særleg grad i sjølve fartøyet, men i andre kjelder.

Gjennom ei restaurering kan ein derfor ende opp med eit fartøy der det er svært lite att av dei gamle materialane. I bygningsvernet vert gjerne eit slikt prosjekt vurdert ut frå kor mykje av det opphavlege materiale som er att etter ei restaurering. Slik er det vanskelig å tenke når det gjeld fartøy. Den kulturvernfaglege forestillinga ser omtrent slik ut: Når fartøy er i ordinær drift vert utskifting og ombygging oppfatta som autentisk. Utskifting og «forynging» etter at fartøyet er erklært verneverdig blir oppfatta som mindre autentisk. Kvifor kan ein ikkje sjå på vern som ein ny epoke og ein ny driftssamanheng, med nye krav til fartøyet som krev nye tilpassingar?

I aukande grad er Riksantikvaren skeptisk til å anbefale ei tilbakeføring av eit verneverdig fartøy. Dette har minst to forklaringar. For det første er det viktig å ta vare på autentiske spor i fartøyet. Desse vil ved ei tilbakeføring ofte bli «restaurert vekk». For at fartøyet skal kunne vere ei historisk kjelde, er det etter dagens konvensjon vanleg å anbefale vern av fartøy slik det framstår då det gjekk ut av ordinær drift. Då vil heile historia til fartøyet kunne lesast av den som er kompetent til det. For det andre kan det ofte vere vanskeleg å skaffe fram dokumentasjon om eit visst tidspunkt i fartøyet si historie. I kva grad det er kulturvernfareleg forsvarleg å anbefale ei tilbakeføring eller ikkje, må vurderast i kvart enkelt tilfelle.

Til ein viss grad kan ein seie at det for Brødrene sitt tilfelle er skapt eit kulturminne like mykje som det er bevart eit. Likevel meiner eg det i visse tilfelle er fagleg forsvarleg å gjere det. Kravet om at fartøyet skal vere ei historisk kjelde som speglar sin eigen biografi, var alt uråd å oppfylle. Brødrene var redda frå historia sin søppelhaug i pionertida til fartøyvernet. Då var det andre konvensjonar som rådde. Alle fartøy skulle

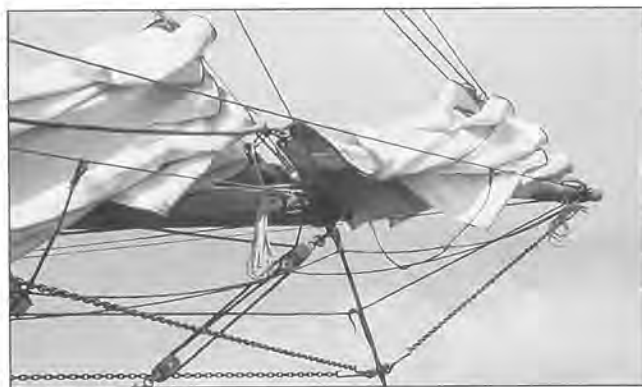
restaurerast tilbake til slik dei såg ut som nye.

Skroget på Brødrene var i stor grad intakt når det gjeld fasong. Oppbygginga av dette har for det meste gått etter «fartøybyggertradisjon», slik vi har dokumentasjon frå her i Hardanger og Sunnhordland (Hesthammer 1998). HFS arbeider no med å systematisere og supplere denne dokumentasjonen gjennom det såkalla «kravellprosjektet». Det har likevel vore nokre usikre punkt. Målargangen (den øvste bordgangen) skulle, slik vi oppfatta det, vere smal. Slik blei han og laga. Seinare fekk vi frå museet eit fotografi som viser at målargangen er mykje breiare enn dei andre plankane. Dermed blei det her ein feil på fartøyet. Her vil vi peike på to feilkjelder. For det første viser det kor avgjerande det er med viktig dokumentasjonsmateriale på eit tidleg tidspunkt. For det andre kan denne tabben vere grunnlagt i ein misforståing mellom HFS og kjelda, særleg fordi det aldri var direkte kontakt mellom HFS og kjeldepersonen.

Når det gjeld riggen, som er mest rekonstruert, er det ingen garanti for at han har vore akkurat slik som han blei laga her. Når det finst så få fotografi, er det



Då dei dårlege spanta var skifta, kunne ein ta til å skifte hud. Her ser vi den opphavlge klinkhuda, under nye plankar.



Martingalen er ein avstivarsstokk på nokken av klyverbommen. Alt smiarbeid er utført av Kjetil Torvund i Sogn.



Beslaget til brasen skal gå gjennom rekka, og er smidd i konisk fasong. Det er firkanta på den delen som går gjennom treverk.

uråd å vere sikker. Dessutan er ikkje foto nokon fullgod dokumentasjon, sidan det ikkje seier noko om slikt som tjukkleik eller kva som ligg bakom.

Klyverleideren gjekk på mange fartøy gjennom sprøytet. På Brødrene blei det sett på ein klamp på sida. Denne løysinga er rein gjetting, men sidan begge rundholta er like tjukke ville det vore unaturleg å

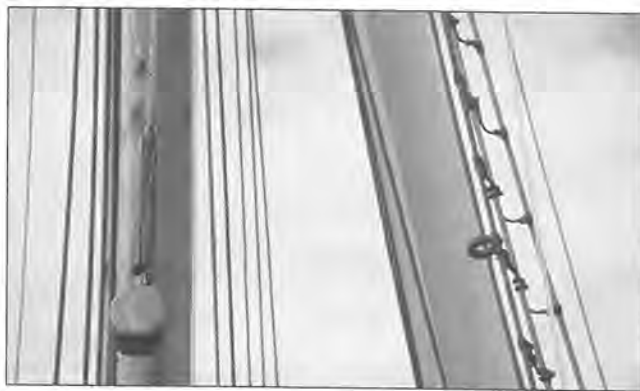
føre klyverleideren gjennom begge.

For martingalen finst det heller ingen dokumentasjon. Bjarne Eide har vore hovudinformatant for istandsettinga av Brødrene. Han er tidlegare eigar av Brødrene. Det var faren hans, Sven Eide, som kjøpte jekta til Sand i 1905. Den som blei laga til Brødrene er ein kopi av ein som Bjarne Eide hadde heime, men som han ikkje visste om hadde høyrte til Brødrene eller ei.

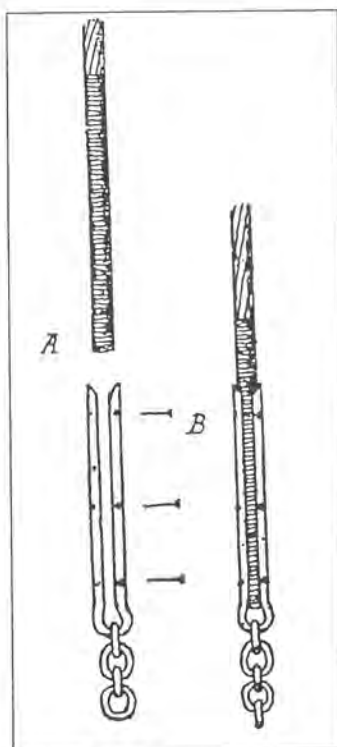
Beslaget til brasen er laga annleis enn det ein har gjort dei siste åra. I staden for å lage han rund er han firkanta der han gjennom treverket. Dermed vil det vere mindre tendens til gnaging og slitasje i topprekka. Dessutan er han ikkje festa med mutter på undersida, men spikra i rekkestøtta. Det siste er etter spesifikasjon frå Bjarne Eide.

Når det gjeld den ståande riggen og beslag har Oddbjørn Hovland vore ein viktig støttespelar. Han har arbeidd grundig i mange år med dokumentasjon av rigg, spesielt til galeasen Svanhild. Hovland har vore eigar av Svanhild, og arbeider ved Kystmuseet i Sogn og Fjordane, Florø. Han har derfor vore ein god referanse for å kunne stille spørsmål til Bjarne Eide, til fotografi og andre kjelder.

Kledning av auge på vant og stag blei og gjort på ein annan måte enn det som etter kvart har blitt vanleg. Oddbjørn Hovland hadde studert ein metode, som og er stadfesta i Jens Kusk Jensen (1924) sin «sømandens bibel» som kom ut første gang i 1901. Først er vaieren smurd inn med fåretalg. Deretter er 2 toms seglduksremsar surra med tredjedels overlapping. Dette er sausa inn med tjøre, og vidare kledd med tjøra sjømannsgarn. Det har blitt vanleg å avslutte kledinga ved dette punktet. Men på denne riggen blei det lagt endå eit lag med seglduk og tjøre, og endå eit lag med sjømannsgarn. Utanpå alt er det seglduk og tjøre. Seglduksremsene er surre på den same vegen som vaieren er slått. Sjømannsgarnet er lagt på motsett veg. Denne



I staden for sjakler er det nytta smidde krokar og klemmer. Ei slik klemme vert og kalla doppsko.



I doppskoen er det tre hol. Tampen på lensetaket er kledt og stukke inn mellom klemmene. Spisse klinknagler er slått gjennom både klemmer og vaier, og klinka fast.

metoden er nytta på alle auge som er tredd på masta, og skal leie vatnet ut frå vaieren slik at han ikkje skal ruste.

Elles har det vore vanleg dei siste åra å nytte mykje sjaklar i riggen. På Brødrene er dette ikkje nytta i det heile. I staden er det nytta dyvelsklør og krokar til å feste alt som skal kunne takst ned. At dette har vore vanleg har vi sett på gamle fotografi. Dessutan er det stadfesta av tidlegare eigar av Svanhild (via Oddbjørn Hovland). Han kunne fortelje om skepsis til sjaklar fordi dei kunne skru seg opp.

Bjarne Eide kunne dessutan fortelje at jomfruene på Brødrene var spleisa. I dei siste åra har det i samband med restaurering vore vanleg å bendsle desse. At dette har vore vanleg før er stadfesta på gamle fotografi, og er skildra av Jens Kusk Jensen. På Brødrene er det gjort slik det er spesifisert av Kusk Jensen. (sjå teikning)

Ein artig detalj, som ikkje er så vanleg på dei restaurerte jaktene, er skinkelen. Det er ein stiv bøyle av vaier, kledd med skinn som er festa til klyverskjøtet.



Skinkelen er laga av vaier som først er sett inn med sauetaig, og sidan surra med seglduk og sjømannsgarn.

Føremålet med skinkelen er at det skal vere lettare å føre skjøtet over fokkestaget. Kasper Nilsen, tidlegare fartøyeigar frå Sand og viktig informant for Ryfylke-museet, fortalde at det hadde vore ein slik på dei fartøya han kjende til, og at han var laga av vaier. På Nordmøre Museum har dei den gamle til Svanhild. Dermed var det grunnlag for å rekonstruere ein til Brødrene.

«LEVANDE TRADISJON» - EIT PARADOKS

Ta ein båtbyggjar og sett han ved sidan av eit gammalt fartøy. Gje han i oppdrag å setje i stand fartøyet til eit bestemt føremål. Han vil etter å ha sett nærare på fartøyet slå fast at det er løysingar og konstruksjonar som er lite tenlege eller direkte dårlege, slik han forstår det. Båtbyggjaren vil forstå fartøyet og oppgåva med å sette det i stand ut frå sin tradisjon. Ein del av denne tradisjonen går ut på å gjere ting stadig betre og enklare. Båtar vert bygd i ei rekkje kor den neste båten vert betre enn den førre. Dessutan vil han truleg bruke tilgjengelege material, teknikk, festemidlar, overflatehandsaming osv. som tilfredsstillar Tidas Krav. Båtbyggjaren sin tradisjon og bakgrunn, og den tida han

lever i, vil feste seg til fartøyet og sette spor. Og det er jo nettopp dette som gjer at fartøy vert kulturminne. Dei kan fortelje noko om den kulturen, tradisjonen og tida som de har blitt bygd og brukt.

Dersom det bestemte føremålet fartøyet skulle setjast i stand til ikkje var «fiske», «frakt» eller liknande, men «formidling av ein historisk aktivitet» ville det kanskje ikkje vore tenleg at det var båtbyggjaren sin tradisjon som blei festa til fartøyet. Her er det material- og prosessautentisitet som er retningsgjevande for istandsettinga. Dette er altså det som vert kalla antikvariske retningslinjer.

Situasjonen er dermed at istandsetting etter antikvariske retningslinjer krev ein spesiell type handverkarar. Dei skal ikkje «bygge denne båten betre enn den førre» og bruke material, festemidlar osv. som er for handa og tilfredsstiller Tidas Krav. Dei skal ikkje ta utgangspunkt i seg sjølve og sin eigen tradisjon, men i fartøyet og dokumentasjonen og la dette gje retning til arbeidet. Det er fartøyet, og ikkje båtbyggjaren, som skal stå i sentrum under prosessen. Dette er sett på



Masteringane, lissingane eller mastrebanda er produsert av Oddbjørn Borge i Tørvikbygd. Han har funne ut at banda blir sterkast dersom ein følgjer den gamle framstillingsmåten, og stiller høge krav til materialane. Banda er laga av spegkløyvd ask.

spissen, sjølv sagt. Tradisjonelle arbeidsteknikkar, handtering av verk-tøy, materialforstå-ing, formforståing er grunnleggjande sider ved handver- ket som ikkje kan lesast ut av fartøyet aleine. Derfor er det avgjerande at restaureringshand- verkaren først har lært handverket i samspel med eldre utøvarar. Dette vert då kunnskapsplatt- formen som er naudsynt for å kunne fristille seg frå sin eigen tradi- sjon og la fartøy og dokumentasjon vere retningsgje- vande.

Det paradoksale ligg i at restaureringshandverka- rane skal representere ein «levande tradisjon», og at dei er heilt avhengig av å kunne tradisjonen. Samstun- des er det fartøyet i seg sjølve, og dokumentasjonen av det, som skal gje retning til istandsettingsarbeidet. Det krev fristilling frå eins eigen tradisjon.

Å sette i stand etter antikvariske retningslinjer hand- ler derfor om ein måte å forhalde seg til kulturminnet på. Slik sett representerer restaureringshandverk ein annan tradisjon enn den konvensjonelle båtbygginga. Men det er viktig å vere merksam på at ein innafor res- taureringshandverket også etablerer nye tradisjonar

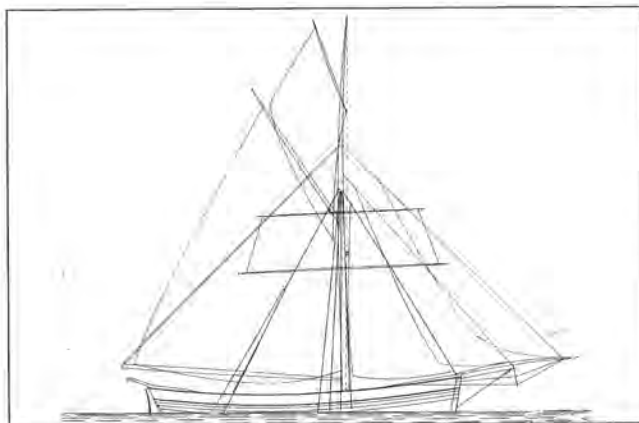


Godset på masta til Brødrene. Jern- skinne er felt inn i masta og bind dei gjennomgåande galgene til kvarandre.

som ein ikkje stiller spørsmål ved. Etter kvart er det visse måtar å gjere ting på som er blitt «vanlege» eller «naturlege». I istandsettinga av Brødrene skapte dette fleire utfordringar for handverkarane.

Eit eksempel på korleis det har vore naudsynt å frigjere seg frå det ein har blitt vant til å sjå på restaurerte fartøy, er tillaginga av masta. Det vanlege (altså det vi oppfattar som tradisjon) er at masta til eit fartøy som Brødrene skal vere tjukkast halvannen meter over dekk, og noko tynnare i godset. Frå godset og opp vert det då kraftig avsmalning. Hovudinformaten, Bjarne Eide, kunne fortelje at masta til Brødrene var tjukkast omtrent halvvegs mellom dekk og gods. I godset skulle ho vere vesentleg tynnare enn på det tjukkaste. Denne for oss uvanlege fasongen blei dessutan stadfesta på eit gammalt foto av ei tilsvarande jakt, og ei teikning av ei skøyte.

Vanlegvis vil ein prøve å unngå gjennomgåande boltar i masta. Dermed har ein berre éin gjennomgåande galge, nemleg for kloffall og fokkefall, like under god-



Riggteikning til jakt, utført av Johannes Selsvik. Teikninga er datert 1880 og har fleire interessante detaljar som har vore referanse for riggen til Brødrene.

set. Pikfall, klyver, og jagerfall vert så festa til masta med ringbeslag. Eide kunne fortelje at det på Brødrene var felt inn ein to meter lang jernskinne frå underkant av godset og oppover, på masta sin akterkant. Gjennom masta og skinna gjekk det så tre gjennomgåande galger.

Oppspenninga av masta var og litt annleis enn det som ein oppfattar som vanleg. I forhold til ei tenkt senterlinje kryler masta seg først attover, og lengre opp går ho framfor senterlinja. I toppen er det omtrent ein fot mellom masta og senterlinja. Det som ein gjerne oppfattar som vanleg er at masta står i ein jamn boge frå dekket og til toppen av masta, med krylen bakom senterlinja.

DOKUMENTASJON

Det kulturvernfarelege fundamentet for å gjennomføre eit prosjekt som istandsetting av Brødrene, ligg i at alt arbeid skjer på grunnlag av nøye dokumentasjon, at arbeidsprosessen vert dokumentert og at dokumentasjonsmaterialet er tilgjengeleg for ettertida. Alle avvik frå dei spesifikasjonane som dokumentasjonen gir er gjort greie for i sluttrapporten frå fartøyvernsenteret. Dette er viktig, for gjettingar og misforståingar som er gjort på eit fartøy gjerne vert sett på som sanning ved restaurering av andre fartøy.

I staden for å feste vår eigen handverkstradisjon til fartøyet, ønskjer vi å feste eit dokumentasjonsmateriale til det. Dette skal vere ei kulturhistorisk tolking av fartøyet og det som er gjort gjennom istandsettinga. Det gjer greie for korleis fartøyet var før, korleis det er no, og kvifor det er slik.

Dokumentasjon er eit omgrep som vert nytta om så mangt. Ved HFS har vi prøvd å skilje mellom ulike former for dokumentasjon som er relevante for vår verksamhet: Historisk dokumentasjon, dokumentasjon av tilstand og av arbeidsprosess.

I dette prosjektet var det ei klar arbeidsdeling mellom Ryfylkemuseet og HFS, ved at eigarane skulle stå for det meste av innsamlinga av historisk dokumentasjonsmateriale. HFS skulle på sin side dokumentere fartøyet før prosessen tok til, og under vegs i heile prosessen. Tolkinga av det innsamla materialet har begge partar vore involvert i.

Den viktigaste historiske kjelda har vel utan tvil vore Bjarne Eide, tidlegare eigar av Brødrene. Sekundær informant har vore Kasper Nilsen, tidlegare fartøyeigar på Sand. I tillegg har det vore nytta gamle fotografi og eit måleri frå 1905. Dokumentasjon av fartøyet slik det var då det kom til HFS, er gjort gjennom ein teknisk tilstandsrapport og gjennom oppmåling, teikning og fotografering. Dokumentasjon av prosess er gjort gjennom fotografi og rapport.

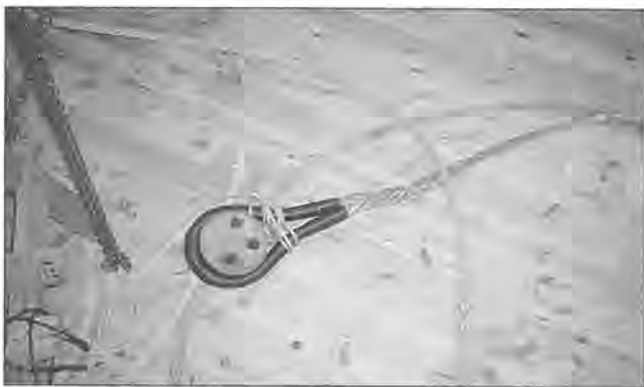
Historisk dokumentasjon handlar i første rekke om å vere i stand til å stille spørsmål. Dette kan illustrerast med korleis rundholt blei laga til. Det er minst tre viktige spørsmål som ein må få svar på i denne samanhengen. Korleis er rundholta dimensjonert? Korleis er dei

forma? Kva materialkvalitet var det nytta? Dette er spørsmål som er vanskeleg å stille til andre enn båtbyggjarar som levde på den aktuelle tida.

Ein av dei leiande menn innafor konstruksjon og bygging av fartøy omkring hundreårsskiftet var den utflytta hardingen Johannes Selsvik. I nokre år først i dette hundreåret reiste han omkring som statens vandre lærar i kravellbygging. Han hadde på det viset mykje å seie for fartøybygging på bygdene. Derfor er han ein god referanse, og kan i visse høve vere ei viktig kjelde til forståing, dimensjonering, forming og materialkrav. Under vegs i Brødrene-prosjektet fekk vi tak i hittil ukjend historisk kjeldemateriale frå ein slektning av Selsvik. Noko av dette har vore nytta på Brødrene.

Når det gjeld forminga av rundholta går prinsippet fram av teikninga av jakta frå 1880. Det vi er særskilt merksame på er kva side av rundholtet som er høvla bein. Dette er underkanten av bommen, overkanten av gaffelen, underkant av breifokkråa, overkant av skværseglråa og underkant av klyverbom. I eit brev som vi kom over heime hos ein av slektningane til Selsvik, som han sendte til sin nevø, er dette også skildra nærare. Slik blei det gjort på Brødrene óg. Sprøytet er ofte sigarforma, i følgje Bjarne Eide og andre kjelder. Men på Brødrene var det ikkje slik. Der var det omtrent like tjukt ved stammen som på enden.

For å finne opplysningar om korleis dimensjonering av rundholt var gjort i detalj, gjekk vi til ei notatbok frå Skaaluren-samlinga i Rosendal. Notatboka er nærast ei lærebok i konstruksjon av trefartøy. Dimensjonane frå boka stemmer elles med engelske mål, og bra med gamle foto av Brødrene. Det ein skal legge merke til på Brødrene er dei spinkle dimensjonane på rundholta. Rundholt som vert høvla i dag er generelt tjukkare, særleg i endane.



Jomfruene er spleisa til vanta, slik Bjarne Eide har fortald at det var på Brødrene. «Denne Maade er solid og ser godt ut», for å sitere frå «Sømandens Bibel» av Jens Kusk Jensen.



Ankerkjettingen er delt opp i lengder som er skjøta med sjakler. Boltane er ikkje skrudd, men klinka og sikra med treplugg av eik.

Dokumentasjonsgrunnlaget for val av material til rundholt er av meir generell karakter. Det er samla informasjon frå mange ulike kjelder over fleire år, og

noko av dette er referert i boka «Flytende Kulturminner» (1998:83ff). Når ein ikkje har den aktuelle gjenstanden framfor seg, er det ikkje alltid lett å finne spesifiserte krav til material i andre kjelder.

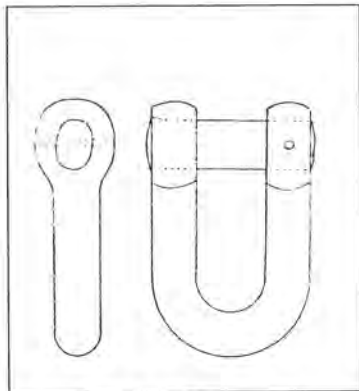
Fotografiet frå 1920 har vore ei viktig kjelde til detaljkunnskap om Brødrene, og ein reiskap for å stadfeste eller avkrefte teoriar. Her kan ein sjå at katt-

kneet er laga av ein rotkrok. Dessutan går kattkneet tvers gjennom svineryggen, og ein kan delvis sjå korleis svineryggen er forma. Vi kan skimte beslaget til brasen som kjem opp gjennom topprekka. Fasongen på hekksarmane kjem svært godt fram. Dei er fint tynna framover rekka. På dette fotografiet kan ein dessutan sjå kor vasslina låg. Lengda på rundholta kjem fram, og er samanlikna med det eldre fotografiet av Brødrene og Anna ved sidan av kvarandre. På det eldste fotografiet er det dessutan råd å finne informasjon om plassering av ståande rigg.

Når det gjeld fargesetting, har måleriet frå 1905 vore viktig, saman med informasjon om detaljar frå Bjarne Eide. Spesifikasjonane for dette vart utarbeidd ved Ryfylkemuseet. Etter kvart har handverkarane ved HFS fått røynsle i å bruke linoljemåling. Dette skulle og nyttast på Brødrene. Ved museet blei det utarbeidd fargekart på grunnlag av måleriet frå 1905 og etter utsegn frå Bjarne Eide. Det viste seg at den lokale fargehandelen ikkje kunne brette desse fargane. Derfor blei det tinga spesialmåling frå Jotun.

ERFARINGAR

I det heile tatt meiner vi å ha strekt oss langt for å løyse oppgåvene etter Bjarne Eide sine spesifikasjonar, sjølv om dette har gått på tvers av det som etter kvart har blitt konvensjon i restaureringsfaget. Dette har ført til eit større spenn i løysingar, større mangfald. Det har truleg og blitt langt meir korrekt enn om ein ikkje hadde hatt ein slik kjeldeperson å spele på lag med. I tillegg har HFS gjennom dette prosjektet opna nye historiske kjelder som kjem til å vere til god hjelp i framtidige prosjekt. Alt i alt er det i alle fall sikkert at HFS, og fartøyvernet som heilskap, sit att med mykje meir kompetanse enn før Brødrene-prosjektet.



Ankersjakkell, frå Hansen 1947:111. «Det er viktig, at man fra Tid til anden efterser Ankerkædens Sjakler, saa Boltene ikke faar Leilighed til at ruste fast. Ved saadanne Eftersyn bør man slaa Boltene ud, smøre dem med en Blanding av Blyhvidt og smeltet Talg og forsyne dem med ny Træpløk».

LITTERATUR

Berkaak, Odd Are 1992. Ressursbruk, bevaringsideologier og anti-kvarisk praksis i fartøyvernet. Norsk Forening for Fartøyvern.

Hansen, Knud 1947. Lærebog i praktisk sømandskab. Andr. Fred. Høst & Søn. København.

Hesthammer, Morten 1998. Fartøybygging. Upubl. manuskript. Hardanger Fartøyvernssenter. Norheimsund.

Jensen, Jens Kusk 1924. Haandbog i praktisk sømandsskab. Høst & Søn's forlag. København.

Paulsen, F.W. 1924. Lærebok i praktisk sjømannsarbeide. H. Aschehoug & Co. Kristiania.

Riksantikvaren 1995. Femårs handlingsplan for fartøyvernet. Oslo.

Riksantikvaren 1998. Flytende kulturminner. En innføring i fartøyvern. Red. Tom Rasmussen. Oslo

Skaaluren u.å. Kopi av notatbok fra Skaaluren. Upubl. Hardanger Fartøyvernssenter, biblioteket.

Åsmund Kristiansen er fartøykonsulent ved Hardanger fartøysenter.

Venneforeninga til Brødrene af Sand – kort historikk

AV JOHN JASTREY

Venneforeninga til «Brødrene af Sand» har formelt eksistert sidan stiftingsmøtet 27. november 1996. I denne framstillinga vil eg og ta med litt frå tida før stiftingsmøtet, då det vart nedsett ei arbeidsgruppe. Såleis vil eg her omtala arbeidet frå hausten 1995, då ei arbeidsgruppe vart oppretta, og fram til hausten 1999.

Underteikna har vore sekretær heile tida, og eg kjenner meg særst ydmjuk overfor oppgåva : å fortelja om arbeidet og innsatsen til mange ivrige medlemmer gjennom fleire år.

Eg har ikkje freista å gi ei heilt kronologisk rett framstilling, men har snarare lagt vekt på dei viktigaste fasene i prosessen så langt.

Eg har valt å nytta det lokale uttrykket «jekt» i staden for det boklege faguttrykket, som er «jakt».

1995 – DET FØRSTE ÅRET

Den «Grøna Jektå», ei om lag 150 år gammal Hardangerjekt frå Ryfylke, var til sals.

Dåverande eigar og redningsmann gjennom 25 år, Tryggen Larsen frå Nesodden utafor Oslo, ønska at båten fekk koma heim til sitt rette miljø, og kom med tilbod til Ryfylkemuseet om å kjøpe jekta. Ryfylkemuseet likte tanken, men forsto at gjennomføringa av eit slikt prosjekt ville krevja ei solid lokal foranking og mange frivillige medarbeidarar.

Kunne det finnast folk i Suldal som hadde interesse av at den gamle båten kom attende til Sand?

Jekta hadde ei lang historie i Ryfylkefjordane, men hadde vore borte frå Sand i ein mannsalder.

Ryfylkemuseet inviterte eit titals personar med ei felles interesse for båtar. Rundt møtebordet satt personar med variert yrkesbakgrunn: lærar, skipper, båtbyggjar, elektrikar, kommunearbeidar, ingeniør, administrator. Her var både teoretikarar og praktikarar.

Deltakarane på dette møtet kom raskt fram til at dei ville arbeida for å få «Brødrene af Sand» heim.

Dei tenkte på kor mykje positivt ein slik båt kunne tilføra lokalsamfunnet. Dei kjente til døma «Anna af Sand» i Stavanger og «Johanne Karine» i Haugesund.

1995 vart eit år med mange møte, mykje snakk i bygdene i Suldal, på arbeidsplassane og i Gata på Sand.

Meiningane i lokalmiljøet var delte. Spørsmåla var mange, m.a.:

Var heile prosjektet berre galskap og bortkasta pengar? Var det mogeleg å få finansiert eit kjøp, slik at Ryfylkemuseet kunne eiga båten?

Ville det la seg gjera å byggja opp ei forening som kunne ta del i ansvaret for båten? Kva slag organisasjon kunne vera høveleg?

Ei arbeidsgruppe vart sett ned for å vurdere vegen vidare.

Ryfylkemuseet, 27.11.95: Nervøse medlemmer i



Stripebarking av mast – Inge Vandvik.

arbeidsgruppa trippar rundt – vil det koma folk tru? Fem minutt før møtetida så det dårleg ut – men då møtet var satt, var det 50 interesserte personar i salen! Då kvelden var omme, var «Venneforeninga til «Brødrene af Sand» stifta, og det første interimsstyret, med mandat til å gjennomføra første ordinære årsmøte utpå våren 1996, var vald.

DET ANDRE ÅRET – 1996 – VENNEFORENINGA TEK FORM – OG TAR SATS!

Den 20.04.96 blei det første årsmøtet i Venneforeninga halde på Ryfylkemuseet. Viktigaste saker var -mandatet til Venneforeninga -val av styre.

Det vart raskt semje om at foreninga skulle arbeida for:

- å få Brødrene af Sand tilbake til Sand i Ryfylkemuseet sitt eige
- å bidra til å få jekta restaurert til best mogeleg stand
- å bidra til å få jekta i aktiv bruk gjennom ei avtale med Ryfylkemuseet

Det sitjande interimstyret blei vald til første ordinære styre, med Knut Bakke som leiar. I styret sat Sven Tengesdal, John Jastrej, Inge Vandvik, Henrik Halsne og Torill Telstad.



Mastefinnar og masteeigar: Kjell Aarhun og Martin Eide.

Venneforeninga ønska kontakt og samarbeid med flest mogeleg instansar i Suldals-samfunnet.

Den første formelle kontakten var med Sand Båtføring, som fekk informasjon om prosjektet i årsmøtet sitt vinteren i 1996. Venneforeninga var i kontakt med Guldingen leirskule, Hiimsmoenkollektivet, Ryfylke Folkehøgskule og Suldal Reiselivslag i løpet av dette året. Samtalene gjorde oss trygge på at det skulle vera råd å få skuta i aktiv drift når ho ein gong kom tilbake til Sand.

Det vart sett i gong aktiv verving av medlemmer, og i løpet av kort tid var det om lag 120 medlemmer i Venneforeninga.



Spanteemne frå Suldal.



Materialdugnad på Eide.

Dei første oppgåvene til styret var å starta opp arbeidet med å påverka dei forskjellige instansane som nødvendigvis ville bli involverte i kjøpet av skuta.

Riksantikvaren ville vera den viktigaste bidragsytaren, og folk frå Venneforeninga var i lag med Ryfylkemuseet på synfaring hos Tryggen Larsen og i møte med Riksantikvaren i Oslo. Me er overtydde om at samspillet mellom Ryfylkemuseet og Venneforeninga overfor

Riksantikvaren var utslagsgjevande for at me fekk midler til prosjektet.

Kombinasjonen av følgande faktorar var viktig for at Riksantikvaren valde å satsa på prosjektet:

- at «Brødrene af Sand» var ei verneverdig skute som Riksantikvaren hadde på si prioriteringsliste
- at dei planane som lå føre lokalt, innebar musealt eige av båten, lokal forankring via ei Venneforening og gode utsikter til løyving av midlar frå lokalt hald.

Lokalpolitikarar vart informerte om planane både gjennom brev og direkte kontakt med Venneforeninga og Ryfylkemuseet. Ein utbreidd skepsis blei etterkvart snudd til positiv interesse. Ordførar Torkel Myklebust var ein svært viktig støttespelar i denne perioden.

Venneforeninga utarbeidde forslag til driftsmodell



Arbeidsjengen på masta: Njål Eide, Jostein Eide, Martin Eide, Inge Vandvik (foto: Siri Albertsen).

for skuta, og inngjekk ei driftsavtale med Ryfylkemuseet. Alle politikarar i kommunestyret fekk tilsendt informasjon. I løpet av året gjekk kommunestyret i Suldal inn for å løyva 750.000 kroner til Ryfylkemuseet, øyremerkt til kjøp og restaurering av «Brødrene af Sand»!

Styret i Ryfylkemuseet, Rogaland Fylkeskommune – v/kultursjefen og Utval for kultursaker – var andre sentrale instanser. Venneforeninga valde å vera svært aktive overfor desse, og dreiv både skriftleg og munnleg påverknad med den hensikt å få positive vedtak som



Glede frå jagarbommen – hardangerrfjorden: Bjørn Sandvik



Heimkomst i Sandsfjorden: Martin Eide, Sven Tengesdal, Gaute Nilsen.

ville gje Ryfylkemuseet lov til å kjøpa skuta.

Etter ein del spanande møte gjekk det til slutt rette vegen – kjøpet kunne gjennomførast!

Dei første viktige skritt var tekne!

DET TREDJE ÅRET – 1997 – DUGNADSÅNDEN I HØGSETET

I starten av dette året kom den etterlengta meldinga – det var innvilga midlar frå Riksantikvaren! Restauretinga kunne ta til utpå året, under føresetnad at den næraste autoriserte verkstaden, Hardanger Fartøyvern-senter, hadde tid til å ta på seg oppdraget.

Årsmøtet i april valde nytt styre, og Inge Vandvik overtok leiinga i Venneforeninga.

Så var det berre å bretta opp ermene og setja i gong! Dugnadsgjengar måtte i sving. – Og folk var lettbedde og klare til innsats! Ein fekk i gang dugnad for å finna mast, spanteemne, plank til hud og dekk. Mange positive skogeigarar frå fleire delar av kommunen bidro med å gje Venneforeninga tilgang til skog og utstyr.

Masta vart funne dette året – på Sand ! Det var på Martin Eide sin eigedom. Masta blei stripebarka i fleire omgangar for å bli best mogeleg impregnert før felling.

17 tonn med varierte materialar blei transportert til Norheimsund med bil frå Sauda Vidaregåande Skule utpå sommaren.

Dyktige folk starta med å skaffa utstyr og plass til fortøyning ved museet. Ei studiegruppe på 9 peronar vart etablert og meldt inn i NKS, med mål å gjennomføra kurs for fritidsbåt-kystskippersertifikat.

Planlegging av kva slag motor og anna utstyr som skulle vera i båten, starta. Me var i kontakt med aviser, fjernsyn og radio. Mannskapet «Anna af Sand» inviterte oss med på middag på Jelsa – det var eit stort ønske om samarbeid og god kontakt mellom mann-skapa på dei to skutene!

Det vart etablert nær kontakt med tidlegare eigar av jekta, Bjarne Eide. Han har vore den viktigaste informanten i heile restaureringsprosessen, og ei heilt uvurderleg kjelde for Norheimsund Fartøyvern-senter for at «Brødrene» skulle førast tilbake til den ho var i 1905, og for at ekspertane ved båtbyggeriet kunne forstå bakgrunnen for dei metodane dei avdekka ved å ta skuta frå kvarandre, bit for bit.

Med grunnlag i ei økonomisk gåve frå Bjarne Eide sette ei gruppe i Venneforeninga i gong med å planlegga utforminga og bygginga av ein lettboat til «Brødrene af Sand».

Den viktigaste hendinga dette året var på mange vis at jekta kom heim til Sand frå Nesodden i starten av juli, etter ei veke med førebuing på Nesodden og motorgang rundt Sørlandet. Takk vera dyktige motorfolk og ein god skipper kom skuta fram. Etter eit kort opphald på Sand førte ein ny god gjeng frå Venneforeninga jekta trygt vidare til opphaldet i Norheimsund.

På slutten av året var det nytt møte i Oslo, mellom Ryfylkemuseet, Venneforeninga og Riksantikvaren, og ny spenning: ville løyvingane frå Riksantikvaren halde fram?

DET FJERDE ÅRET – 1998 – RESTUARERING OG PLANLEGGING

Det kom meir økonomisk støtte frå Riksantikvaren!

Restaureringa kunne halde fram utan opphald!

Gjennom året 1998 hadde Venneforeninga fokus retta mot Norheimsund. Ein eller to frå Venneforeninga var med Ryfylkemuseet til mange prosjektmøte med Hardanger Fartøybernsenter. Mange viktige val skulle takast, og Venneforeninga ønska å følge prosessen nøye.

Det var stabilitet i styret – årsmøtet valde heile det sitjande styret att, og ga dei full tillit for ein ny periode. Styret vart sett saman av Inge Vandvik, leiar, Sven Tengesdal, kasserar, John Jastrey, sekretær, Per Fremmersvik, styremedlem, Lars Njoten, styremedlem og Bjørn Sandvik, aktiv varamann.

Det vart etablert i kontaktgruppe mellom Ryfylkemuseet og Venneforeninga, som hadde mange konstruktive møte gjennom året.

Ei eiga gruppe for planlegging av motorkjøp heldt fram med arbeidet sitt, og kom fram til konklusjonen utpå året: ein ny Perkins 130 hestars båtmotor måtte til! Ei anna gruppe planla innreiing, instrumentering og lett-båt-bygging. Dei ni deltakarane på kystskipperkurset møttest jamnleg.



Eigar av «Brødrene af Sand» 1969–1997: Trygve Larsen.

Masta blei felt seinare på året, og transportert med Reidar Grønevik si skøyte «Marja» til Norheimsund.

Det var ikkje heilt slutt på dei økonomiske utfordringane dette året heller. Styret for Bygdeutviklingsmidlar i Fylket blei også utsett for påverknad og informasjon – og pengar til motor og innreiing vart løyvd i løpet av året – prosjektet var snart i boks!

DET FEMTE ÅRET – 1999 – SKUTA KJEM HEIM

Me tok til å sjå slutten på restaureringsprosessen. Skuta låg på slippen i Norheimsund, og prosjektet vårt låg for alvor på beddingen! Folk frå Venneforeninga var jamnt og trutt oppom, nokre berre for å beundra verket, andre for å vera med på sjøsetjinga, atter andre for å læra om driving av dekk og hudplank.

Venneforeninga måtte byrja å tenka på neste kapittel i denne fantastiske historia: drift av «Brødrene af Sand». Artiklar som kunne gje litt inntekt kunne vera godt å ha, så både koppar og t-skjorter med Venneforeninga sitt emblem blei tinga og lagt klare til sal.

Heimkomstdatoen, 28. august, blei fastsett utpå våren – og ei gruppe frå Venneforeninga fekk ansvar for å laga til velkomst-arrangement ved heimkomsten. Denne hendinga skulle markerast tydeleg!

I august tok styret i Venneforeninga på seg å føra «Brødrene af Sand» heim til Sand. Skipper Sven Tengesdal trassa både ein del små manglar på skuta og ein nokså stiv kuling, og førte skuta trygt heim i lag med mannskapet. På vegen blei den nybygde lett båten henta frå Ryfylke Båtbyggeri på Finnøy.

Esportert av «Anna af Sand», «Wyveren» og mange lokale småbåtar segla «den grøna jekta» inn Sandsfjorden, og klappa til kai akkurat etter tidsplanen, kl. 16.00, laurdag 28. august 1999.

Mange hundre menneske møtte fram for å møta jekta!

Heimkomsten vart ei stolt skute verdig. Lokale kulturkrefter stilte opp med eit flott program: korpsmusikk, korsong, toradarmusikk, talar, fiskesuppe, kaffe og lefser, utstilling av skutemaleri, utstilling av arbeidet med Brødrene, diktlesing ved Kolbein Falkeid og konsert med Erik Bye.

«Brødrene af Sand» var heime igjen.

EI NY FASE

For Venneforeninga starta no ein ny periode – å finna form på drifta av «Brødrene».

Det er eit klart mål at flest mogeleg folk skal få glede av skuta, ikkje berre dei om lag 150 medlemmene. Me ønskjer at båten skal bidra til å auka kunnskapen om bruk og vedlikehald av slike skuter, og spre

glede og interesse kring i heile Ryfylke. Til dette trengst gode avtalar mellom eigar og Venneforeninga, frivillig mannskap og gode skipparar.

Det trengst sjølvsagt og pengar til drifta.

Det komande vinterhalvåret vil desse to hovudoppgåvene vera i fokus i Venneforeninga:

Å organisere og avtalefeste ei høveleg driftsform, og å finansiera drifta. Begge oppgåvene vil krevja eit fortsatt godt samarbeid med eigaren, Ryfylkemuseet.

Me vil takka Ryfylkemuseet for interessante utfordringar, eit godt samarbeid og gjensidig tillit. I lag har me klart å gjennomføra den raskaste restaureringa av eit slikt fartøy i landet. Det lovar godt for det vidare arbeidet med å få til ei trygg og god drift av skuta – til glede for mange.

Slakk av på pigen! Stikk opp i halsen!

- Om nemningar omkring ei jekt som «Brødrene»

AV GAUTE BERGE NILSEN

Uendeleg mange nemningar er gått ut av daglegtalen opp igjennom tidene ettersom aktivitetar og innretningar har blitt forelda. Såleis også med ord og uttrykk frå tida då vindkraft og segl fekk fartøy til å forflytta seg. Men den epoken er over for lenge sidan. Andre transportformer har tatt over.

Ved å læra mest muleg av tydinga av slike nemningar, kan ein komma til ei nærare forståing av eit seglfartøy, både i oppbygning og handtering.

Det har segla atskilleg større fartøy på sjøen enn «Brødrene». Og sjølv om jekta ikkje er lenger enn 52 fot, finst det så mange detaljar både i skrog og rigg, at nemningane er ganske omfattande. I tillegg kjem og ord og uttrykk som går på aktivitetar som knyter seg til livet om bord som segling, fortøyning, lasting, lossing og vedlikehald. Det skal godt gjerast å få nedteikna absolutt alle slike nemningar. Men i det følgjande skal me prøva å presentera ein god del av dei, på den måten dei blei nytta i indre Ryfylke. Det er ikkje mange av nemningane som ein berre kan setja i samband med jektene i Ryfylke. Dei fleste gjeld seglfartøy i det store og heile. Og somme namn er gjengitt i dialekt i hakeparantes.

Først skal me ta for oss innhaldet i ordet «jekt». Viss ein går utfrå litterær fagterminologi, var jekt opphavsleg eit klinkerbygt fartøy med akterspeil, utan dekk og med råseglrigg. Denne typen blei også kalla råseglsejekt. Råsegl er eit firkanta segl som i øvre kanten er festa til ein rund stokk, råa. Men ei «jakt» var også tverr akter, men kravellbygd. Ho hadde gaffelsegl, der det største seglet var spilt ut av to runde stokkar som gjekk frå masta og akterover.

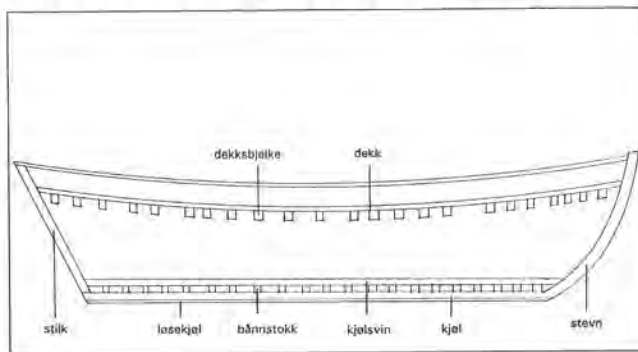
Frå indre Hardanger og langt nordover skilde ein på

jekt og jakt i daglegtalen og. Men i Rogaland blei begge typene kalla jekt. Då råseglsejekta var historie og den nyare jakta med gaffelsegl hadde tatt over, blei ho framleis heitande jekt her.

SKROG

Basis i innretningen fartøy er skroget som er sjølve fartøykroppen. Eldre folk sa gjerne «skrovet» om dette. Her skal me ikkje gå inn på handverket skipsbyggjing, men dei enkelte delene som skroget er bygt opp av.

Om ein då startar lengst nede finn ein først og fremst kjølen. Det er ein lang stokk som er firskoren på sag.



Denne stokken er ein av dei viktigaste delene i konstruksjonen, sjølv fundamentet i fartøyet. Under kjølen er det spikra fast ein tynnare plank, ein såkalla løsekjøl. Formålet med denne er å beskytta kjølen mot skadar. Det er langt lettare å byta ut ein skada løsekjøl enn sjølv kjølen som er ein integrert del av fartøyet. Så kjem stevnet som i dette tilfelle er forma av krumma plank som reiser seg frå kjølen og er bolta til denne i nedre ende. Det formar spissen forut eller framme. I akterkant av stevnet er det bolta fast eit slags ekstra stevne, følgjaren. Denne delen tener til festepunkt for plankane som utgjer botn og skuteside. Bak eller akterut er også ein kraftig plank som svarar til stevnet. Han er bein, men peikar i ein skrå retning oppover og litt akterover. Stilken [*stølkjen] heiter den.

Medan ein har nemnt orda forut og akterut, bør og seiast at orda for og akter også tyder framme og bak.

Fartøyet må vidare ha plass både til last og menneskap. For såleis å byggja opp ei romleg form, trengst ein rund, ribbeforma konstruksjon. Den blei bygd opp av bannstokkar og spant. Alle desse delene har forskjellige kurver alt etter kor i fartøyet dei er plasserte. Fasongen på skroget, særleg under vatnet er avgjerande for flyte- og segleigenskapane. Det skal vera ulike konvekse og konkave linjer for å gi skipet best mulege fordelar i kompromisset mellom mest muleg lasteevne og høgast muleg fart.

Bannstokkane blei feste til kjølen. Desse forma då nedste del av spanteseksjonen. Dei er også låste kraftig i hop mellom ein lang, grov firkanta stokk, kjølsvinet, og sjølv kjølen under. Sette i klem rett og slett med gjennomgåande, kraftige kjølboltar.

Spantene vidare oppover blei sette stu i stu eller sidesvis overlappande. Men dei var ikkje bolta i hop. Dei enkelte delene i spanteseksjonen og spantene i det heile blei berre haldne i hop av kledninga på utstida og inn-

sida. Ei forklaring på dette er at om fartøyet skulle bli skada slik at spant måtte skiftast ut, så kunne ein ikkje ta ein del ut dersom desse var bolta saman i langskips retning. Spantene låg for tett til det.

Fartøyet måtte ha ein tett vegg på utsida. Denne blir kalla hud, [hu:]. I «Brødrene» sitt tilfelle blei huda bygd opp av to toms plank. Samtidig med at hudplanken kom på plass på utsida, blei kledningen på innsida av spantene, garneringen, festa. Ein hudplank blei festa til spantene med trenaglar. Desse naglane gjekk rett igjennom spanta og garneringsplanken, slik at også denne blei festa til spantet på innsida med same naglerekka. Trenaglane blei utvida på utsida med ein firkanta, konisk plugg, ein døytle. På innsida blei dei låste av med ein tynn kile, ei årrette.

Fartøy bygt med plank kant i kant som forklart ovanfor er kravellbygt. I motsetning til klinkerbygt der plank eller bord ligg noko utanpå ein annan oppover. «Brødrene» var opphaveleg klinkerbygd og hadde klinkerhud truleg i fleire tiår. Men mot slutten av 1800-talet, då ho blei forbygd og gjekk igjennom ein omfattande reparasjon, blei overvannsskroget fjerna. Undervannsskroget stod seg betre mot råte, så det blei brukt som basis for oppbyggjinga av eit fartøy som det blei svært mykje nytt i. Men seks omfar klinkerhud på kvar side av kjølen stod att. Ho blei øksa slett slik at ny kravellhud lett kunne leggjast oppå. Og denne eldste huda står i fartøyet framleis.

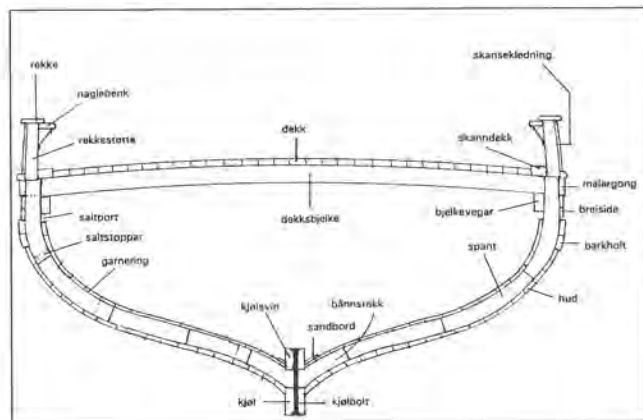
Somme jektefartøy var og utstyrte med ein kraftig garneringsplank på kvar side eit stykke i frå kjølsvinet, ein livholt. Men «Brødrene» har ikkje hatt livholt, i alle fall ikkje etter 1905.

Mellomromma mellom kanten på plankane er kalla nat. Og mellomrommet mellom plankane i lengderetningen heiter stot. Natene skal ha ei viss opning ut mot skutesida slik at dei skal kunna tettast med drev, lange

plantefibrar. Men heilt i indre kanten mot spantene skal plankane slutta tett saman. Ein skipsplank blir dermed ikkje rektangulær i tverrsnitt. Tverrsnittet hadde heller form som uregelbundne firkantar med ulike vinklar. Det er til og med ulikt forskjellige stader på same plank. Og i og med at ingen plank har same kurve i lengderetninga, får alle plankar forskjellig utforming. Så faget treskipsbyggjing er rimeleg komplisert. Drevet på si side blei til slutt forseгла med bek, eit restprodukt i framstilling av tjøre. Funksjonen til beket er ikkje å tetta, men å halda drevet på plass. Prosessen heiter driving eller å driva, og verktøyet som trengst til dette er drevklubbe og drevjern. Der endane på planken møter stevn og stilk er det også nat. Ei slik heiter spolingsnata.

Planken nærmast kjølen, blei kalla kjølplanken. Huda blei bygd vekselvis ovanfrå og nedanfrå. Og der huda møttest måtte då siste planken tilpassast siste plank over og under. Den fekk det karaktersistiske navnet fyllingsplanken [fødlingsplankjen].

Nederste bordet i garneringen, nærmast kjølsvinet, heiter sandbordet. Dette blei berre nesta til botnstokkane med tynnare spiker, slik at det lett kunne løysast. Det var nødvendig for å komma til og reinska opp mellom bann-



stokkane og i rennene i dei, resegatta. Gatt er opphavelig eit hollandsk ord som betyr opning.

Øvst i garneringen er gjort plass til eit mellomrom, saltporten. Her blei salt skuffa inn som skulle impregnera fartøyet. Saltet blei stoppa i første omgang i mellomromma mellom hud og garnering av ein saltstoppar, eit bord som gjekk langskips frå spant til spant. Her blei saltet liggjande til det etter kvart hadde blitt løyst opp og runne vidare nedover mot kjølen.

For å hindra meir lause laster å komma inn mellom hud og garnering, blei saltporten midlertidig tett med bord, stubord.

Den øvste planken i huda, opp imot dekket, er ein halv tome tjukkare enn resten av hudplanken. Det same er plank nr. fire og fem ovanfrå. Med mellomrommet blir det såleis tre markerte band øvst i skutėsida. Dei kallast malargong, breiside [**breisi:*] og barkholt [*bakkholt*]. Desse tjukkare plankane tente til ei forsterking av skutėsida.

Det mest karakteristiske i fasongen på ei jekt er den rette, «avkappa» avslutninga akterut, akterspeilet. Dette er til og med delt i to, overspeilet [øvespeidl] og underspeilet [ondspeidl]. Overspeilet stikk noko meir ut enn underspeilet.

Den framre delen av eit fartøy heiter baugen, og den bakre delen heiter akterenden.

For å hindra overvatn å trengja ned i lasterom og lugarar trengst eit dekk. Dette må haldast oppe av dekkshjelkar. Desse blei då bolta fast til spantene. Men for å gi dei endå meir solid forankring, blei bjelkane støtta under av ein langsgåande bjelkevegar ut mot spanta på kvar side. For å stiva av fartøyet mot vridning sidesvis, blei somme hjelkar utstyrde med kne. Eit kne er ein rotvoksen vinkel eller knekt. På grunn av at denne delen er ein sjølvvoksen vinkel, er styrken på han stor.

Der bjelkane ikkje kunne gå tvers over fartøyet, på

grunn av utsparingar for lasteluke og anna, blei dei hengde opp i ein langsgåande bjelke, ein kravell. Dekkspanken blei så spikra oppå bjelkane og drivne, med drev, på same måten som skroget elles.

Det var trong for ein kraftig konstruksjon i ytste delen av dekket, slik at ein kunne ha noko med hald i til å driva i mot. Det blei som eit par tjukkare dekkspankar ytst i borde. Skandekket blir det kalla. Den heilt ytste planken var brei og med utskjeringar for rekkestøttene. Han blei såleis smøydd frå utstida over rekkestøttene. På den måten blei det også kalla smøyeskandekk. Denne planken blei bolta sidesvis saman med den like tjukke planken på innsida av rekkestøttene. Overvatnet blir leia frå dekket og over skandekket ut til sjøs gjennom ei u-forma renne, spygattet.

DEKKSARRANGEMENT

Eit snautt dekk ville vera mindre trygt å ferdast på enn om det var omslutta av ei rekke. Ei rekke er toppen av eit rekkverk ut i skutesida. Rekka er festa til rekkestøtter. Rekkestøttene går gjennom dekket og er feste til spantene der. Rekka heilt akter, på toppen av akterspeilet heiter hakkebrettet. Forut er rekka forsterka med ein ekstra plank på kvar side av stevnet og akterover, svine ryggen [svinaryggjen]. På kvar side mot stevnet er ein utholing til å plassera fortøyningstau i, halegatt. Halegatt er det også akterut. Det er ein klosse med utholing i kvar ende av hakkebrettet, høgast mot hekkstøttene, og som skråar ned derifrå. Og heilt akter på kvar side er det bolta fast ein kraftig lett krumma del av tre, hekkstøttene. Dei har smale hol ut mot enden, skivgatt, med trinser, blokkskiver til å heisa og låra hekksbåten. Det er ein robåt, ein færing, som er kraftigare bygd ein ein vanleg færing. Han er også meir utlagd i fasongen for og akter for å auka bæreevna. Hekksbåten var livbåt og føringsbåt for folk og lasteparti. Og han blei også

brukt til å slepa, buksera, fartøyet når det var vindstilt.

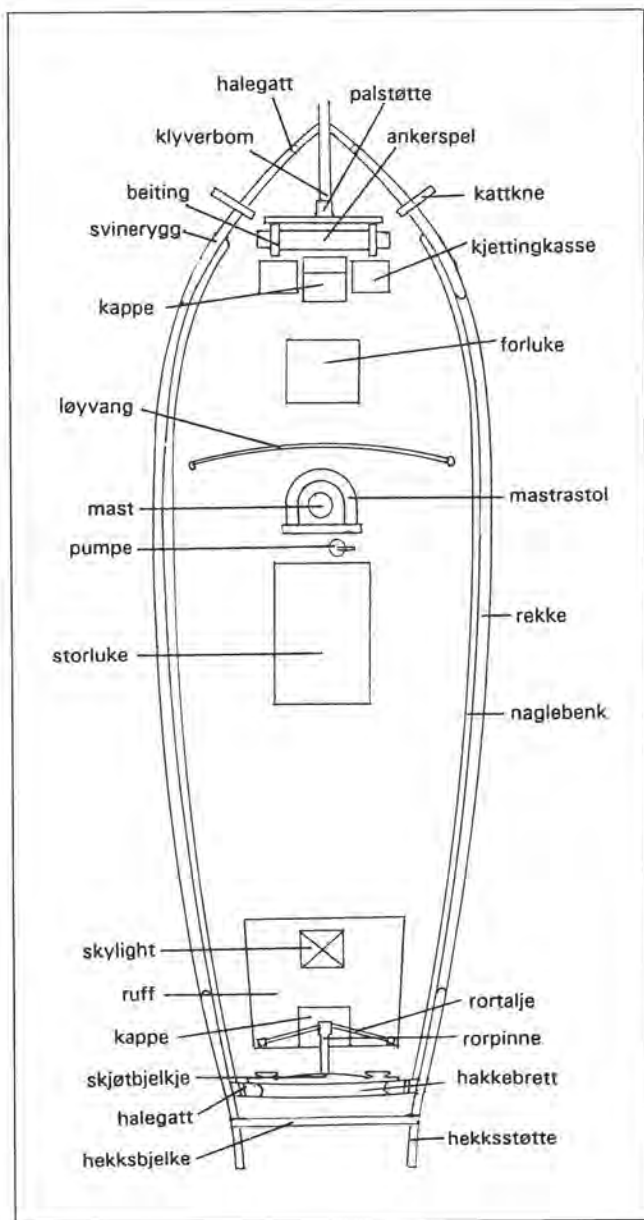
Planken tvers over hekkstøttene heiter hekksbjelken. Ut mot eine enden av han skal vera ein trestykke med utholing til kvile for bommen når ein er fortøydd.

For å få heile rekkeseksjonen tett blei det slått på bord på utstida av rekkestøttene. Denne «veggen» heiter skansekleddning. Rekka blei forsynt med ei ekstra «rekke», litt innanfor og rett nedanfor den rette rekka. Denne heiter naglebenken [naglabenkjen]. Han tener til oppsett av naglar eller koffnaglar som blir laust sette ned i hol i benken. Desse naglane blir brukte til å festa tau av forskjellig slag.

Inntil stevnet på kvar side går ein svært kraftig plank som ei rekkestøtte ned i fartøyet. Han er laga av eik og har hol som ankerkjettingen er førd igjennom. Planken heiter klysstre og holet er kalla klyss. Det er forsterka med eit støypejernsbeslag.

På innsida av rekkestøttene akterut blei det bolta fast ein kort plank med «øyrrer». Desse er til å festa akterfortøyningane og heiter kryssholt. Og under hakkebrettet er ein kraftig, komplisert utforma eikeplank, skjøtbelken. Han har hol på midten til feste av storseglskjøtet som er tauet til å styra storseilet med. Mot kvar ende går bjelken over i ein kryssholt som her blir kalla skjøtsveiv. Her blir skjøtet sett fast.

Men ikkje berre storseglet [storseile'] treng å styrast. Det trengst også utstyr til å styra sjøve fartøyet også. Då har ein roren som er festa til stilken med hengsler, rorjerna. Og til å få roren til å endra retning blei det ikkje brukt ratt på jektene. Eit s-krumma trestykke blei felt igjennom eit firkanta hål i rorstammen. Dette trestykket heiter rorpinnen og lar seg vanskeleg flytta på med handamakt. Difor er rorpinnen forsynt med to skivgatt i enden og eit trestykke med trinse i, ei blokk, mot kvar side. Saman blir dette taljer, rortaljene, som lettat arbeidet med manøvreringa av fartøyet.



På dekket er plassert ein del fast utstyr. Forut er ein firkanta stolpe sett ned gjennom dekket. Han er forankra under dekk til to dekkssjelkar og heilt nedst til stevnet. Viktigaste funksjonen til stolpen er å vera forankring i akterkant for klyverbommen. Ellers blir han brukt til å setja fast fortøyingar i. Og på grunn av at han er feste for stopparane, palane, som skal hindra ankerspelstokken å gå tilbake, blir han kalla palstøtta.

Rett i akterkant av palstøtta står ankerspelet. Det har kraftige sider av eik, beitingane. Beitingane går ut i ein mindre topp som også blir nytta til feste av fortøying. Det går støtter på skrå forover frå beitingane. Dei går ned til dekket og er bolta gjennom ein bjelke. Spelstokken er opplagra i store hol gjennom beitingane. Han er utstyrt med ein tannkrans på midten som palane grip fatt i når ein hiv opp ankeret slik at ikkje kjettingen skal rausa ut. På utstida av beitingane er stokken smalna av og går over i spelkoppene. Spelkoppene har firkanta hol som ein kan stikka spelspankane ned i når ein skal hiva opp ankera. Og endeleg er det plassert ein naglebenk mellom ankerspelet og palstøtta.

Forut står også vasstønna på ein krakk. Ho er surra fast til naglebenken. Tønna har ein firkanta opning med firkanta lok av tre. For å hindra utilsikta avtapping, finst ikkje tappekrane. I staden hadde ein ei lita bømte av blekk, vannmålet, som blei senkt ned gjennom opningen med eit smekkt tau. Det er lodda eit lite blystykkje til kanten av målet, slik at det skal søkkja lettare. Det høyrer også ei trakt [trekt] til å fylla tønna. Trakta er også sett i saman av stavar, som tønna.

I akterkant av stevnet, mest tvers av ankerspelet er det bolta ein knekt på kvar side til ei rekkestøtte. Knekten ligg som ein liten krane over rekka og peikar ut frå skuteseida. Han blir kalla kattkne eller ankerkatt. Begge orda er nytta i Ryfylke. Dei er forsynte med enkelt skivgatt mot enden. Kattkne blir brukt til å heisa anke-

ret opp til rekka der det skal surrast fast etter å ha blitt hive opp med ankerspelet.

Kloss i ankerspelet, i akterkant står nedgongen til lugaren forut. Han har dobbel dør og ei lita luke for å gjera tilkomsten lettare. Dette arrangementet heiter kappe. På kvar side av kappen står kjettingkassane.

For lettare å komma til føreste delen av lasterommet er det også plassert ei mindre luke der, forluka. Ho har eit par luker av tre som er tetta med ein presenning. Til å halda presenninga på plass er brukt bord og kilar som er slått inn i skalkelippene [skalkelippene] som er festa til lukekarmen.

Går me lenger akterover, kjem me til løyvangen. Det er eit litt boga rundt jern som er feste til ein fot i dekket på kvar side litt foranom masta. Løyvangen går ut mot rekka på kvar side. Han tener til at det akterste forse-glet kan røra seg fritt få side til side når fartøyet endrar retning. Tauet til å styra dette seglet, skjøtet, er festa til løyvangen.

Og rundt masta står mastestolen [mastrastod'l]. Han har to lågare bein i forkant og to høgare i akterkant. Han har to funksjonar: Vera naglebenk til feste for tau ovanfrå riggen og opplagring for krøbbelspelet. Dette spelet blir brukt til lasting og lossing og til hiving, heising, av dei tyngste falla.

Så kjem pumpa, ein uthola stökk som er plassert rett til styrbord for midtlinja i fartøyet. Han er plassert slik for å komma djupast ned i botn på sida av kjølsvinet.

Forluka er nemnt, og i tillegg har me viktigaste luka til lasterommet, storluka. Det opphavelige arrangementet ved denne var liknande det på forluka. Men for å bli tilpassa ny funksjon med betre ståhøgde og nedgong i samband med opphaldsrom i lasterommet, er lukekarmen bygd opp med ein høgare karm med lysopningar og kappe. Denne delen er fest til sjølve lukekarmen med krokar og kan løftast av når ein

vil visa fartøyet fram med ei skikkeleg lasteluke.

På akterskipet står ruffen. Det er ein kasseforma oppbygning for å gi kahytta, den akterste lugaren, god ståhøgde. Ruffen har eit pyramideforma overlys. Dette kallast skylight. Det engelske ordet har blitt tilpassa lokal dialekt og har fått uttalen ['sjeilett]. Skylightet fungerte også som natthus for luftkompasset [kompasen].

For å komma ned i kahytta er det dobbel dør og kappe. Kappen her har ei heilt anna utforming enn kappen ned til lugaren forut. For her blir han skudd forover for å letta tilkomsten.

Nedi kahytta kan ein peika på namn som er annleis ombord i eit fartøy enn i land. Vegg heiter skott. Golv heiter dørk. Tak heiter oppunder dekk og seng er køy.

STÅANDE RIGG

Til nå har me sett på skrog og dekkarrangement. Før motoralderen trongst det vindkraft til å forflytta fartøyet. Til å fanga opp vinden trengst segl. Og til å halda oppe segla, styra dei og føra skyvekrafta over til fartøyet trengst rigg. Rikken er bygd opp av mast og andre rundhøvla deler saman med wire og tau.

Alle runde deler av tre har samlenemninga rundholt. Den delen av riggen som står fast heiter ståande rigg. Den andre delen som blir brukt til å styra rigg og segl er løpande rigg. Tidlegare var all rigg av tau. Mot slutten av 1800-talet blei wire alt meir nytta i ståande rigg.

Funksjonen til eit seglfarøy si mast er å halda oppe segla. Ei jekt har ei mast [ei master]. På «Brødrene» mæler ho totalt 62 fot eller rundt 19, 5 meter. Det vil seia frå kjølsvinet som ho er felt nedi og til mastetoppen.

Mastetoppene på jektene var som regel utstyrde med ein vindfløy. Det er ei lita konisk vindpølse på om lag ein meters lengde. Det er eit godt hjelpemiddel for å finna ut korleis ein skal styra i høve til vindretningen, og kor mykje ein skal stikka ut på skjøta.

Masta ['mastra] blir sidesvis stiva av med eit sett vant på kvar side. På dei mindre jektene, som «Brødrene», var det tre vant på kvar side. For å skilja på tal enkeltvant på kvar side, blei det sagt at vantet hadde t.d. tre eller fire spenn. Vanta er feste om lag to tredjedeler opp i masta, i godset, ein avstats laga av eit trestykke på kvar side, kinnbakkane. Vanta er feste med ein øyespleis. Spleising er å fletta saman taudeler for å få ein sterk skøyt. Øysespleis er spleising i løkke. Denne spleisen er så kledd med sjømannsgarn. Heile vantet kunne også vera kledd. Det blir kalla kledning. Verktøyet til å kle riggen med heiter klekølle.

Ned mot rekka er vantet festa med forløparen til strekkfisker, taljereipet. Dette systemet er sett saman av eit rundt trestykke med tre hol, dosa eller doshovudet [doshåve'], i nedre enden av vantet. Der er også ei dose ved rekka som er festa til eit kraftig jern, røstjernet, som er bolta fast lenger nede på skutetida gjennom både hud og spant. Med hjelp av desse dosene kan vanta tightast med at smekrare tau blir tredd gjennom hola og dradd til. Då trengst også talg for at tauet skal vandra lettare. I den faste enden av taljereipet ved øvre og forreste hol i dosa, blir det laga til ein knute, ein knop, med at ein løyser opp taudelene, kordelane, og trer dei inni kvarandre slik at dei formar ein rosett, ein taljereipsknop. Men i motsett ende er taljereipet bendsla i hop. Bendsla betyr at ein surrar rundt to tautversnitt med sjømannsgarn og tightar, drar surringane til, mellom taua. Bendslinga blir løyst når det er behov for å tighta riggen.

Eit fartøy må ha lampar for å vera synleg i mørkna. Dei kallast lanterner og er hengde opp på lanternebrett. Og dei igjen er festa til vanta rett ovanom taljereipa. Lanternebretta skal skjerna for lyset frå lanternene slik at dei ikkje skin over på feil side. Desse lanternene blir og kalla sidelanterner. Styrbords lanterne har grønt lys og babords har raudt. Det skal også vera ei akterlan-

terne. Ho blir surra fast akterut og har klart lys. Lanternene som er nemnde så langt skal lysa over vise sektorar slik at andre fartøy kan sjå kva retning det går. Men når ein ligg til ankers må ein ha ei ankerlanterne som lyser heilt rundt.

Av og til kan det vera behov for å komma seg opp i riggen. Då gjer ein det lettare med å surra tau på tvers av vanta, slik at dei fungerer som trinn til å gå i. Desse tverrtaua heiter vevlingar.

I vantet er det og stelt til plass for båtshaken [båtshakjen]. Det er ei lang, smekker og rund stong av furu som har pigg og krok i enden. Han blir brukt til å skua i frå og ta tak i land eller fortøyningar. Båtshaken heng med hjelp av ein trekausa eit stykke opp i vantet, som han blir stukken igjennom, samstundes med at piggen heng i ei lita stropp nede på vantet.

Og for å stiva masta endå betre av i høve til vindpress, går ei lensebardun frå godset mot kvar side akterover. Lensebarduna endar i ei blokk som saman med endå ei blokk dannar ei talje til å strekkja lensebarduna med. Heile dette arrangementet blir kalla lensetakkel [lenseta:k'l].

Blokker trengst det mange av på eit seglfartøy. På ei jekt er dei ein- eller toskiva blokker. Ei enkel hengande blokk med ein løpar heiter enkel jolle. Somme blokker var såkalla patentblokker. Dei var utstyrde med rullelager. Slike blokker var i bruk i førre hundreåret også.

Men masta treng stabilisering foranfrå også. Der er fokkestaget viktigaste delen. Det går frå godset og på skrå forover til det møter stevnet. Eit stag viser forover i langskipsretningen. Der er det bendsla på eigen part rundt ein jernkausa til eit kraftig beslag.

For å få plass til størst muleg seglføring, er fartøyet «forlenga» med bommar utover baugen. Den nærmaste og underste er sprøytet eller klyverbommen. Han startar ved palstøtta, går over stevnet og ligg i lause lufta om

lag tre og ein halv meter utover. Det går også eit stag frå litt ovanom godset og ned til enden, eller nokken som det heiter, på klyverbommen. Det er festa i masta med kledd øyespleis. Via klyverbomnokken går det beint tilbake gjennom eit hol i skanseledning og er festa nede på palstøtta med sytau. Sytau er tynt, eller smektert, tau, som blir brukt til å festa eit tjukkare tau eller wire. På tauet er ei løkkje og i festepunktet er ei løkkje. Det smekre tauet syr løkkjene og med det tauet eller wiren til festepunktet.

Klyverstaget stiver også masta, men tener helst til feste av forseglet i forkant av fokka, klyveren. Dette staget blir såleis også kalla klyverleideren.

Oppå klyverbommen ligg jagarbommen. Han går frå palstøtta, over stevnet igjennom dobbelt beslag og gjennom dobbelt beslag på klyverbomnokken.

Og endeleg kjem så det foresta staget som heiter jagarstaget eller jagarleideren. Det er festa i masta litt ovanom klyverstaget, på same måten, går ned mot jagarbomnokken, igjennom og blir ført tilbake som eit av staga som held jagarbommen nedover. Dette staget går gjennom martingalen, spreiejernet som skal gi staget, som stivar jagarbommen av nedover, rett retning. Staget endar i palstøtta med sytau.

Det er store krefter som også vil trekkja klyverbommen oppover. Han blir halden nede av eit kraftig stag av kjetting, vaterstaget. Det kan slakkast av med ei talje slik at ein kan få det ut or vegen ved fortøyning ved kai. Nede mot sjøen er det festa til ein lang sjakkkel rundt stevnet. Sjakkelen er igjen festa til stevnet med gjeon-nomgåande bolt som der holet er forsterka med innfelte jernbeskalg på kvar side.

Viktigaste staget som held jagarbommen nede er også av kjetting. Det går frå jagarbomnokken ned til martingalen der det blir delt i to kjettingspenn som går til kvar side akterover og er festa med sytau opp mot ei

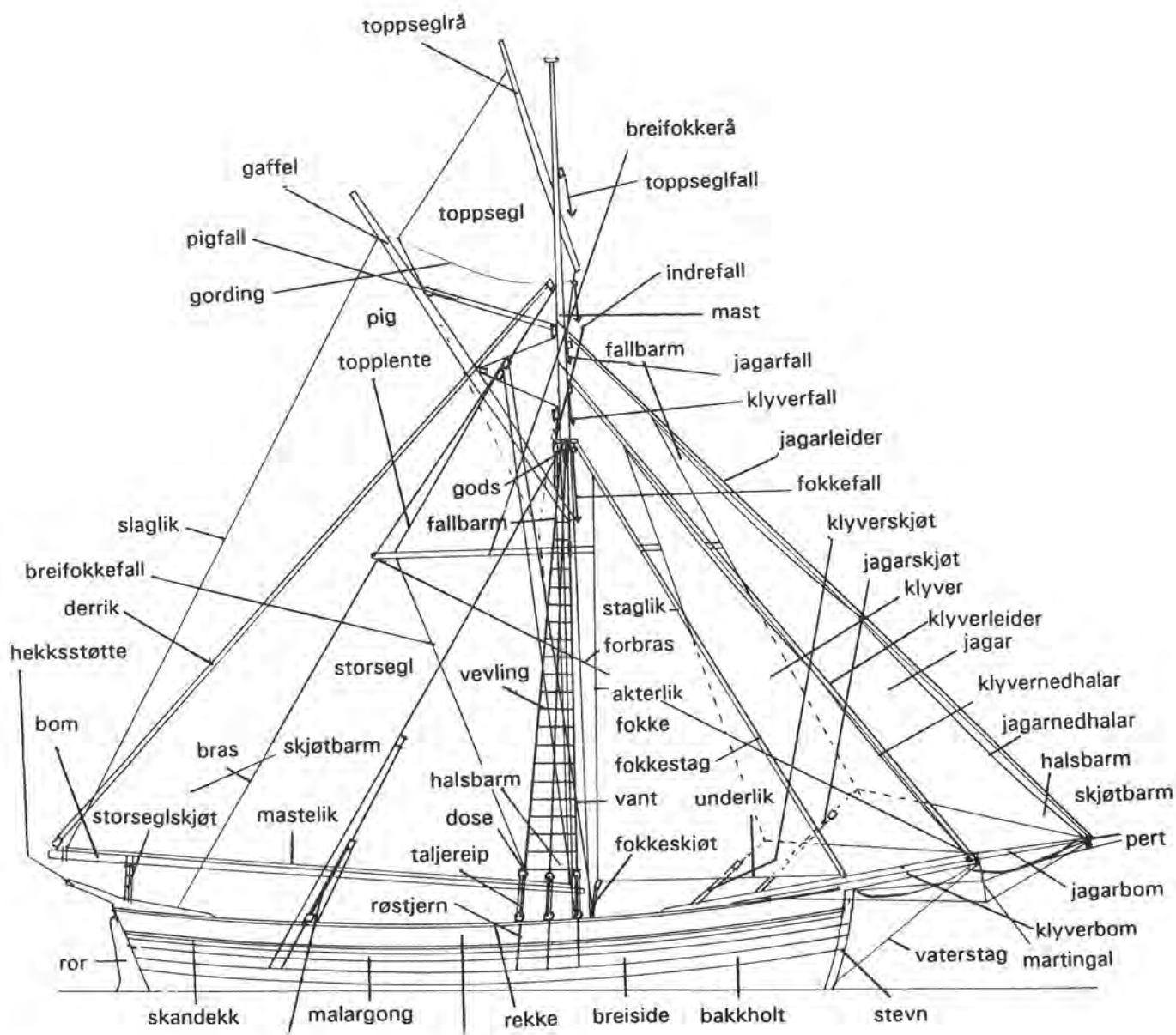
løkkje i rekka på kvar side rett i akterkant av kattkneet.

Og for å stiva av jagarbom og klyverbom sidesvis trengst barduner. Det går ei bardun skrått akterover frå kvar side av begge desse bommane. Dei er feste i løkkjer i beslaga forut og med sytau i kant av rekke i akte kant. Bardunene frå jagarbommen går via ein spreiar av jern på kattkne.

Arrangementet med jagar- og klyverbom saman med stag og barduner har ei samlenemning, forriggen. Og noko som ikkje har med avstivinga av eller eigentleg sjølve forriggen, er tauet til å gå i som heng under. Det kallast pert.

Det trengst meir enn berre masta til å få opp det største seglet, storseglet. Det må spilast ut av bom og gaffel. Bommen er den nederste vassrette stokken som er sett inn til masta med eit krumma trestykke på kvar side som til saman utgjør klauva [klau'a]. Klauva til bommen heiter bomklauva. Bommen er elles tjukkast om lag ein fjerdedel aktanfrå på grunn av at ein reknar med at bruddstyrken blir mest røynd der. Nede på masta er festa ein ring av eik som er understøtta av dreidde knektar. Bommen kviler på denne, og bomringen er namnet. Bommen blir elles halden oppe av bomløftet eller derikken. Det er ei talje av to enkle blokker frå bomnokken til eit beslag oppe i masta midt mellom godset og toppen.

Gaffelen tener til å spila ut storseglet i øvre kanten. Det er ein kortare, smekrare bom som spissar av mot nokken. Han er om lag to tredjedeler av bomlengda og har klauv som bommen. Her er klauva utstyrt med tau slik at gaffelen ikkje skal kunna gli vekk frå masta. På tauet er det også tredd inn trekuler for at gaffelen lettare skal gli oppover masta når ein heiser storseglet. Klauva har ein glidar, sleden, i indre kanten. Han blir smurd med talg. Gaffelen glir såleis lettare til vørs og masta blir spart for slitasje.



Jektefartøya hadde og ein ekstra gaffel, stagenattet, som blei brukt til lossing og lasting. Stagenattet var ein mindre gaffel som blei heist eit stykke opp i masta når det var bruk for det. Elles låg det surra på dekk.

For å få større seglflate finst og ei rå, ein smekker «bom», til å bera toppseglet. Dette seglet har form som ein uregelmessig firkant. Jektene var oftast også utstyrte med endå ei rå, breifokkeråa til oppheng for breifokka, eit råsegl som strekkjer seg rundt tre femtedeler av råa. Breifokkeråa kan lårast, firast, med hjelp av ei talje. Dette er fallet til breifokkeråa. Vinkelen på råa kan og forandrast på med hjelp av tau frå bomnökkane og opp i riggen, topplentene.

SEGL OG LØPANDE RIGG

Så langt er alle segla nemnde: Storsegl, fokke, klyver, jagar, toppsegl og breifokke. Og desse treng løpande rigg til å heisast og firast, og justerast etter vindretningen for å nytta ut vinden best muleg.

Storseglet er som namnet seier det største seglet. Det er sydd saman av duk, seglduk. Kantane på seglet er forsterka med påsydd tau, liket. Eit segl er ikkje slett som ein annan bordduk, men har ein liten utposing som følger nøye planlagde kurver slik at vindkrafta blir best muleg nytta. Utposingen heiter buss. Dei forskjellige hjørnene på storseglet heiter skjøtbarm, mot storsegl-skjøtet. Hals mot bomklauva, fallbarm mot indrefallet og pig mot gaffelnokken. Liket mot masta heiter maste-liket. Mot bommen heiter det bomliket, mot gaffelen gaffelliket, og akterover, mellom bom og gaffel heiter det slagliket. Den boga fasongen mot bommen heiter gillingen. Seglet er lissa til gaffelen, men berre hals og skjøtbarm er surra til bommen. Det blir samstundes halde jamnt langs masta med at det er bendsla til mas-traband av ask som er tredde nedpå masta. Seglet har også tre rekker med korte tau som blir brukt til å binda

opp seglet med når ein må gjera det mindre ved sterkare vind. Dette heiter å reva, og desse tauendane heiter også revseisingar.

Og for å reva trengst krefter for å få inn ei bukt ned på seglet. Då har ein bruk for ei revtalje som blir kalla stikkbauten til å hukka i slagliket før ein drar ned så mykje segl ein vil reva.

Når ein firer storseglet, bergar det som det heiter, treng ein smekrare tauendar til å surra det, beslå det. Dei må vera nokre meter lange for å komma rundt seglet og halda det nokolunde saman i tilfelle vinden er frisk. Slike tauendar blir kalla seisingar til å beslå med.

Alle segl må ha tau til å stilla dei inn i høve til vinden. Slike tau heiter skjøt. Me har så vidt vore innom stor-seglskjøtet. Det er ei kraftig talje av to doble blokker som er festa til bommen med hjelp av eit spesielt utforma beslag. Og til fartøyet akter med ei kledd wires-tropp til skjøtbjelken. Dette kan stikkast, slakkast, ut på for å gi bommen og dermed storseglet rett vinkel i høve til vindretningen.

Tau til å heisa segl med blir kalla fall. På grunn av at storseglet er eit gaffelsegl, trengst to slag fall til å heisa det. Fallet nærmast masta heiter indrefallet og er ei talje av to doble blokker. Det blir sett fast ut til styrbord ved naglebenken. Og for å få rett retning på pigen, spissen opp akter på seglet, med hjelp av gaffelen, har me pig-fallet. Det er to enkle blokker på gaffelen og to på masta. Begge desse blokkpara er plassert litt frå kvarandre. Pig-fallet går i siksak mellom alle desse og blir sett fast ved naglebenken til babord.

Storseglet er utstyrt med ein finess som skal ta vindkrafta ut av det når ein lar ankeret gå, tørnar. Eit tau er fest til halsbarmen, går til vérs langs mastra, gjennom ei mindre blokk på undersida av gaffelklauva og blir ført tilbake til dekk ved mastestolen. Dette tauet heiter halsen. Når ein stikk opp i halsen, som det heiter, altså heis-

sar halsen på seglet opp og samstundes slakkar av på pigen, får ikkje vinden tak på seglet.

Toppseglet byggjer på storseglet opp i høgda. Det er lissa til og spilt ut av ei rå. Dei øvste hjørna på seglet heiter nokkbarm. Hjørna nærmast gaffelklauva heiter halsbarm, og hjørna mot gaffelnokken blir kalla skjøtbarm. Liket mot råa kallast rålik, lika langs mast og mot gaffelnokk er sidelik og liket langs gaffelen underlik.

Toppseglet blir heist mest til topps i masta med toppseilfallet. Det blir trekt ut mot gaffelnokken med toppseglskjøtet. Dette kjøtet går gjennom ei mindre blokk der, blir så ført langs med gaffelen til endå ei blokk under klauva. Deretter går kjøtet rett ned og blir sett fast ved mastestolen. Frå halsbarmen går eit tau direkte ned til mastestolen. Dette tauet blir kalla halsen. Når ein bergar toppseglet, slakkar ein av på kjøtet, samstundes med at ein halar inn på eit tau som går diagonalt over seglet, gordingen. Gordingen faldar seglet i hop så vindkrafta går utor. Slik blir det lettare å få ned.

Det neste seglet me kjem til er breifokka. Det blir heist opp til breifokkeråa med tre fall. To er plassert ved kvar nokkbarm på seglet, og det tredje midt på i øvre kant. Dei øvste hjørnene heiter nokkbarm, og dei nedste blir kalla skjøtbarm. Øvste liket, mot råa, er råliket. Ellers heiter dei andre sidelik og underlik.

Breifokka blir justert etter vinden med braser, ein bras på kvar side. Ein bras er eit tau som er festa til rånokk, går akterover gjennom ei blokk på rekka og litt forover igjen, der det blir sett fast på naglebenken. Breifokkeråa har også forbraser som går gjennom blokker på klyverbomnokken og tilbake til naglebenk på ankerspel. Kontrabrasene held breifokkeråa ut frå masta for å unngå filing.

Forsegla har alle trekanta form. Dei blir også kalla stagegl, sidan dei vandrar på stag når dei blir heist eller berga. Men vinklane mellom sidene er forskjellige

frå segl til segl. På den måten har dei ulike fasong.

Fokka, eller stagfokka, står rett i forkant av masta. Ho blir heist opp med fokkefallet, ei talje av to enkle blokker som er festa til masta ved godset i eit gjennomgåande beslag. Fallet er ført ned til styrbord til naglebenk. Hjørnene på dette seglet heiter fallbarm, halsbarm og skjøtbarm. Forsterkningane av tau rundt, lika, heiter stagglik, akterlik og underlik. Fokka har eit kjøt, fokkeskjøtet, som er ei talje der nedste blokk er festa til ei kraftig stong av rundt jern, *løyvangen. Fokka kan såleis vandra frå side til side av seg sjølv når ein vender fartøyet og får vinden inn frå motsett kant. Dette seglet er elles festa til fokkestaget med hegl, løkkjer som går rundt staget. Fokka har også eit sett revtampar. Og ho er utstyrt med ein finess som skal halda fokka bakk mot vinden for at fartøyet lettare skal kunna venda. Denne innretningen blir kalla øyrefiken. Øyrefiken er eit smektert tau som er tredd gjennom trekausar, klodar. To klodar er feste i akterliket på fokka og to klodar står i forreste vant. Slik kan ein festa fokka mot vantet, rett før ein skal venda, for på den måten få fylt seglet med vind på «feil» side slik at det hjelper til med å snu fartøyet.

Når fokka er berga, rullar ein henne i hop mellom palstøtte og stevn. Så blir ho beslådd med eit par seisingar.

Foranom fokka kjem så klyveren. Han blir heist med klyverfallet. Det er av same type som fokkefallet. Klyverfallet er festa ved beslag litt ovanom godset og er ført ned til naglebenk på babord side. Hjørner og lik har elles same namn som tilsvarande på fokka. Klyverskjøtet er dobbelt på grunn av at seglet må kunna halast rundt staget i akterkant når ein får vinden inn frå motsett retning. Skjøta er utstyrde med pæreforma blokker for ikkje å hengja seg opp i stag og andre deler av riggen. Skjøta går til naglebenk.

Når ein bergar, tar ned, fokka, hjelper ein til forut og trekkjer ned seglet ved stagliket. Men for å letta ber-

ginga av klyveren, brukar ein nedhalar, klyvernedhalaren. Nedhalaren er eit tau som er festa til fallbarmen og går ned langs klyverstaget til ei blokk på klyverbomnoken og inn gjennom ein klode mot naglebenk på ankerspel. Og når ein har fått ned klyveren, blir han beslådd over klyverbommen med ein smekker seising som er spleis fast nede på staget. Seisingen blir surra akterover som i spiral over det ihoppakka seglet og ned under klyverbommen, slik at seglet blir surra til bommen.

Det forreste og ytste forseglet heiter jagaren. Fallet her går ned til styrbords naglebenk. Hjørner og lik har same namn som dei andre forsegla. Men elles er «jagar» med i namn på andre innretningar som jagarfall, jagarskjøt og jagarnedhalar.

Så langt har me sett på namna på dei enkelte delene på fartøyet. Men det finst og namn og uttrykk på handlingar og situasjonar.

Men først må seiast at ombord heiter det ikkje høgre og venstre. Høgre heiter styrbord og venstre er babord. Men styrbord er berre høgre når ein ser forover.

FORTØYNING

Å festa eit fartøy til lands heiter å fortøya, og tauverk som blir nytta til det fortøyning. Fortøyninga forut blir kalla baugtrossa. Akterut er det akterfortøyning. Og for å stabilsera fartøyet meir ved kai i høve til vind eller straum blir det også sett opp ein fortøyning som heiter spring. Han går frå baugen og akterover langs skutesida til fortøyningsstolpe, pollert, i land. Springen hindrar såleis fartøyet i å flyta seg i lengderetningen. Spring som går frå baugen heiter forspringen. Og om ein vil sikra fartøyet endå meir i lengderetningen, kan det også setjast opp akterspring.

Spring blir også brukt til å trekkja eit fartøy heilt inn til kai med motorkraft. Eller svinga det ut frå kai med hjelp av motor.

Skal ein gå, frå kaien, må ein løysa, la gå, fortøyningane. Då gir ein ordane: La gå akterut! La gå forut! La gå springen!

Ankring heiter å tønna. Ordet kjem av det engelske «turn» som tyder å snu. For når ein ankrar opp, vil fartøyet snu i retning mot der ankeret ligg på grunn av fart, vind eller straum. Vanlegvis går ein opp mot vinden og tar krafta ut av segla før ein lét ankeret gå. Elles kan ein la ankeret gå medan ein var i fart, til dømes med akterleg vind. Det heiter å stutønna. Om ein tønna på vanleg måte eller stutønna, var avhengig av korleis havneforholda var. Og om ein vil hindra fartøyet å flytta seg sidesvis når det ligg til ankers, må ein opp med bautau, tau frå baugen til lands.

Å få opp ankeret, heiter å hiva opp ankeret. Det blir gjort med ankerspelet. Når anker er oppe, hukkar ein kroken på ankertalja i og heiser det opp mot rekka med ankerkatten eller kattkne. Det heiter å katta opp ankeret.

SEGLING

Å segla utan motor krevde ekstra kunnskap. Då måtte ein ofte få fartøyet i fart frå det låg stille, berre med hjelp av vindkraft. Det heiter å gå segl. Det kunne ein gjera om det ikkje var for trangt i havna med at andre fartøy låg for tett innpå eller på grunn av terrenget. Då kunne ein lettast styra, manøvrera, fartøyet med berre storsegl og stagfokke.

Men var det for vanskeleg å gå segl, det kunne vera trangt, då måtte ein bruka andre metodar. Då hivde ein inn slakken på ankerkjettingen, men løyste ikkje ankeret frå botnen. Så tok ein eit lite, lett anker ombord i hekksbåten og rodde det eit stykke vekk frå fartøyet og lét det gå. Eit slikt anker heiter varpanker. Deretter blei det store ankeret letta til klyssset. Tauet som var festa til varpankeret halte ein fartøyet ut etter. Det heiter varping eller varpa seg ut. Tauet låg i halegattet, og var det stilt halte

ein seg ut med handemakt. Elles la ein tre tøm på koppen på krøbbelspelet og snudde. Varpa.

Når ein festar eit segl til ein gaffel, ei rå eller til riggen elles, kallar ein det å slå under seglet. Til dømes å slå under fokka. Og same uttrykket litt endra; til dømes å slå frå fokka, er å løysa fokka frå riggen.

Å heisa eit segl heiter å setja seglet: – Sett storseglet! Segla blir sette i denne rekkefølgja: Først storseglet, så stagfokka, dernest klyveren og endeleg jagaren. Er vinden ikkje for frisk set ein toppseglet og. Og er vindretningen gunstig, set ein breifokka til lø [lu:]. Lo tyder den sida av fartøyet som vender mot vinden. I motsetning til le side, som er frå vinden.

Segla må også takast ned eller firast. Det kallast å berga. – Berg klyveren!

Kva retning vinden kjem i høve til fartøyet har og sine uttrykk. Så når ein har vinden inn frå styrbords side då ligg ein for styrbords halsar. Om ein har akterleg vind, det vil seia aktanom tvers, så seglar ein romt. Har ein vinden skrått aktanfrå er det slør. Og kjem vinden meir direkte aktanfrå er det lens. Har ein vinden beint aktanfrå heiter det platt lens. Men om ein har vinden meir i mot, seglar ein bidevind. Då seglar ein på skrå mot vinden. Fartøyet vil likevel forflytta seg forover sidan kjølen hindrar det å driva av sidesvis. Slik segling heiter også å kryssa på grunn av at ein må segla i sikksakk mot vinden. Og eit strekk segling i bidevind heiter eit slag.

Når det er behov for å få vinden inn i segla frå motsett side, går ein over stag, stagvendar eller vender. Då vender ein mot vindretningen. Om ein har problem med å stagvenda på grunn av høg sjø eller ein hindring, kan ein kuvenda. Kuvenda kan også heita å halsa rundt. Då vender ein frå vinden medan ein dreier fartøyet mest heilt rundt, og får til slutt vinden inn frå ny kant. Men om ein får vinden frå ei ny side når ein har akterleg vind, utan å dreia så mykje, heiter det å jibba.

Før ein skulle venda, styrte ein noko frå vinden for å få fullare segl og dermed betre fart for å kunna venda. Å styra frå vinden heiter å falla av. Å styra mot vinden heiter å styra opp.

Medan fartøyet går over stag, ligg ein rett opp mot vinden. Då er segla ikkje fylte med vind ei kortare stund. Då flagrar dei, eller blafrar meir ukontrollert. Det kallast å skjevra som kjem av engelsk «shiver», å skjelva.

Ordrane ved vending under bidevindsseilas blir: – Klar til å venda! – Øyrefik! – Stikk opp skjøta! – La gå øyrefiken! – Hal dør forseglsskjøta! – Hal dør lu lense-tak! Stikk opp le lensetak! Hala dør tyder å strama opp. Den opphavelege tydinga er kanskje frå det hollandske «door» som tyder gjennom. Ein halar tauet igjennom så langt det går. Og då er det om å gjera å få fylt segla for-tast muleg for ikkje å tapa fart. Det kallast å styra fullt.

Når ein skal avslutta seilasen, er det viktig å ta krafta ut av segla og bremsa ned farten samstundes som ein ikkje bergar segla før ein har tørna eller fortøydd. For når ein ikkje har segl har ein ikkje noko å hjelpa seg med til å manøvrera fartøyet.

Storseglet må ein såleis ta krafta utor. Det gjer ein med å slakka av på pigen. Då må sjølvstakt pigfallet slakkast av. – Slakk av på pigen! Samstundes stikk ein opp i halsen for at vinden ikkje skal få tak nede på seglet. – Stikk opp i halsen! Og ein kan bremsa farten ned med å hala fokka mot vinden, bakka fokka.

Når ein må liggja og venta, bør ein prøva å liggja mest muleg rolig på same staden, i alle fall forflytta seg lite. Då stikk ein ut på storseilskjøtet og forseglsskjøta unntatt fokkeskjøtet. Med å bakka fokka og av og til hala inn på storseglskjøtet for å få styrefart, kan ein på ein kontrollert måte liggja mest muleg i ro. Dette heiter å kadreia. På dialekten her omkring [å liggja å katreia].

Breifokkeråa er så lang at ho ligg ut over sjøen eit

stykke på kvar side. På den måten er ho ofte i vegen under land. Då blir ho halt bratt ned mot vantet. Det blir kalla å kaia raa.

NAVIGASJON

Navigera er å finna ut kor ein er og kor ein skal sjøs. Kor ein skal segla hen har også sine uttrykk. Retningen ein skal heiter kurs. Og å bli klar over retningen etter kompas eller peilingar heiter å stikka ut ein kurs. Då treng ein kart, eit sjøkart, eller draft som ein sa i eldre tid. Ein har også bruk for ein parallellforskyvar som er to linjar som er hengsla saman. Og endeleg ein passar til å måla distansen med.

Ein innretning til å finna ut posisjonen til er peileskiva. Den kan ein bruka til å sikta inn identifiserte punkt som fyrlykt, sjømerke eller landprofil. Har ein to slike peilingar kan ein dra linjer frå punkta på kartet. Der linjene møtest er posisjonen.

Farten blir målt med logg. Logg er eit engelsk ord som tyder trestykke. Og ein logg i eldre tid var eit utstyr som var sett i saman av fleire deler. Først og fremst eit trekanta trestykke med blylodd i eine kanten. flyndra. Det var festa til eit tau som hadde korte snøre med visse mellomrom med knutar, knopar, på. Tauet eller logglina var sveiva opp på ein rull som roterte på ein aksling med handtak. Då ein skulle måla farten, kasta ein flyndra på sjøen, samstundes med at ein tok tida med timeglas. Flyndra ville då dra ut line frå rullen, og meir line under større fart. Og når timeglasaset hadde runne ut, stoppa ein utrullinga av lina og telte talet på knopar på nærmaste snøret. Så mange knops fart gjorde altså fartøyet.

Viktigaste navigasjonshjelpemidlet er kompasset. Men ein hadde trong for anna utstyr om ein skulle over havet. Då var det nødvendig å kunna astronomisk navigasjon. Då hadde ein bruk for oktant, eit instrument til å måla vinkelen mellom sola og horisonten eller med

hjelpe av stjernene si stilling. Slik kunne ein rekna ut kor langt nord eller sør på kloden ein var, breddegraden.

Skulle ein finna ut lengdegraden trong ein kronometer, eit nøyaktig ur. Kronometeret er stilt etter GMT, Greenwich mean time, som er tida for 0-meridianen. Ein kunne finna ut lokal tid med hjelp av astronomiske observasjonar. Forskjellen mellom lokal tid og GMT ville då avgjera lengdeposisjonen. Utrekning av fartøyet sin posisjon, etter forskjellige metodar, heiter bestikk.

LAST

Lasting er å ta varer om bord i lasterommet. Når ein tar lasta ut er det lossing. For å få mest muleg last med seg må ein stua, det vil seia setja frå seg så tett ein kan. Brukar ein stagenatt eller lossebom er det snakk om å hiva opp lasta. Det som ein får med seg i ein omgang når ein gjer det kallast eit hiv.

Vedlaster gjekk jektene mykje med til byane. Då blei dekkslasta blei studd på ein spesiell måte. Det ytste laget mot rekke blei kalla rekkela. Det blei studd med endane av vedaskiene ut mot rekka, men blei lagt på skrå innover etter kvart som ein bygde det oppover. Då trong ein ikkje surra dekkslasta og ho ville liggja på plass sjølv om jekta la seg over under segl. Innanfor blei skiene lagde i lengderetningen av fartøyet. Dekkslasta blei bygd jamnt oppover over heile dekket. Mot hakkebrettet blei vedlasta stabilisert med krossla.

VEDLIKEHALD

I eldre tid fanst ikkje slipp til å hala skip på land med når ein skulle reparera eller utføra vedlikehald. Ein måtte kjølhala i staden. Då låg fartøyet til ei bryggje. Og det første ein gjorde var å festa eit kraftig tau oppi godset på masta. Det var igjen festa til ei talje med to store, gjerne firskorne blokker. Slike store blokker blei kalla jin. Motsett ende av talja blei festa i ein stolpe i land. Når så

mange mann halte, og ofte med hjelp av ein oppsongar, greidde dei å hala mast med fartøy over på sida slik at botnen og kjølen kom ovanom vatnet. Fartøyet blei liggjande så langt over at masta mest låg flat innover land, og at det ikkje var langt igjen til lukekarmen kom nedi sjøen. Då måtte ein arbeida frå hekksbåten på utsida av fartøyet. Etterpå måtte ein snu jekta og gjera det same på andre sida.

Det kunne vera trong for å driva fartøyet opp igjen og å stoffa det, altså setja undervannsskroget inn med eit stoff som hindrar groing.

Tidlegare blei tau laga av naturfiber og slikt tau kunne vera utsett for rote. Difor måtte dei impregnerast med ei blanding av talg og tjøre. Dette heiter lappsalving eller å lappsalva riggen.

Av og til måtte ein sjå etter om alt var i orden oppe i masta eller ein skulle skrapa og olja henne. Ein god reiskap til det bruket er ei slags disse til å sitja på. Det rette namnet er båtsmannsstol. Det er ei trefjøl med eit tau som går frå kvart hjørne. Taua samlast eit stykke ovanfor fjøla. Båtsmannstolen med personen på blir heist til vérs så langt det er nødvendig.

NOKRE DETALJAR

Koss fartøyet oppfører seg i sjøen har og sine namn. Eit fartøy som ligg stabilt og stødig på sjøen og som samstundes ikkje lar seg lett pressa sidesvis under segl er stivt. Ein utstødig farkost er laus. Og om ei skute drar seg opp mot vinden slik at ein må bruka rorkraft for å halda henne i frå, så er ho ludjerv.

Ei bølge heiter ein sjø, og bølger heiter berre sjø. Og når fartøyet rører på seg frå side til side, heiter det at det slingrar. Når det rører seg i lengderetningen, heiter det at det set.

Til slutt kan nemnast nokre detaljar. Det heiter ikkje botte om bord, men pøs. Bestikk når det gjeld gaffel,

knivar osv. heiter skaffetøy. Fat og tallerk heiter plett, som kjem av det enkelske «plate». Og alle slag ilåt til å koka i heiter panner. Brød kallast stomp. Sengklér heiter køyklér.

Mange ord og uttrykk som er nemnde her er i bruk til sjøs og i dag. Dei fleste er meir eller mindre gløynde, for dei er rimelegvis gått ut av bruk. Med å gjera greie for dei, er det å håpa at innsikten i oppbygning og bruk av eit tradisjonelt mindre seglfartøy som ei jekt blir auka. Men sjølv om mykje er nemnt og forklart, er det temmeleg sikkert at mange namn og uttrykk manglar. Slik sett er det verdfullt om observante og kunnige lesarar vil rapportera inn utfyllande opplysningar, for at me på den måten enda betre kan forstå eit eldre fartøy og bruken av det.

MUNNLEGE KJELDER:

Bjarne Eide f. 1915

Kaspar Nilsen f. 1916

Ein del av informasjonen i artikkelen byggjer på munnleg tradisjon etter Gabriel Nilsen f. 1879 d. 1968.

LITTERATUR:

Lars Skarpnes: Den norske jakt, galeas og skværselsskonner.

Wolfram Claviez: Sjøfartsleksikon

Bengt Kilberg (red.): Nautisk billedleksikon

Gaute Berge Nilsen er avdelingsleiar ved Ryfylkemuseet. Han har hatt ansvaret for det tekniske arbeidet med restaureringa av Brødrene af Sand.

Jekteskipperar og jekteskipperfamiliar på Sandslandet og i Sand sokn elles ca. 1800–1970

AV ERNST BERGE DRANGE

Artikkelen «Fartøy og frakt på Sandsfjorden gjennom 400 år. Sandslandet som base for fartøymiljøet i Indre Ryfylke» (sjå lenger framme i skriftet) viser generelt sett at det frametter 1800-talet var mange skipperar og fartøy heimhøyrande på Sandslandet og i Sand sokn elles. Men dei fleste er ikkje namngjevne.

I det fylgjande vil vi presentera samtlege kjende skipperar frå kring 1800. Næringa gjekk i arv i ikkje liten grad, og etter ei kronologisk oppstilling av enkeltståande skipperar, vil vi presentera medlemmane av dei mange jektefamiliane som var heimhøyrande i Sand sokn.

Jens Alvsen var den eine av to gjestgjevarar på Sandslandet i 1801. Han hadde på denne tida ei ny bomseglsekt med namn «Anna Catrina Brynnilla» (5 1/2 kommerseselester) «med tilhørende Sægl og 2 Ankere, samt staaende og Løbende Redskab». Ho var bygd kring 1795 og førar var *Anfinn Eriksen* (sjå seinare).

Njell Tormodsen, den andre gjestgjevaren på Sandslandet, åtte kring 1820 eit fartøy i lag med stesonen *Ola Olsen*, «Njell-Ola» (1791-1860). Det var Njell-Ola som førte jektå.

Peder Endresen Sand (1775-1856) var bonde på Sand, men var elles ein mann som hadde mange jarn i elden. Såleis må han òg ha vore involvert i jektefart. I 1818 vart Peder Sand stemna av Kristen J. Østrem i Skjold for halvparten i ei jekt Kristen hadde kjøpt av han. Ho var ikkje levert i den avtala tilstand.

Ein *Anders Andersen Næss* (f. o. 1783 d. 1845), med ukjent opphav, var skomakar på Sand frå kring 1816/17. Men dette var ein kar som ikkje berre sat ved leisten, for då kreditorane var etter han i 1834/35,

kunne han setja i pant 2/3-delar i jektå «Marta Kristine». Det var elles gjerne medeigaren som førte jektå for han. Skomakar Andersen åtte elles òg Lingvongsagjå i Hylsfjorden. Han døydde medan økonomien i hushaldet framleis var nokolunde oppegåande i 1845. Kona derimot døydde berre tre år seinare, i 1848, som fattiglem og utplassert på Hiim i Sandsbygdå.

Andreas Årsvoll (f. o. 1800 d. 1881) var ein strand-sitjar i Norenden som kom frå Årsvoll i Høyland, men ætta frå Marvik. I 1834 sat Andreas Årsvoll med «En Skruvjægt kaldet Ingeborg Kirstine, drægtig 7 1/2 Trælast- eller 5 1/2 Commerce læster med staaende og løbende Tilbehør og Inventarium». Han selde jektå dette året til Peder D. Grov. Men velstandsmannen Peder Grov var ingen sjømann, og vi veit at Andreas sidan fekk kjøpa jektå att. Og han hadde ho så seint som 1841-45. Åra 1848-55 er det kjent at han hadde jektå «Krone Svane»¹. Andreas hadde gifta seg i 1823, 23 år gamal, med den 17 årige dotter til gjestgjevaren Lars Gunnarsen, Ingeborg Kirstine. Ho var «Den aller-



Hovudmotivet på dette biletet er ein ukjend mann som skotar over Vikjå på Sand i 1913. Biletet viser elles òg det sterkt maritime miljøet på Sand med sjøbuer og naust og store og små båtar. Jektå midt i biletet er «Forsøget» til Gabriel Nilsen, eller «jektå te Gabriel», som ho kunne gå for i daglegtalet. Ho ligg rett utafor huset og bryggjå hans i Norenden på Sand (huset til venstre). Sjøhuset midt i biletet er Nesa-sjøhuset, der Ryfylkemuséet heldt til i dag. Det vart bygd kring 1850 med føremål å salta sild. Sildefarten var ein viktig føresetnad for det store talet jektesfartøy på Sand på 1850- og 60-talet. Fotograf: Wilse, utlånt av Norsk Folkemuseum.

bedste og dydigste ieg under 31 EmbedsAar har forbedet», skreiv presten då han konfirmerte henne. Økonomisk sto dei seg lenge godt, men i seinare år gjekk det attende med økonomien, og då Andreas døydde som enkjemann i 1881, var han på fattigkassa.

Torjus Pedersen Sand f. 1808 på garden Sand var jekteskipper i det minste åra 1842-47. Han førte jektå «Johanne»¹, mellom anna med sild i det årlege sildefiskeriet. På same tida var han medeigar i Sands Laksefiske (g.nr.35), nemleg for 1/3-part. I 1847 hadde han jektå «De 2de Brødre», som Jacob Danielsen hadde

hatt før han¹. Torjus skulle elles koma til å leva eit mykje omskiftande liv, fram til han utvandra til Amerika som enkjemann i 1872.

Ola Rasmussen frå Selland på Vintraleå (f. 1812) budde på Sandslandet som jekteskipper frå 1850. Midt på 1850-talet veit vi at han hadde jektå «Lykkens Prøve»¹. Kring 1860 var det jektå «Josephine». Ho var bygd i Kvinnherad, og Ola reiste med henne til Stavanger med ved og anna¹. Jektå «Joseffine» vert i 1870 nemnd som nyleg forbygd då Ola pantsette ho for eit 500 dlr. lån av Ola A. Hiim. Ola Selland dreiv som jek-

teførerar like til han tok familien med seg og reiste til Amerika i 1872. Der vart han farmar i strøket kring Madelia, Minnesota, og såg aldri salt vatn igjen.

Ingebrigt Larsen (f. 1809 d. o. 1839), som voks delvis opp på gjestgjevarstaden i Norenden, vart ein av dei unge døde. Skifte etter han, i 1840, fortel at han åtte halvparten i jektå «Marthe Kristine», som var drektig 20 famner ved, eller 130 tønner sild. Kan hende var det halvbror hans, Lars Iversen f. 1814, som var medeigar og som førte jektå (sjå nedafor). Denne jektå var sidan i eiga til Høker-Rasmussane.

Anders Anderssen (1810-88) var strandstadgut, men var i Stavanger ei tid i ungdommen. Han reiste då ute som matros. Det må ha vore denne Anders Andersen som i andre halvpart av 1850-talet hadde jektå «Elida»¹. Han var òg jekteskipper så seint som i åra kring 1865. Sonen Anders overtok «Elida» (10 kommerseselester) før 1870. Kona Sara døydde i 1865, og sidan gjekk det helst nedetter med Anders. I eldre år kom han på legd, og han døydde utplassert på Berge i Sandsbygdå, då nemnd som matros og fattiglem.

Jacob Danielsen f. 1812 vart gift 1840 med den 25 år eldre enkja Malena Maria Håvarsdtr. Mæhle, f. Sømme (f. 1787). Ho var borgar- og kjøpmannsdotter frå Stavanger og hadde før vore gift med borgar og handelsmann Lars T. Mæhle, som i 1828 flytta til Sand og overtok gjestgjevarstaden i Norenden. (Eine dotter deira vart forresten gift 1863 med far til Alexander L. Kielland, då han vart enkjemann). Åra 1840-46 finn vi Jacob Danielsen Sand med jektå «De 2de Brødre», som Ola Larsen på Sand hadde seinare. Ekteparet flytta til Sjernarøyane i 1858, til Jørstadneset.

Lars Iversen (1814-46), fødd og oppvaksen på gjestgjevarstaden i Norenden, var jektefører i alle høve frå 1841 og fram til han døydde, etter måten ung. Enkja Giske vart gift opp att til Lagarhusgarden på Sand.

Sven Danielsen (1817-70) var jekteskipper i mange år, like fram til han døydde. Siste tida han levde førte han jektå «Marie».

Ola Olsen Rørvig f. 1818 voks opp på Sandslandet og vart strandsitjar her. Han hadde fartøy i alle høve frå 1850 og så seint som i 1867. I første halvpart av 1850-talet hadde han jektå «Den Gode Hensigt» (bygd i Kvinnherad 1830)¹, i 1859 jektå «Severine»¹, som vel var den same som «Johanne Severine», som han hadde i 1857. I første halvpart av 1860-talet var det jektå «Elida»¹. Ein panteobligasjon 1862 fortel om pant i eit stovehus og jektå «Ellida». I 1865 lånte Ola derimot pengar på «et stuehuus en søbod og jagt «Livets gode Haab»». Då var det altså òg ei sjøbu inne i biletet. Ola Rørvikja selde «Livets gode Haab», 12 kommerseselester, i 1868. Kjøpar var Osmund Pedersen, landhandlar i Hylen, for 300 spd. Ola O. Rørvig og familien flytta frå Sand heilt på slutten av 1860-talet, kan hende til Sandnes eller Stavanger-området.

Ola Johannessen frå Tveitane i Ølve i Kvinnherad f. 1818 kom til Sand kring 1840. Brøren *Steen Johannessen* (f. 1801) var her frå før. Han hadde kome til Sand i 1831, då han kjøpte gjestgjevarstaden i Norenden. Begge brørne var fartøyfolk, men vi finn ikkje Steen omtala som jekteskipper i Sand. I Kvinnherad gjekk derimot den tradisjonen om Steen Johannessen at han skulle vera den første derfrå som frakta fisk frå Lofoten. Då Ola melde innflytting til Sand i 1840, heitte det at han skulle «nære sig ved Søfart og Handel». Åra 1840-45 åtte og førte han jektå «Elisabeth» (bygd i Hardanger 1830)¹. Frå desember 1845 har vi opplysningar om ein tur han hadde til Stavanger. Vi veit det fordi han og landhandlar Tonning til ein dato i desember hadde stemna oppsitjarane på Haua og Skeie for forlikskommisjonen for ulovleg laksefiske. Men så nådde dei ikkje sjølv heim att til kommisjonen på

grunn av dårleg vær. Det heiter ved dette høvet at dei var begge (Johannessen og Tonning) «afseilede til Stavanger med deres Fartøy i Velfærdsanliggende». Ola Johannessen hadde for sin del med seg strandsitjarsonen Sven Olsen (22 år gamal) som mannskap. I alle høve frå kring 1850 hadde Ola Johannessen krambu. Ei tid hadde han skipsverft og familien var medeigar i Sands Laksefiske i mange år. Familien flytta elles i 1874 til Nylund ved Stavanger, men Ola døydde ikkje mange åra etter.

Smeden *Tore Klengsen frå Flåtnes* i Suldal (f. 1818) kom til Sandslandet i 1841. Men ikkje mange åra etter fekk han seg fartøy, hadde jektene «Elisabeth» og «Elida», nokre år¹. Men så var han attende i smidjå att, før familien i 1861 flytta til Våge i Bokn, og så, i 1872, til Amerika, til farming i Iowa.

Broren *Lars Klengsen Flåtnes* f. 1824 var på Sandslandet og førte jektå «Elisabeth» tidleg på 1850-talet¹, «Josephine» i andre halvpart av 1850-talet¹ og «Lydiane» kring 1860¹. Så reiste familien til garden Landa i Avaldsnes i 1864.

Nils Nilssen Hylen, f. på Mogleiv, Suldal (1825-1904) kom til Sandslandet i 1855 og vart sidan stor mann der. Vi finn at han åra 1855-67 hadde jektå «Elida»¹. Men Endre Tjelmane var førar av jektå i alle høve frå 1859. Komen til Sand byrja Nils Hylen nemleg straks som handelsmann. I 1868 kjøpte han part i Sands Laksefiske (Sandsfossen). Så hadde han ein av dei 3 store skipsvervane på Sandslandet på 1870-talet.

Torger Olsen Vanvik (1818-94) var gardbrukar på Bakkjen i Vanvik, men selde garden i 1861. Han og familien levde sidan først nokre år som husmannsfolk i Vanvik, sidan som strandsitjarar på Sandslandet. Vi finn Torger som jekteskipper i Vanvik i 1865, men i 1875 vert han ført som daglønar og «Rentenist» på Sandslandet. I mange år ser det ut til at han sat med

eigedom retten til eit gardsbruk på Åbø i Sauda (1876-94?). Sidan gjekk det mykje attende med økonomien. Vi veit ikkje kor lenge han hadde fartøy. Sonen Ola Bakke (f. 1841), sjå nedafor, fekk Torger før han gifta seg.

Lars Kittelsen Helland (f. 1819) var strandsitjar på Sandslandet og jekteskipper i mange år frå slutten av 1840-åra og fram til tidleg på 1880-talet. Såleis hadde han både jektå «Johanne» og jektå «Fortuna»¹. Men som enkjemann reiste han og yngste dottera til Amerika i 1885. Han var då 66 år gamal. Dei kom til ei anna dotter hans ved Fort Dodge, Iowa, og der døydde Lars.

Tov Halvorsen Ørland f. 1825, plassgut frå Hildralia under Ørland, men fødd i Hjartdal, kom til Sandslandet og førte i 1854 jektå «Elidiana» (bygd i Hardanger 1846)¹. I 1859 var det «Fremad»¹ og i 1860 «Fortuna». Så flytta familien til Hetland i 1864, men i 1876 budde dei i Kalhamarvikjå ved Stavanger. I Kalhamarvikjå budde det òg ein annan jekteskipper frå Sandslandet, *Ola Bårdsen* (f. 1834), eller «store Bår-Ola», som han gjekk for.

Lars Olsen Vanvik (f. 1825) var strandsitjar på Sand frå kring 1860. I 1868 kjøpte han jektå «Caroline» på 12 kommerselsester, men det var ikkje mange åra han førte fartøy.

Sven Olsen Bæk f. 1825 hadde 1850-52 jekt Karoline¹. Tidlegare hadde han reist med Ola Johannessen på Sand. Sidan – midt på 1850-talet – flytta han til Strand og heldt fram med fartøy der. Kona var frå Jørpeland.

Ola Torgersen Ildstad (1830-1916), som budde på Groen på Sandslandet (der det nye hotellet er i dag) var jekteskipper i alle høve frå midt på 1850-talet og frametter til 1880. Åra 1854-56 førte han jektå «Ferdigheden»¹ og 1860-64 jektå «Moderen»¹. Noko seinare på 1860-talet hadde han jektå «Lydiana». Såleis pantsatte han i

1868 både huset sitt på Groen og denne jektå i eit forlik med kjøpmann Gjertsen i Bergen. I 1874 kjøpte han jektå «Karolina Kristina» i lag med Gunnar Svensen Rørvik. Kring 1880 må Ola ha slutta med eige fartøy, men reiste likevel som «jektemann» med andre frametter. Folketeljinga 1891 nemner han som fiskar og «Fragtemand», nemleg «Føring paa Baad, Materialer og mere». Då må han igjen ha hatt eit lite fartøy. Ola Ildstad døydd hos ei dotter i Tananger.

Simon Aslaksen (1830-97), frå plassen Fiskeberget, på andre sida av elvaosen, var strandsitjar og skomakar på Sandslandet, men midt på 1860-talet finn vi han ført som jektefører. Nokre år seinare flytta familien til Stavanger, der han døydd som arbeidar i Langgatå.

Torjus Eriksen f. 1830, strandsitjar på Sandslandet, var jektefører, i alle høve frå 1856. Familien flytta til Stavanger i 1864. Torjus reiste visst som jektefører frå Stavanger òg.

Knut K. Skaaren (1831-89), frå Skårå under Lingvong, godt inne i Hylsfjorden, var husmann i Hylsfjorden og sidan strandsitjar på Sandslandet. Ved berre eitt høve, i 1876, vert han ført som jektefører. Men han kan godt ha vore ein av dei som jamt gjekk som mannskap på jektene.

Hallvard Nilsen Ropeid (1832-1900), frå plassen Brakaskar, var vekke både i Hjelmeland og i Avaldsnes i unge år. Men så var det han vende heim att og budde på Bakkadn på Sand. I 1881 finn vi han som eigar av «Jagt Lykkens Prøve». Han førte denne jektå gjennom det meste av 1880-talet, men i 1891 var jektå seld, og Hallvard gjekk som dagarbeidar og sjauar.

Endre Olsen Tjelmene (1832-1912) voks opp på ferjeplassen Tjelmane i Sandsbygdå, der folk vart ferja over Suldalslågen for å koma over til Sand. Endre fekk seg tidleg fartøy og sette seg til på Sandslandet.

På 1860-talet hadde han jektå «Elida»¹, som fleire på Sand hadde hatt før han. Nils Hylen – handelsmann og skipsverftseigar – og fleire var reiarar. Sidan hadde Endre ifylgje tradisjonen både «Fire brødre» og «Enigheden» (jekter). Det vi veit er at han i det minste åra 1878-84 åtte 1/3-part i jektå «Brødrene». Sviger-sonen Ola Rolfsen hadde òg 1/3-part og Nikolaus Hylen 1/3-part. Då Nikolaus reiste til Amerika kring 1880 vart Endre pålagd å presentera rekneskap for jektå for faren Nils Hylen. Kring 1890 hadde Endre Tjelmane halvparten i jektå «Familien» (26 24/100 tonn). I 1890 selde han sin halvpart til sonen Nils E. Tjelmane, nemleg for 1250 kr. Den andre halvparten var det Tormod L. Jårvik i Jelsa som åtte frå 1890. Endre gav seg elles med fartøya noko ut på 1890-talet. Elles veit vi om Endre at han tok sjøskys for skyssskaffaren Hans K. Skeie i Sandsbygdå. «Det hende at Endre Tjelmane hadde sjøskys med seksæringen heilt til Stavanger». I 1868 selde Endre Tjelmane sin halvpart i ein «fiskebaad» til Eivind Gundersen for 30 spd.

Kleng Torjussen Tengesdal (1834-1912), frå Hylsfjorden, var i utanriks sjøfart ei kortare tid i 30-årsalderen. Sidan førte han jektefartøy heime i fjordane ein tiårsperiode fram til midten av 1870-talet. Då byrja han arbeida på skipsvervane på Sand, som så mange andre. Sidan var han snikkar og tømmermann.

Torjus Nilsen Huus (1836-94) var jektefører i yngre år. Såleis finn vi han i 1865, då dottera Giske vart fødd, ført som jektefører og strandsitjar. Men folketeljinga same året nemner han som tømmermann, og det var som tømmermann han no livnærte seg og familien frametter, då venteleg på skipsvervane. Sidan var det bøkkearbeid, og han vart ein tidleg ekspeditør på Sandslandet.

Road Larsen Sand (1837-99) var jektefører med eiga jekt på store delar av 1860-talet. I 1860 hadde

han jektå «Alida»¹. I 1863 stemna Roald ein kar frå Vikadal, Johannes Larsen Krokedal, for å ha gjort skade på jektå hans. Han hadde tatt på seg å føra Roald si jekt til Vikadal «og paa denne Tour seilede Jagten paa land», noko som var gjort i grov «skjødsløshed». «Alletine Johanne» heitte jektå Roald Sand hadde i 1865. Det kan vera at Roald sidan reiste utanriks ei tid, for både i 1868 og i 1875 finn vi at han var fråverande i utlandet. Men i 1869 finn vi at han var i forlikskommisjonen med broren Peder L. Sand i samband med salet av ei jekt, «som begge Brødrene havde tilsammen». Roald meinte han hadde 150 spd. til gode hos Peder. Dei to brørne var ikkje gode vener. På slutten av 1870-talet finn vi at Roald nokre få år hadde jobb på vervane på Sand, som skipsverftstømmermann. Men etter at vervatida var slutt kring 1880, var det dagsarbeid, eller som det heitte i 1891: «Jordarbeider og Sjauer». På den tida han døydde fekk Roald og kona Siri litt offentleg fattighjelp, men Siri fekk sidan «privat hjelp» av borna, forutan at ho dreiv som vever-ske.

Lars Hansen Tengesdal, frå plassen Hagen f. 1837, budde først i Tengesdal i mange år, men sidan i eit lite hus på Nevøy-Tångjen, ute i fjorden, frå 1874. Så flytta familien til Sandslandet og kjøpte hus på Bakkadn



Biletet viser jektå «Brødrene af Sand» lasta med ved. Biletet er teke ein gong kring 1910-15, og då truleg på Sandsvikjå. Det ligg visst òg eit fartøy bak «Brødrene». Jektefartøya frå Sand var sær s mykje nytta i fart med ved til Stavanger.

Mannen i robåten i forgrunnen er Andreas Karlsen. Han hadde vore mykje ute i verda. Han hadde såleis reist i utanriksfart i unge år – historia seier i 9 år – mellom anna med engelske båtar. Han skal òg ha arbeidd i land i Amerika. Difor var han ein som «dei engelske» på Sand lett kunne kommunisera med, og han vart ein del nytta av dei til forskjellig arbeid. Fotograf er ein av dei engelske.

1893-94. Lars Tångjen – som han gjekk for etter dei mange åra i Nevøynå – var jekteskipper. Så tidleg som i 1867 finn vi at han kjøpte halvparten i jektå «Diana» av Lars O. Bjerga (Vanvik), drektig 8 kommerselster. I 1869 kjøpte han halve jektå «Sesilina» av broren Anders Tengesdal. Året deretter, i 1870, hadde han sluppen «Frøia». I 1881 lånte han pengar av broren John H. Hysten med pant i fartøy «Maagen». Eit seinare fartøy skal – ifylgje munnleg tradisjon – ha heitt «Prøven» (ei jekt). Lars Tångjen var jekteskipper så seint

som litt inn på 1900-talet. Ein vinter skal han ha overvintra på Island, for eit Stavanger-firma (i samband med fiskeri). Kona Barbro var gjerne med han som «matros og båtsmann og rormann i ein person», i alle høve etter at borna var vaksne. Dei frakta mykje ved for Tore Vela til Stavanger og Haugesund. Ekteparet flytta til ei dotter i Tananger ein gong kring 1915-20. Det siste fartøyet til Lars Tångjen – ei lita skøyta – sokk i Bjødnavikjø. Dei kunne sjå ho i sjøen ovanfrå Eidsvegen i åravis etterpå.

Hans Eriksen (1837-1923) i Smørdalen, var jektefører i alle høve frå 1862 og til litt inn på 1880-talet. Sidan var han mest kjend som bøkker. Han arbeidde i bøkerverkstaden i Smørdalen til han var nærmare 80 år gamal. I tillegg hadde han doktorskyssen. *Sven D. Hatløyen* (f. 1837) arbeidde på skipsvervane i mange år fram til krakket i 1879. Sidan var det bøkkerarbeid, men tidleg på 1880-talet finn vi at han åtte halvparten i jektå «Victoria», som Hans Bolstad på Sand førte.

Anders Andersen Anvik (1838-1904) kom flyttande frå Imsland med familien i 1865 «for at Manden kan drive sit haandværk». Anders var nemleg tømmermann og arbeidde på skipsvervane. Men etter at vervane vart avvikla finn vi Anders Anvikjø i 1880 både som handelsmann og fiskar, i 1881 som skjenkevert og i 1884 som jektamann. Så då måtte han finna seg anna arbeid, han som så mange andre. I 1881 kjøpte han halve jektå «Josefine», ein halvpart han samstundes sette i pant til John Hylen. I 1883 åtte han ein «Seilebaad «Sylphiden» kaldet», som altså ikkje var ei jekt. Og i 1891 finn vi han nemnd å driva «Fiskeri i Baad». Karrieren som jekteskipper var altså ikkje så svært lang.

Torjus Tolleivsen Fiskeberget f. 1839 budde på Sandslandet i alle høve frå 1862, og dreiv som jektefører i det minste i ein tiårsperiode. Vi veit likevel ikkje namn på fartøya. Som så mange andre mista huslyden

alt dei åtte i strandstadbrannen i 1879, og i 1882 utvandra Torjus, kona og dei to yngste borna til Iowa i Amerika. Dei eldste borna kan ha reist før. Torjus vert då nemnd tømmermann og strandsitjar.

Ola Torgersen Bakke, frå Ytre Vanvik i Hylsfjorden (1841-1931) var ein av fem jekteskipperar i Vanvik så tidleg som i 1865. Noko seinare, 1872, fekk han seg kona frå Lurøy i Nordland. Det kan tyda på at han hadde vore nordpå med ei jekt. Familien budde i fleire vender på Sand. Ei tid var dei i Haugesund. Ola Bakke førte 1863-66 jektå «Maagen»¹. Sidan var han jekteskipper i alle høve til godt ut på 1880-talet. Men i Haugesund kan det vera at han gjekk som meir vanleg arbeidsmann på dagsarbeid. Familien kom heim fattige til Sand kring 1890, og i 1891 finn vi at familien var delvis fattigunderstøtta, forutan at Ola var «skydsmand med Baad og (dreiv elles med) sjauer-arbeide». Men så arbeidde han seg fram att. 1900-teljinga fører Ola som jektefører, og han hadde såleis då fått seg eige fartøy att. Det har vore jekt «Haabet». Han hadde sonen Wilhelm med seg som jektegut i 1900. Soga fortel at Ola Bakke hadde fartøyet fortøyd i elvaosen. Både Ola Bakke, kona og dei to sønene flytta sidan til Sauda, og døyddes der. Sonen Vilhelm vert ført som jektefører då han gifta seg i 1910, men var sidan fabrikkarbeidar (verktøyforvaltar) på EFP. Co. i Sauda.

Anders Andersen (f. o. 1842) hadde fartøy i alle høve frå 1865. Far hans, med same namnet, er omtala tidlegare. I 1869 hadde Anders Andersen d.y. jektå «de tvende Brødre, drægtig 11 1/2 Commecelæster». Med-eigar var Erik Svensen Sand (sidan Stavanger). I 1870 finn vi at Anders hadde «Jagten Elida, drægtig 10 Commercelæster med Rig og Inventarium». Men midt på 1870-talet hadde han gått over i utanriksfart, som matros, før han i seinare år slo seg til som los i Stavanger. Familien budde i Stavanger frå kring 1880.

Odd Samuelsen Tjelmeland, f. på Vidvei i Suldal (f. 1843) budde nokre år på Sand frå han gifta seg i 1865. Han opptrer då som jektefører. Familien flytta vel frå Sand kring 1870 og budde sidan på Upsa under Torsvik, Vidvei.

Hans Hansen Bolstad (f. o. 1844 d. 1916) kom til Sand med foreldra i unge år. Han var jekteskipper i alle høve frå 1867 og frametter. Så seint som i 1891 vert han nemnd jekteigar og jekteskipper. Tidleg på 1870-talet hadde han jektå «Elida». Eit lån i «Elida» hos Gabriel S. Eide vart i 1873 sagt opp for kona Barbro i Hans sitt «fravær paa en Reise til Hauge-sund». I 1875 kjøpte Hans Bolstad jektå «Marie Seline» av herr Th. Thorsen på Barkeland. I 1880 vart det gjort eksekusjon hos Hans Bolstad i snikk-arverktøy, bustadhuset og i ei jekt som heitte «Victoria». Ifylgje munnleg tradisjon hadde Hans Bolstad ei jekt som heitte «Victoria». Det var truleg siste fartøyet han hadde (1880-talet). Sven D. Hatløy kjøpte halve jektå «Victoria» kring 1881. Noko ut på 1890-talet vart Hans Bolstad tilsett som los på dampskipet «Robert», ein konkurransebåt til Stavangerske med sandbuar som eigarar.

Ola Halvorsen Bergslid (Bergsliden) (1848-1923) frå Lovra i Erfjord, kom med familien til Sand kring 1881-83 frå Asheim i Jelsa. Ola var jektefører i alle høve frå 1878 og frametter. Vi finn han med eige fartøy på Sand i 1891. Men kring 1897/98 flytta familien til Vassøy ved Stavanger.

Gunder (Gunnar) Sveinsen Rørvik (1852-75) kom til Sandslandet seinast i 1873. Same året finn vi han ført som «handlende», men i 1874 som jektefører. Han åtte jektå «Karolina Kristina» i lag med Ola T. Ilstad. Men så døydde han alt i 1875, berre 23 år gamal. «Saarede sig selv dødelig i det han skulde slagte en Buk», heitte det i kyrkjeboka.

Kittel S. Klubben (1855-1927) kom til Sandslandet frå Åsklubben i lag med foreldra. Det ser ut som at han var i utanriks sjøfart i unge år. Ein gong, i 1891, finn vi han nemnd som jektefører. Sidan vart han mest kjend som laksefiskar og rorskar i Sandsfossen. Han døydde som rentenist, let etter seg 30-40000 kr.

Anders S. Hatløyen (1862-1942) var på langfart (utanriksfart) i ungdommen, i heile 10 år. Mellom anna opplevde han forlis ved Kap Horn. Sidan sto han i den amerikanske marinen i 9 år, og vart under-offiser. Såleis var han med i krigen på Filippinane. Han kom heim til Sand i 1896 og gifta seg same året. Sidan dreiv han som vognmann nokre år og han dreiv kaffehus (kafe). Så var det han litt ut på 1900-talet kjøpte jektå «Håbet» (før 1907). Han sette motor i fartøyet alt i 1909. Sidan var han jekteskipper i fjordafarten i mange år, like til han gav definitivt opp til pinse i 1937. Han kunne elles òg vera på sildefiske med jektå (1911).

Jekteskipperen *Samuel S. Tveitane* (1877-1928) kom frå Vikjo på Suldalseid, men budde med familien på Sand i mange år, som leigebuarar hos Tore Valskår. Så flytta dei inn til Eide, i 1915. «Samuel Vikjo» var fartøymann frå han var heilt ung. Sidan hadde han sjølv jektå «Activ», som han førte. Men då kona vart sjuk av tæring i 1917, gjekk han i land. Familien flytta frå Eide til Sauda i 1926. Samuel byrja arbeida på fabrikk, men vart berre eit par år seinare offer for den epidemiske lungebrannen som herja i Sauda på denne tida.

Askild T. Eide (1887-1955) voks opp nedmed sjøen på Eide. I ungdommen reiste han ein del med Nils Nj. Eide på gamlejektå deira. Ei tid frå kring 1918 hadde han fartøy i lag med Karl Karlsen i Norenden. Så var det han fekk seg eige fartøy, ein



Dette er ei ukjend jekt på Sandsvikjå med segla oppe til tørk. Mest truleg er det ei av dei mange jektene som var heimehøyrande på strandstaden. Den andre jektpå – til venstre – heiter Frøyja og er frå Jelsa. Biletet er teke i 1887, truleg seint på vinteren. Det kan vi sjå av snøflekkene bak i biletet. Då er det òg lett å forstå at jekt «Frøyja» er lasta med hø. Det kan ha bakgrunn i at bønder i Sandsbygdå har kome i førknipe på ettervinteren.

Vi ser Nordenden på Sand bak jektene til venstre, og fem hus «i Bakkjen» ovom Norenden. Sjøhusa til høgre på biletet brann alle ned i strandstadbrannen i 1892. Det var sjøhus i området frå Bekkjatorjå til Torjå.

Foto: Alice Archer.

slupp som heitte «Værøvik». Askild gjekk med sand og skjellsand med sluppen, men det gjekk ikkje så fort, for motoren var liten. Og skjellsanden vart graven med handspel. Elles var det òg annan fraktfart.

Når sluppen «Værøvik» låg inne, låg han akterfortøyd med anker ute utafor Bekkjatorjå (1930-talet). Skipperen budde sjølv i Sørenden på Sand. Askild gav seg med fartøyet seinast under siste krigen.

Karl Karlsen (1887-1970) er mest kjend som sagmeister på Svensasagjå gjennom ei årrekke, men i unge år – kring 1920 – hadde han eit fartøy i lag med Askild Eide (sjå ovanfor).

«HØKER-RASMUSSADN» – EIN JEKTEFAMILIE PÅ STRANDSTADEN OVER FLEIRE GENERASJONAR

Det var fleire Rasmussen-familiar på Sand. «Høkertane» eller «Høker»-Rasmusfamilien hadde tilnamnet sitt avdi dei i to generasjon var småhandlarar på Sandslandet. Ein høkker er ein småhandlar. Høkkerfamilien Rasmussen var ei grein av skredarfolket, den eldste familien på Sandslandet. Den første kjende jekteskipperen i familien, *Rasmus Pedersen* (1761-1844), er omtala fleire gonger i artikkelen på s. 7ff. Han skaffa seg ei av dei første bomsegsjektene på Sandslandet på 1780-talet. Elles praktiserte han òg i skreddarfaget.

Rasmus Rasmussen «Høker» (1804-72), son til Rasmus Pedersen, var strandsitjar, jekteførar og høkker (småhandlar). Vi finn han som jekteførar så tidleg som i 1833, medan han først i 1852 opptrer i kjeldene som «høker». Åra 1840-55 finn vi Rasmus Rasmussen med jektå «Marthe Kjestine»¹, som sonen med same namnet overtok etter han i 1856 (i alle høve 1/2-part). I ei rettssak midt på 1840-talet finn vi omtala ei reis Rasmus hadde i desember 1845 «med et Jægtefartøi» frå Jelsa til Stavanger, der han måtte gjera vendereis «paa Grund af det stormende Veir». I 1857 var det framme ei forliksak der Peder Pedersen Hauene stemna Rasmus Rasmussen «høker den ældre» for gjeld «paa en Jægtehandel ved Paasketider» førre året. Peder la fram kjøpekontrakt på jekt «Marthe Kirstine» datert oktober 1855 «som paastodes at staa i Forbindelse

med handelen om Jægt Janne Kristine ved Paasketider» same året. Rasmus erkjente på si sida å ha selt halvparten i jektå «Janne Severine» til Peder Hauadn for 125 spd. Så her var det forvirring i jektenamna. I 1856 finn vi at Rasmus d.e. hadde jektå «Caroline», som sonen òg overtok. 2. februar 1858 får vi opplyst at Rasmus var fråverande «ved dette Aars Sildefiskeri». Han var altså då ute ved havet på fiske. Også folketeljinga 1865 nemner han som fiskar. Høker-nemninga vert lite og inkje knytta til gamle Rasmus Rasmussen i dei skriftlege kjeldene. Men då han døydde i 1872 vert han nemnd som forhenverande høker, strandsitjar og fattiglem. Han og kona hadde fattighjelp i fleire år på slutten.

Mikkel Rasmussen (1810-87) var bror til gamle Høker-Rasmussen. Han var skomakar i yngre år, og vi finn han som daglønar på Sand. Elles kan han ha hatt eit fartøy på slutten av 1840-talet. Vi finn såleis ein Mikkel Rasmussen Sand i 1847 som førar av jektå «Elisabeth»¹. Det kan ikkje vera andre enn han. Då kona Ingeborg døydde i 1878 hadde ekteparet vore fattigunderstøtta i fleire år. Mikkel budde sine siste år i Eidssjøen. Då han døydde vert han nemnd som matros og fattiglem. Matros må tyda jektematros, slik at han må ha gått ein del som mannskap på jektene.

Rasmus Rasmussen d.y. (1828-1909) overtok som nemnt ei av faren – «gamle høkkerten» – sine fartøy i 1856. I åra kring 1859-60 hadde han jektå «Caroline»¹, som faren like eins hadde hatt før han, i 1860 truleg jektå «Lovise»¹. Det var fart på Stavanger med ved og anna. «Lovise», som var på 7 1/2 kommerselster, hadde han så seint som i 1880. I 1877 sette han «Lovise» i pant for gjeld (114 kr.) til bergens-kjøpmannen Albert Gjerding. Men då hadde alt Ola O. Hiim 1. prioritet på 58 spd. i fartøyet. I 1880 pantsatte

han same fartøyet til sønene Severin og Randius. Vi veit ikkje namnet på fartøyet til høker-Rasmussen i seinare tid, men han dreiv med fartøyfart så seint som då han som enkjemann i 1883 reiste frå Sand til Halsnøy i Sunnhordland. Yngstesonen Rasmus Sand, sidan indremisjonshøvding og posefabrikant i Stavanger, fortalte ei saga om ein gong far hans vart hiven over bord frå jektå. Dei skulle kasta anker, og ankeret hekta seg fast i skjorta til faren, slik at han vart riven overbord. «Rasmus stod og såg på at faren vart dregen til botnar, og fortalte seinare om dei fryktelege augneblinkene før faren kom tilsyne att. På ein eller annan måte hadde han kome seg laus under vatnet.»

Torkel Rasmussen (1833-1900) var bror til Rasmus d.y. Han hadde jektå «Jane Severine» åra 1854-56¹. I 1870 førte han jektå «Rypen» for firma R. og T. Rasmussen på Sand.

Randius Rasmussen (1858-1911) vart fjerde generasjon jekteskipper i denne familien, men hadde òg vore utanriks ei tid. Og han må ha segld på Nordland, for der henta han kona si. I 1888 hadde han jektå «Haabet», då han nemleg lånte pengar med pant både i jektå og i bustadhuset sitt på Sandslandet. Då strandstaden brann i 1892 låg kona til Randius lik, og ho var det einaste Randius fekk berga ut av huset. I seinare år, mest like til han døydde i 1911, hadde Randius Rasmussen jektå «Tvende Brødre» (20 78/100 tonn).

ANFINN ERIKSEN OG SON INGEBRIGT PÅ EIDE OG PÅ SAND

Anfinn Eriksen frå Jelsaneset (1773-1831) var husbondsdræng hos gjestgjevaren Jens Alvsn på Sandslandet i 1801. Sidan var han gjestgjevar i Imsland ein periode, før han flytta til Eidssjøen på Eide i Sand.

Kring 1800 finn vi Anfinn som jekteskipper, og fartøyet han førte må ha vore Jens Alvsn si nye bom-seglsejkt med namn «Anna Catrina Brynnilla». På Eide hadde Anfinn jektå «Anne Malene» tidleg på 1820-talet. Sonen Ingebrigt Anfinnsen var òg skipper. Ei dotter var gift med Askjel Askjelsen på Eide, sjå Askjelsfolket.

Ingebrigt Anfinnsen Eide (1808-84) gjekk i faren sine fotspor som jekteskipper og i 1851 veit vi at han hadde ei «Jegt kaldet Marie». Han sette då jektå og våningshuset og alle dei øvrige eignelutane sine i pant for 130 dlr. Sidan gjekk det helst attende med økonomien, og Ingebrigt måtte gje opp både jektå og huset. Sidan budde dei som leigebuarar på strandstaden og Ingebrigt reiste utanriks.

HÅKONSFOLKET I SØRENDEN

Håkon Håkonsen Ilstad (1775-1836) var kipper og strandsitjar på Sand frå kring 1800. Sidan fekk han seg fartøy, vert nemnd som jektefører i 1818. Så flytta familien kring 1820 til Strand, til husmannsplass Hagen under Jøssang. I Strand dreiv Håkon som bøkker igjen, men økonomien var trong.

Eldstesonen *Håkon Håkonsen* d.y. (f. o. 1799 d. 1844) vart elles verande att på Sand, og overtok bustadhuset etter foreldra. Vi finn unge Håkon som jektefører som 20-åring og frametter like til sin dødsdag i 1844. I 1842 førte han jektå «Edvardine» for eit reiarlag i Jelsa. Men han åtte sjølv ei jekt i 1841, som det vart halde auksjon over i samband med skifte etter kona Ingeborg Øysteinsdr. Då vart det òg auksjonert vekk sild som buet åtte. Dette fortel om farten Håkon gjekk i vinterstid. Åra 1843-44 hadde Håkon jektå «Maren Malene» (10 1/2 kommerselsester). Seinast tidleg på 1840-talet byrja han dessutan med småhandel på Sand og vi finn han

nemnd som høker siste to åra han levde. Då han døydde i 1844 åtte han eit nytt «toetasjes sjøhus med bolverk og tilh. brygge, stående ved Sandsvigen». Buet i 1844 fortel elles at jektå «Maren Malene» førte «Storseil, Stafok, bredfok, klyvert» og at ho hadde tauverk med 35 famner kjetting, ein dregg på 9 bismerpund og eit båtkompass. Buet hadde både kreditorar og debitorar og oppgjeret førde til fleire forliksstemningar.

LARS ANFINNSEN OG SØNENE HANS

Lars Anfinnsen (1798-1839) var son til Anfinn smed, hovudsmeden på Sandslandet. Familien budde i Smørdalen. Lars vert nemnd som jekteskipper i 1821, og hadde vel fartøy i det minste nokre år frametter. Sønene hans, Ola og Jacob, var begge jekteskipperar.

Ola Larsen (1822-65) hadde fartøy så tidleg som i 1845. I 1849 førte han jektå «De 2de Brødre», som forliste i Stavangerfjorden året etter¹. Men straks etter fekk han seg nytt fartøy. Åra 1851-52 hadde han såleis jektå «Forsøget»¹, som broren Jacob hadde etter han. Kring 1855 hadde Ola jektå «Elida»¹, i 1859 jektå «Sømelina»¹ og i 1860 jektå «Lomeland»¹. Ola Larsen skal ha drukna, ifylgje familietradisjonen i Amerika, men kyrkjeboka melder ikkje noko om dette. Han døydde som jekteførar og strandsitjar. Folketeljinga 1865 nemner enkja Sissela Johannesdtr. som jekteeigar og veverske. Såleis hadde mannen sjølveigande jekt. Året etter han døydde – i 1866 – selde Sissela og flytta til Ara i Tysvær med dei fire borna. Der vart ho straks gift opp att, og nokre år seinare reiste ho til Amerika med familien. Dei fekk seg farmland i Minnesota.

Jacob Larsen (1827-80) voks opp på strandstaden og førte fartøy i mange år, i alle høve frå 1853 og fram til han døydde i 1880. På 1850-talet hadde han jektå «Forsøget»¹, og seinare kan han ha hatt «Enigheden»¹.

ODD ØYSTEINSEN OG FAMILIEN HANS

Bjørn Øysteinsen Meland, frå Ulladalen i Suldal (f. 1797) var jekteførar og strandsitjar på Sandslandet midt på 1820-talet. Men så flytta familien til eit husmannsplass på Kalstø i Avaldsnes i 1829.

Bror til Bjørn, *Odd Øysteinsen* (1799-1830), kom til Sandslandet omlag på same tida som Bjørn. I 1822 finn vi Odd nemnd som «Baadfører». Hadde han ei jekt, eller var det eit noko mindre fraktefartøy? Odd omkom elles straks over nyttår i 1830. Kona hans, Magla, gjekk då gravid i femte månad med det tredje barnet deira. Odd kan ha vore ein tur heim frå fiskeria då han omkom. Sidan slo Magla seg fram åleine, men var etterkvart godt hjelpt av dei to sønene, *Øystein Oddsen* (1826-83) og *Odd Oddsen* (1830-75). Dei to brørne vart nære grannar i Norenden på Sand og dei vart kompanjongar i jektetraffikken.

«Magla-Odde», som yngstesonen gjekk for i daglegtalen – han som aldri hadde sett far sin – var jekteskipper. Han hadde såleis jektå «Fortuna» åra 1854-56¹. Sidan førte han andre fartøy. På 1860-talet var det jektå «2de Brødre», og Odd gjekk til Stavanger med ved og anna med denne jektå¹.

Broren Øystein var medeigar i «Brødrene», som fartøyet òg vert omtala som. I 1869 hadde Odde og Øystein saman jektå «Minerva» som var på 10 kommerseselester. Sidan selde Odde sin part, og då Øystein døydde i 1883 hadde han «Minerva», åleine. Det er mogeleg Odd gav seg med fartøy alt kring 1870, men dette året finn vi til gjengjeld at han åtte 1/3-del i ein fiskjebåt «med 8 – otte Garn og Tilbehør». Så då må han ha delteke i det årlege vintersildfiskje. Det gjekk elles opp og ned med økonomien, og det vart gjort fleire eksekusjonar for gjeld hos Odd Oddsen (i lausøyre).

Magla si dotter, Anna, var gift med ein annan jekte-

skipper, *Peder Pedersen* frå Barkelandsberget i Jelsa (1825-58), med bustad Sandslandet. Han hadde truleg jektå «Jane Severine» midt på 1850-talet¹, men omkom i utanriks sjøfart nokre år seinare, i Sør-Amerika.

Unge *Ola Øysteinsen* (1859-78) vert ført opp som jekteskipper alt i folketeljinga 1875, altså berre 16 år gamal. Han kan ha ført ei jekt som farbroren Odd nyleg hadde døydd ifrå. Ola drukna elles på Sandsfjorden i 1878 i ei «fritidsulukka» saman med to kompisar, berre 19 år gamal.

TONNING-FAMILIEN

Peder Kristian Tonning (1792-1866) var styrmann, truleg i utanriksfart, men kom til Sand og overtok gjestgjevarstaden i Sørensen 1822/23. På 1840- og 50-talet veit vi at han hadde jektå «Elida»¹, etter kvart i sameige med sonen Henrik, og det var vel han som var skipper då. Det er elles rimeleg å tru at Peder Tonning hadde hatt jektefartøy heile tida frå han kom til Sand. «Elida» skal ha vore bygd 1832 i Sand¹. Tonningane kan såleis ha bygd ho sjølv. I alle høve skulle dei på 1860 og -70-talet driva stort med skipsbyggjing på Sand. I 1853 kjøpte Peder Tonning «Andre Blankenborgs Bordsaug» på Hustveit av Jacob Kielland i Stavanger, og dreiv truleg sagbruket nokre år frametter. Gjestgjevarane på Sandslandet dreiv framleis i trelast- og sagbruksnæringa.

Det var sonen *Thomas Adelin Tonning* (1825-99) som var den som byrja Tonning-verven, for den del òg med teglverk i Larvikjø i lag med grunneigaren Ola K. Sand (Lagarhus). Men i unge år – på slutten av 1840-talet – reiste den unge Thomas Tonning som jekteskipper. Han hadde såleis jektå «Berdine» (bygd i Hardanger i 1827)¹. Åra 1849-67 hadde han jektå «Inger», som vart «forhudet» på Sand i 1850¹. Men då hadde han det nok for travelt med andre oppgåver til å kunne



Familien Moss eller Iversen var ein viktig jektefamilie på Sand, med skipperar over fleire generasjonar. Det var to brør og ei syster av familien Moss (Iversen) som kom til Sand frå Kvinnherad på 1830-40-talet. Familien dreiv med jektefart i over hundre år. *Fredrik Moss Iversen* og kona *Jensine Sofie f. Tolleivsen*, Sand, gifta seg i 1874, og dette biletet er gjerne ikkje teke så lenge etter. Dei budde i Sørensen på Sand, rett ved landhandlar og skipsbyggjar Tonning (sidan Sand Sparebank).

Fredrik Moss Iversen (1841-1910) var fødd i Kvinnherad og var såleis fødd før foreldra, *Iver Kristian Fredrik Fredriksen Moss*, frå Husa i Ølve (Sunnhordland) og *Mallin f. Huus*, Sand, busette seg heilt fast på Sand.

Fredrik Moss Iversen hadde fartøya «Storaas», sidan «Hanna» og så «Amalie». Med «Amalie» var han framleis virksam då han døydde i 1910 med «adskillig formue».

føra jektå sjølv. Etter brannen i 1879, og andre omstende, reiste familien Tønning til Amerika i 1881. Men dei gav ikkje opp med ein gong etter at både hus og skipsverv med skip på beddingen brann ned i 1879.

MOSSANE ELLER IVERSANE («IVERSADN») FRÅ ØLVE I KVINNHHERAD

Steen Johannessen frå Tveitane i Kvinnherad kom som nemnt til Sand i 1831 og kjøpte gjestgjevarstaden i Norenden. Det er òg nemnt at broren Ola Johannessen kom seinare. På slutten av 1830-talet kom det òg ein kar frå Husa i Ølve til Sand. Det var *Iver Kristian Fredrik Fredriksen Moss* (1814-94). Han gifta seg i 1840 med ei kvinne på Sand av familien Huus, Malena Torbjørnsdtr.

Iver Moss gjekk under namn av Steen-Ivar. Ifylgje familie-tradisjonen kom han til Sand med «ein handelsmann frå Bergen». Det må ha vore Steen Johannessen, som likevel ikkje var rein bergensar. Iver Moss var jekteførar. Vi veit sikkert at han førte jektefartøy frå 1841. Åra 1842-46 hadde han jektå «Magdalene Sophie», bygd 1838 i Strandebarm¹. Det kan ha vore henne han hadde med seg til Sand. Åra 1847-55 hadde han jektå «Helena», som forliste i 1855¹. I 1859 hadde han jektå «Uløe»¹. Så fekk han sidan ei ny «Helena», som han hadde i alle høve åra 1860-65¹. «Gamle Ivar Moss var og ein sterk kar», skriv Th. Halvorsen i ei opprekning av sterke menn på Sand, og fortel ved eit anna høve om «Ivar Moss, da han seilte med jakten sin og løftet et vin-fat fra rummet op paa dækket paa strake armer. Det var godt gjort». I 1865 finn vi både Iver og eldstesonen nemnde som jekteførarar. Iver Moss var jekteførar så seint som i 1875, men det er elles ukjent kva tid han gav seg med fartøyet. Dei hermer etter han på haringemål i samband med den første brannen: «Jektene mine brenn upp», han trudde fartøya òg skulle ta fyr. I 1891 står han

fram som dagarbeidar. Då han døydd i 1894 vert han likevel ført som jekteførar. Malena og Iver Moss hadde 4 søner. Alle vart jekteskipperar, og vert presenterte nedafør.

Iver Moss hadde ein bror og ei syster som òg kom til Sand, broren Henrik Moss og systera, Boletta g. Tollevsen. Farfar deira kom til koparverket i Ølve i Kvinnherad som overstigar. Sidan vart han tilsett som fullmektig for vegmeistaren, og ifylgje familie-tradisjonen på Sand var han «med å la vei over Filefjellet». Familien hadde slektsnamnet Moss. Formelt gjekk dette namnet likevel etterkvart ut på Sand, bort sett frå at det vart nytta som «mellomnamn» og som daglegnamn på nokre av familie-medlemmane.

Henrik Lind Fredriksen Moss (1816-52) kom like eins frå Ølve og vart gift med ei lokal kvinne. Han og broren Iver bygde seg kvart sitt store hus oppunder Lagarhusgarden. Begge husa brann ned i strandstadbrannen 1879. Henrik hadde jektå «Krone Svane» i 1847¹, jektå «Lykkens Prøve» i 1849¹. Han fekk elles ikkje mange åra på Sand. For han «druknet ved Kuldseiling i Nærstrandsfjorden, da han skulde reise paa dette aars Fiskeri». Dette var 10. januar 1852 og han var berre 36 år gamal. Steffen S. Kvitanes (Hysten) var med han i båten.

Vi skal ta føre oss sønene til Iver Kristian Moss, alle jekteskipperar.

Fredrik Moss Iversen (1841-1910) var sjømann frå han var heilt ung, truleg òg med fartstid utanriks (frå 1863). Men sidan fekk han seg eige fartøy, og dreiv som jekteførar (i alle høve frå 1865). Det er kjent at han hadde 3 fartøy. Det var «Storaas» som forliste på Hustadvika, det var «Hanna» som dei hadde måleri av, og det var «Amalie», som var siste jektå. Det var fart på Sverige, Danmark, Austersjøen og Nord-Noreg. Fredrik Iversen var framleis virksam med «Amalie» då

han døydde i 1910 med «adskillig formue». Jektå vart sidan seld til Sunnhordland.

Torbjørn Iversen (1846-1906) var jekteskipper frå så tidleg som i 1871. I 1880 selde han jektå «Secline» (25 27/100 tonn) til Lorents Lorentsen Stene «af Sand» for 2480 kr. Han flytta i 1887 til garden Få på Finnøy, men døydde sidan som los i Stavanger.

Iver Kristian Iversen (Moss) (1851-1924) var jekteskipper, i alle høve frå 1875. Han skal ifylgje tradisjonen ha hatt desse fartøya: Mars (ei skøyte), Frøya (jamfør Lars H. Tångjen sin slupp Frøya), Parken, Fremad, Elegance og Hortense (alle jekter). Han skal ha mista ei jekt utafor Rognevær, nord for Bergen, på same tida som familien sitt hus heime på Sand brann opp, altså då i 1879. Men han berga riggen og kjøpte seg eit nybygd skrog i Sandeid som han rigga til. I 1880 kjøpte han 1/24 av Nils S. Eide sine 2/24-partar i skonnerten «Azur» (bygd på Eide). I 1891 vert Iver ført både som jekteigar og jektefører. Han dreiv som jekteskipper i alle høve like lenge som brøren Fredrik (kring 1910), men så gav han seg med reisinga.

Iver dreiv stort i si tid. Mellom anna eksporterte han brisling til Sverige, brisling som var krydra i Hylen. Då skaffa han seg (før 1915) den første glødehovudmotoren som var i Sand, i ein liten motorbåt han brukte i transporten. Iver døydde som (forhenverande) jektefører og rentenist, og let etter seg ein større formue.

Henrik Iversen (Moss) (1853-76) var den yngste av fire brør Moss som alle vart jekteskipperar. Då han døydde, berre 23 år gamal, vert han innført som jekteskipper.

Det var òg eit syskenbarn, *Fredrik Moss Olsen* f. 1841. Han var son til syster til gamle Iver Moss, og vert ført som jekteskipper midt på 1860-talet. Sidan var han kystlos og budde i Stavanger.

Så var det tredje generasjon etter Iver Moss, «Steen-

Ivar», nemleg dei to sønene til Fredrik Moss Iversen. *(Iver) Kristian Iversen* (1876-1947) var med jektå til faren frå han var ung, jamvel som skulegut. «Amalie» gjekk på Sverige og Danmark og smågutane kunne få vera med i sommarferiane. Sidan kunne dei m.a. fortelja kor sjøsjuke dei var. I 1900 finn vi Kristian som styrmann for faren. Han tok både styrmanns- og skipsførarskulen og ville for sin del helst ha gått utanriks. Han hadde jamvel fått ein båt på Amerika, men så døydde faren då (1910) og mora ville at han og brøren Henrik skulle overta «Amalie» og driva vidare.

Brørne Kristian og *Henrik F. Iversen* (1883-1949) dreiv sidan i lag all sin dag. Dei selde jektå «Amalie» og kjøpte i staden skøyta «Victoria». Med «Victoria» gjekk dei på Nord-Noreg og Austersjøen. Men dei freista alltid koma heim til jul og å ha nokre dagar heime om somrane. Elles var dei støtt vekke. Slik var det til kring 1930. Då fekk dei rute på Sand med «Victoria», varer til forretningane, koks og kol, med samband oppetter dalen. Det var i samarbeid med Middelfthol i Stavanger. Dei måtte vera i Stavanger tirsdag kl. 18.00 for å få sin faste plass. Så var det å lasta heile onsdagen. Så reiste dei innetter og var på Sand torsdag morgon. Då lossa dei der. Slik var det kvar veke. Dei hermer etter sonen Fredrik, då dei spurde kvar faren var. Jau, han «var heime om nåttå». «Victoria» vart seld berre eit par månader før Kristian døydde i 1947. Dei to brørne kunne ha med nokre unge gutar som mannskap i tillegg til dei sjølv.

«RASMUSSADN» (RASMUSSANE) – HANDELS-HUSET R. OG T. RASMUSSEN

Skipperborgar *Sven Rasmussen* (1799-1880) kom frå Stavanger og vart gjestgjevar og handelsmann i Norenden på Sand i 1840. På 1840-talet sat han med ei ny jekt, «Diana», som skulle ha vore bygd i Hardanger i 1839¹.

Sonen *Rasmus S. Rasmussen* (1825-73) overtok «handelshuset» etter far sin. Berre 16 år gamal førte han jektå «Forsøget», som då – i 1850 – var nybygd i Hardanger¹. Sidan etablert Rasmus det eine av tre skipsverft på strandstaden. Enkja hans, Giske f. Kolbenstvedt, dreiv firmaet etter at Rasmus døydd brått i 1873.

Broren til Rasmus, *Thore Rasmussen* (1830-1910), hadde jektå «Forsøget» seinare¹. Det var fart på Stavanger med ved og det var Austersjøfart. Firma R. og T. Rasmussen sat på 1860-talet med jektå «Rypen»¹, som Søren Roth førte, og noko seinare med jektå «Ternen», som Torkel Rasmussen på Sand (f. 1833) førte. Thore Rasmussen gjekk ut av firmaet kring 1876/77 og flytta til Oppheim i Hetland, i dag ein del av Stavanger by. Der dreiv han gardsbruk, forretningsverksemd og han hadde fartøypartar.

ROLFSEN-FAMILIEN

Ola Olsen Rolfsen (1824-89) på Sandslandet – av austmannsfolk frå Attrå i Tinn og Valle i Setesdalen – førte i 1850 jektå «Forsøget», som brørne Ola og Jacob Larssøner på Sand hadde etter han. Åra 1854-60 førte Ola Rolfsen jektå «Sølivet»¹ for eit reiarlag i Jelsa (Berakvam og Kjølvik). I 1857 hadde han sak i forlikskommissjonen «angaaende en Veedhandel» med Nils N. Hylen. Det var snakk om 40 famner ved, dels bjørk, dels forå. Handelen vart oppheva og Nils Hylen betalte Ola Rolfsen 8 spd. i erstatning. Ola var elles ein god del framme i forlikskommissjonen i økonomiske saker på denne tida. Av skiftet etter første kona 1860 går det fram at Ola Rolfsen då åtte eit «Jægtefartøy med Tilbehør, Drægtig 8 Commers Læster «Sølivet» kaldet», taksert til 300 dlr. Så finn vi at han i 1865 hadde ei jekt, «Larsine Johanne», som var 9 kommerselyster drektig. Siste året som jek-

tefører var i 1868, og i 1871 hadde han selt jektå og dreiv som bøkker. Kort etter fekk han seg arbeid på vervane som skipstømmermann. Dei må ha tatt til seg dette handverket raskt mange. Men sønene til Ola, Hans Ole Rolfsen f. 1851 og Ola Rolfsen d.y. f. 1855, tok over skipperyrket. Ola hadde elles ein eldre bror – *Rolf Tobias Olsen* f. 1820 – som var jekteeigar i Stavanger.

Hans Ole Rolfsen (1851-1924) var nok med fartøya til far sin i unge år, men arbeidde på skipsvervane midt på 1870-talet. Etter krakket i skipsverftsnaeringa 1879/80 er det så at vi i 1880 finn Hans Rolfsen første gong nemnd som jektefører. Dette vart sidan verande yrket hans fram til godt ut på 1900-talet. I 1891 vert han såleis nemnd som jekteigar og jekta-skipper. Jektå, som han hadde i alle år, heitte «Boletta». Ho skal ha lasta 12 famner ved meir enn «Anna af Sand», eller 30 tonn. Med «Boletta» gjekk Rolfsen på Austersjøen og Nord-Noreg. Då teljinga 1900 vart halden var han mellombels på Sandnes. Sonen Ola var då med som jektegut. Familien budde i Elvaosen på Sand. Rolfsen hadde jektå like til byrjinga av 1920-talet. Ho enda sidan opp i ei bryggja på ei av byøyane. Hans Rolfsen døydd i etter måten gode kår.

Ola Olsen Rolfsen d.y. (f. 1855 d. 1916/20) var bror til Hans og son til Ola Rolfsen, ovanfor. Unge Ola var gift med ei dotter av jekteskipperen Endre Tjelmane (sjå ovanfor), og dei budde som leigebuarar hos far hennar frå 1890-talet, like fram til dei flytta til Stavanger kring 1900-05. Ola var jektemann frå han var ung. Frå kring 1890 og det meste av 1890-talet var han jektefører. Men så tidleg som i 1882 finn vi at han åtte part i ei jekt, nemleg 1/3-del i «Brødrene» av Sand, taksert til 1500 kr. (Svigerfaren Endre Tjelmane åtte like mykje i jektå). Så byrja han arbeida på

kaien i Stavanger som sjauar eller bryggemann, like til han døydde.

NILSEN-FAMILIEN

Gaute Nilsen frå Risvøll i Sauda (1809-70) skulle bli den første i ei lengre rekkje av jekteskipperar i familien. Han kom til Sand seinast i 1840. I 1852 finn vi at Gaute førte jektå «Lykkens Prøve»¹, men det var gjerne ikkje så mange åra han førte eiga jekt. Derimot kan han ha vore mannskap på fartøy frå Sand, eller han reiste på vintersildfiske. I alle høve finn vi at han døydde av hjerneslag i Haugesund i 1870. Og der var han truleg i ei eller anna næring.

Nils Gautesen (1847-1921), eller Gaute-Nils, som han gjekk for i daglegtalet, byrja tidleg reisa som sjømann. Han drog ut seinast som 18-åring. I ungdommen var han på langfart. Og ein gong han ramla overbord ein ruskadag i Atlanteren var det kompisen Kjesti-Hallvar som berga han (husmannsson og jamaldring frå Kjestiskårå, Eide). Då same Kjesti-Hallvar ein gong seinare var med Gaute-Nils med jektå og sonen Gabriel – berre 5 år gamal – fall uti ein julahelg oppe i Reine i Lofoten, var det same Kjesti-Hallvar som sto for bergingsdåden. Og då var det han sa: «Det ser ut te å vera ein familiesvakhet, – elle styrke, å bli berga» (etter Kaspar Nilsen). Det var ein tur skipperkona Olena og dei to smågutane Gabriel og Reinert var med. Det var òg då dei var i julaselskap hos væreigaren Sverdrup i Reine, som Kaspar Nilsen har skrive om. Ein annan gong Gaute-Nils ramla i sjøen, i Stavanger, sa han: «Berga hatten, ta hatten først».

Før 1875 hadde Gaute-Nils fått seg eige fartøy og byrja reisa heime i fjordane. For i 1875 finn vi han som jekteskipper. Ifylgje tradisjonen hadde han tre fartøy i si tid: «Enigheten», «Tre Brødre» og «Søsken». I yngre år skal han ha hatt ei jekt i lag med Tore

Hanakam. Det har vore på 1870-talet. På 1880-talet veit vi sikkert at Nils Gautesen hadde jektå «Tvende Brødres Enighed» (i alle høve åra 1883-88). Han sette denne jektå to gonger i pant i 1883. Det spørst elles om ikkje dette var same jektå som i tradisjonen går under namnet «Enigheten». Og «Enigheten» var den «kjøpmannsjektå» Nils Gautesen ifylgje tradisjonen kjøpte av firma von Tangen i Bergen for 9000 kr. Nemninga «kjøpmannsjekt» viser til ei jekt som var betre utstyrt enn dei vanlege fjordajektene. Tradisjonen fortel òg at då han 1888 måtte selja jektå for berre 1600 kr. gjekk det utføre med han økonomisk. Då var det han reiste til Amerika, kan hende først med tanke på å tena pengar og så koma heim att. Han var ein tur attende etter at sonen Gabriel var vaksen og hadde teke til med jektefartøy. Vi finn tinglyst ein kjøpekontrakt av mai 1888 der Nils Gautesen sel til Hjalmar Edvardsen i Svelvik jektå «To brødres Enighed» for 1200 kr. kontant, sidan 100 kr. i 4 år. Jektå låg då i Skien. 1889 er siste året vi finn Gaute-Nils på Sand. Det var vel året han reiste. Og han vart verande i Amerika, medan kona Olena og sønene måtte slå seg fram mykje godt åleine. Nils G. Sand, som han kalla seg i Amerika, budde i Skogmo, Sheridan Co., N. Dakota.

Gabriel Nilsen (1879-1968) var tredje generasjon jekteskipper og strandsitjar i Norenden. Gabriel var med jektene frå Sand då han var ung, og han var på fiske (brislingfiske). Så kjøpte han jektå «Forsøget» av Johannes Tveita på Hebnes. Det var 1903/04. Jektå vart straks bygd om og forlenga. Dette vart gjort på Neset på Sand av Eivind Gundersen, Hadle Hedland, Lars J. Myhre og Theodor Anfinnsen. Året før hadde Gabriel hatt ein god sesong på fisket. Gabriel hadde same jektå i over 50 år, til ho vart selt midt på 1950-talet. «Jektå te Gabriel» kunne «Forsøget» gå for i



Det er gamle Endre Tjelmane (f. 1832) som er ute og ror i færingen sin i 1901. Endre voks opp på ferjeplasset Tjelmane i Sandsbygdå (der brua går over i dag). Sidan etablerte han seg på Sand som jekteskipper, i alle høve frå 1860-talet. Då hadde han jektå «Elida». Sidan hadde han fleire fartøy, «Fire brødre», «Enigheden», part i ei jekt «Brødrene» og part i jekt «Familien». Han budde i det store kvite huset i bakgrunnen.

Det er opplysningar om at skøyta til venstre tilhøyrrer Anders Hauløy, og at han sjølv står ombord her saman med sonen Svein. Men er det ikkje like gjerne svigerson til Endre Tjelmane, Ola Rolfsen, som står ombord med ein son? Det er i så fall resten av den heimeverande familien som står og sit inntil huset. Ola og Karina Rolfsen budde i mange år hos far hennar, Endre Tjelmane, i Norenden.

I huset til venstre for Endre Tjelmane sitt hus, eit hus vi berre ser litt av, budde det på denne tida fleire familiar, mellom anna dampskipslos, tidlegare jekteskipper, Hans Bolstad. Men eigar var Endre L. Eide, hus-tømmermann og bøkker. I huset vidare til venstre, med folk på trappa, budde skreddaren Olena Tjelmeland. Mannen hennar var jekteskipperen Nils Gautesen, men han reiste til Amerika og kom ikkje attende.

Huset rett bak masta til skøyta er eit kombinert bustadhus og sjøhus som sto der Askjel Winterhus bygde sitt hus i 1904/05. Vi ser at det er noko til nedfalls. Anfinn Halvorsen og familien hans budde her. Det var truleg Anfinn som hadde den store føringsbåten dei kalla «Anfinnsbåten» i Norenden. — Biletet er teke av ukjend fotograf.

daglegtalet. Så tidleg som i 1909 fekk han sett den første motoren i jektå, og i 1921 gjekk ho for motorjakt «Forsøget» på 15 tonn. Gabriel gjekk i fraktfart, mykje med tømmer og ved til stader som Stavanger, Sandnes og Bergen. Han reiste i over 50 år, og fekk mange kontaktar langs Vestlandskysten til han måtte gje seg på grunn av alderen. Han var «en omgjengelig og venesæl mann som var meget avholdt» (minneord 1968).

Kaspar Nilsen f. 1916 var med far sin på jekt «Forsøget» i unge år, men òg litt på fiske. Så kjøpte han sitt første fartøy sjølv då han var snautt 20 år i 1936. Det var kutteren «Jørpelandsvåg», rusta ut til sildesnurping. Mannskapet var på 3 mann. «Jør-

pelandsvåg» vart seld, og i 1938 kjøpte Kaspar «Aurora», som forliste, men han fekk sidan ei ny «Aurora I» (250 tonn). Denne siste Aurora vart seld etter havari i 1956. Sidan vart det fleire og større fartøy utetter etterkrigsåra, og Kaspar hadde på 20 år gått løpet frå å vera skipper i den tradisjonelle fjordafarten, som faren, bestefaren og oldefaren, til å verta skipsreiar for frakteskuter som gjekk i Nordsjøfart og på Middelhavet. Han gjekk sjølv i land og administrerte reiarlaget frå kring 1950. Frå tidleg på 1970-talet var Kaspar Nilsen den einaste som dreiv med fartøy på Sand, der det i lange periodar hadde vore mange fartøy heimehøyrande på same tida. Kaspar Nilsen var elles mellommann då Smedviks rederi kjøpte den havarete jektå «Anna» tidleg på 1970-talet. I 1973 vart ho gjeven i gáva til Stavanger Sjøfartsmuseum.

SVENSEN-FAMILIEN

Daniel Svensen (1837-1902), strandsitjar på Sandslandet, var jektefører i alle høve frå 1867. Det er kjent at han hadde jektå «Marie». Vi finn han i 1891 som «Jagteier og Fører i Indenrigs Fart». Daniel bygde seg godt opp økonomisk på jektefart og tømmerhandel.

Den einaste son hans, *Sven D. Svensen* (1870-1946), bygde seg økonomisk vidare opp som sagbrukseigar og trelasthandlar i Søreenden på Sand. Sven førte faren sitt fartøy i 1900 (teljinga). Han var i Bergen då teljinga vart halden. Han seglde mellom anna med materialer for sagbrukseigaren og trelasthandlaren Lars Rasmussen. Det var alltid fartøy i Svensen-familien, like fram til byrjinga av 1970-talet. Til Svensasagjå (frå 1918) høyrde såleis først jektå «Marie». Så var det ei «svenskeskøyte» ei tid før dei fekk «Elise», som var ei høne-revskøyte frå Hardanger. «Elise» vart forbygd til kutter i Hardanger 1934/35. Svensen-familien hadde «Elise» så lenge dei dreiv med sagjå (1973).

TENGESDAL-FAMILIEN I HYLSFJORDEN OG PÅ SAND

Samuel Samuelsen Vidvei-Tengesdal (1837-1908) budde med familien i Vidvei-Hagen som strandsitjar fram til dei kjøpte gardsbruk i Tengesdal 1896. Samuel var jekteskipper og dreiv med fraktfart all si tid. Det var mykje transport av ved, og såleis både til Haugesund og til Bergen.

Sonen, *Johannes S. Tengesdal* (1878-1956) vart jektereiar 15 år gamal, i lag med den to år eldre bror sin Samuel (som i 1896 utvandra til Amerika). Dette var altså i 1893. Dei hadde «Randius-båten», kan hende etter Randius Rasmussen på Sand. Johannes skal elles òg ha hatt jekt «Økstra» og jekt «Urda». Men då han overtok garden, 30 år gamal, slutta han med fartøy. Sidan var det gardsdrift og skogsdrift, særleg uttak av ved.

To yngre brør skulle derimot driva med fartøy i mange år frametter 1900-talet. Det var Sven, som budde på Sand, og det var Kristian, som budde på Eide.

Kristian Tengesdal (1890-1983) gifta seg i 1919 med ei jente frå bruket Hauen på Eide. Dei budde sidan der. Etter fleire år i Amerika tok han til med fartøy kring 1910, i lag med broren Sven. Sidan hadde han motorfartøyet «Varda» i alle år, til ut på 1950-talet. Han hadde to mann med seg og førte på alt mogeleg. Ein gong var han like til Grense Jacobselv. Fartøyet låg i Sandsvikjå når dei var heime.

Sven Samuelsen Tengesdal (1881-1958) gifta seg i 1902 og kjøpte hus i Norenden på Sand i 1912. Frå han var ung var han med faren og brørne i jektefarten. Men i 1900 finn vi han som jektamann med Sven D. Svensen, Sand. I alle høve frå han var 20 år (1901/02) førte han jekt sjølv. Og sidan livnærte han seg som jekteskipper og kystskipper store deler av



Bilete frå Eidssjøen ein gong 1905-15. På Eide var det eit lite jektemiljø i mykje over hundre år fram til 1960-talet, og skipperfamiliane heldt til i dei to strandsitjerstovene vi ser bak i biletet. I huset til høgre budde jekteskipperen Njell Njellsen Eide og familien hans. I huset til venstre har Tore Bjednesen Rørvig og familien hans flytta inn ikkje så mange år før dette biletet vart teke. Tore hadde jektå «Anna af Sand». Og då Sven Njellsen Eide i 1905 kjøpte «Brødrene» fekk desse to fartøya base ved sida av kvarandre i Eidssjøen. Njell Njellsen hadde elles «gamlejektå» like fram til kring 1917 («Enigheden»). Det er naustrekkja til garden Eide vi ser i forgrunnen av biletet. I huset til venstre budde på denne tida båtbyggjaren Hadle Larsen Eide. Han bygde dei vidgjetne Hadlebåtane.

livet sitt. Som fartøymann var Sven mykje på fiskeoppkjøp og sildesalting på Lofoten og i Nordland. Han og broren Kristian (på Eide) hadde fartøyet «Sandsfjord» i lag ei tid. Dei hadde òg i lag ein slupp «Lilly». Elles hadde Sven visst nok åleine hatt høne-revskøytå «Nordkapp», jektå «Ellen Sophie» og skøytå «Gyda». Han hadde sluppen «Sandsfjord» åleine på 1930-talet. «Svenn Tengesdal var ein dri-

vande kar både på sjø og på land. Han var økonomisk, og var ein flink forretningsmann», heitte det i eit minneord 1958.

Toralv Tengesdal (1917-85) var med far sin – Sven S. Tengesdal – på fartøya frå han var heilt ung, og frå slutten av 1930-talet reiste han sjølv som skipper. Han hadde fleire fartøy etter kvarandre. Det var «Sandsfjord I», «Ueland», «Skagen» og «Juliane», i same rekkefylgja. «Sandsfjord I» forliste på Bømlafjorden i 1950, men dei 4 som var ombord vart alle berga. Med «Skagen» forliste Toralv utafor Rekefjord i november 1956. Han hadde då faren Sven med seg som mannskap. Begge vart altså berga. Toralv Tengesdal gav seg på sjøen på 1960-talet.

Sonen Sven (f. 1945) overtok «Juliane» på slutten, men gav seg etter ei kortare tid han òg, nemleg tidleg på 1970-talet. Heilt på slutten hadde han frakteskuta «Flagan».

Det var Sven Tengesdal d.y. som i 1997 førte «Brødrene av Sand» heim frå Nesodden, og som i august 1999 førte den nyrestaurerte jektå heim til Sand frå Fartøyvernssenteret i Norheimsund.

SJURANE («SJURERADN») I HYLSFJORDEN OG PÅ SAND

Sjur Olsen frå Lervik i Tysvær (f. o. 1830 d. 1871) sette seg til som plassmann i Hylsfjorden i 1850, først på Ulsnes under Vanvik, men frå 1866 på Bjødnavikjå under Løland. Sjur var jekteskipper. Vi veit at han hadde jektå «Helena», drekting 7 lester, men døydde alt i 1871. Enkja Kari måtte då delvis ha fattighjelp, men elles tok borna seg av ho. Ho og Sjur var foreldre til kjente personlegdomar som Ånen på Neset og Sjur-Ola på Sandslandet, Sjura-Rasmus i Katthus og «Fele-Sjur», som budde i Stavanger, men hadde sommarhus i Drarvikjå. Han var flink å spela fela. Han laga den jektemodellen som i 1995 vart hengt opp i Sandskyrkjå. «Sjurane» kalla dei Kari og Sjur sine etterkomarar, og det er mange av dei både i Sand og i Sauda. Dei likte å reisa ein del her inne i fjordane. Både Ola og Rasmus hadde små fartøy, nett som far sin – og dei var musikalske.

Ola Sjursen (1852-1923) – Sjur-Ola – var sjømann frå han var ung og fekk nok sine første erfaringar med faren Sjur Bjødnavikjå. Sjur-Ola busette seg på Sandslandet, og i 1891 finn vi han nemnd som jektematros og at han elles dreiv med ymse sjauerarbeid. Frå seinast 1900 førte han eiga jekt, og då han døydde var han forhenverande jektefører. Han førte både fjordabord og ved, som så mange andre, både til Sandnes og like til Bergen. Jektå heitte «Falken», og Sjur-Ola heldt ho støtt i god og fin stand. Før var han berre førar og ikkje eigar av «Falken». Han var då tilsett av gamla Giske (Rasmussen). «Falken» var alltid velhalden og i god orden. Så rodde han rundt ho medan han sa til seg sjølv: «Pene Falken, pene Falken» (etter Kaspar Nilsen). Ifylgje tradisjonen skal Sjur-Ola òg ha hatt ei jekt «Margrete». Det har vore før «Falken», og gjerne berre ei kortare tid.

Rasmus Sjursen (1856-1937) budde med familien i Katthus (i Drarvikjå), men sidan på Litlebøen på Tångien under Tjelmeland. I mange år hadde Rasmus ei skøyta, som visst nok tok berre 8 favner ved. Elles gjekk han på dagsarbeid, t.d. i skogen. Sjura-Rasmus vert skildra som ein mann som alltid var i godt humør, om tilværet elles kunne vera fattigsleg. Han var ofte på Sand, rodde utetter i ein færingsbåt. Då hadde han gjerne med seg noko litevetta som han selde. John F. Johnsen skildrar han i 1973 som ein som var med å setja sitt preg på gatebiletet på Sand i hans barndom (kring 1900).

Gustav Kornelius Rasmussen (1889-1973) var son til Sjura-Rasmus. Han budde med familien både i Skudenes, i Stavanger, på Sand og i Sauda. Gustav – «Staff» som han gjekk for i daglegtalen – reiste mykje som vanleg mann med jektene, men skal ei tid ha hatt jektå etter Andres Hedland (kring 1915?). Det er elles uvisst. Elles gjekk han òg på dagsarbeid. Midt på 1920-talet arbeidde han på fabrikk i Sauda, men på 1930-talet var han matros på rutebåten «Sand». Sidan var han igjen på fabrikk.

Alfred Sjursen (1882-1960) var son til Sjur-Ola. Han var med far sin på jektene frå han var ung, var såleis «jektegut» i 1900. Men i 1906 vert han sjølv nemnd jektefører. Kan hende bytta han med far sin om å føra «Falken». Sidan hadde han ein eigen slupp som han seglde med (kring 1924), men selde i 1929. På slutten av 1930-talet arbeidde han på sagjå på Eide. Sidan flytta han til Finnøy, der han overtok broren sin bustad på Kvame.

ASKJELFOLKE PÅ EIDE

Askjel Askjelsen Eide (1817-81) var frå Tveita i Jelsa, men kom til Eide på 1840-talet. I 1849 gifta han seg med dotter til jekteskipper Anfinn Eriksen på



Biletet viser jekter i vinteropplag på ettervinteren i 1887. Alle segl er slått frå. Ei jekt i bakgrunnen har segla oppe til tork. Det er nok same jektå som er på biletet lenger framme i artikkelen, og dei to bileta må ha vore tekne same dagen. Vi ser Nesahuset til venstre og elles den sentrale delen av Sandsvikjø i bakgrunnen..

Foto: Alice Archer.

Eide. Askjel hadde så tidleg som i 1853 halvparten i jekt «Færdigheden», som lasta 150 tønner. I 1860 hadde han jektå «Haabet» på 4 kommerselester. Han åtte og førte fartøy gjennom mange år, like til han drukna på Københavns red i august 1881. Han kom då frå Bergen «førende Jagt Maria Selina fra Stavanger», eit fartøy han åtte halvparten i. Sonen Anfinn førte jektå heim. Askjel vart sjølv gravlagd i Ystad (Malmöhus) i Sverige.

Askjel Askjelsen hadde tre søner som alle vart dugande jekteførarar og jektereiara, med bustad i Stavanger.

Askjel Askjelsen Eide d.y. (1849-1921) hadde eiga jekt og budde heime på Eide i 1875. Men seinast frå då han gifta seg i 1881 var bustaden Stavanger. Han var med i eit partsreiarlag i lag med svogeren Ommund Helgevold og syskenbarnet Hans E. Eide, skomakar på Sandslandet.

Anfinn A. Eide f. 1850, var med far sin til København i 1881, og førte jektå heim att. Han var nok alt då busett i Stavanger, der han sidan heldt fram som jekteskipper.

Ole Andreas A. Eide f. 1855 var den yngste av brørne, fartøyeigar og fartøyfører i Stavanger. Kona hans var frå Sand, Serina f. Pedersen (Sand). Ole A. Eide kjøpte i 1878 halve jektå «Olina» med 9 kausjonistar.

NJEDLANE («JEDLERADN») PÅ EIDE

Njedlane – i tre generasjonar – var kjende i fjordane for jektefarten, men like mykje for trelasthandel og sagbruksdrift. Det var elles først frå tidleg på 1920-talet at dei hadde eige sagbruk (eller rettare først i sameige med Jacob Jaatun på Eide).

Njell Njellsen Eide (1841-1919) voks opp som strandsitjarson i Eidssjøen. I 1871 lånte han 300 dlr. av 6 sambygdingar med pant i halve jektå «Elida». Det var såleis første kjende jektå hans. I 1874 finn vi at Njell som jektefører, «var fraværende paa Fiske hele Sommeren». Giftarmålet hans vart utsett av den grunn, men han kom for altaret 1874, saman med Margrete Sveinsdtr., ei gardbrukardotter oppe frå Eide. Njedl var like til Spania med jektå si, heitte det. Det einaste hjelpemiddelet var ein kompass. Elles var det fart på Lofoten og Austersjøen. I eldre år hadde han ei mindre jekt som heitte «Enigheten» og som han «rek i fjordane med». Ho vart selt nordetter kring 1917.

Sven Nj. Eide (1878-1960) var med faren på jektå frå han var ung, men kjøpte i 1905 sjølv jektå «Brødrene» frå Rennesøy. Denne var sidan i familien fram til 1967.

Nils Nj. Eide (1886-1969) var medeigar i «Brødrene» frå 1917. Fram til då hadde han ført gamlejektå til far sin. Granneguten Askild T. Eide var med han då.

Sidan fekk dei to bygd kutteren «Sandsfjord» på Stord og gjekk ei tid i rute Stavanger-Hylsfjorden. Dei hadde kutteren berre nokre få år, til kring 1917, då han vart seld på Karmøy. Ei tid hadde brørne Sven og Nils Eide fartøyet «Ørnå», før det vart selt til Anders Bakken i Vanvik, og vart eit kjent innslag på Hylsfjorden. Dei kjøpte «Ørnå» av forsikringsselskapet etter at fartøyet hadde sokke utafor Ås-sagjå. Nils var elles ein mann som hadde mange andre jern i elden, og det var broren Sven som førte «Brødrene». Nils var trelasthandlar og sagbrukseigar. Han dreiv sagbruk i lag med Jacob Jaatun frå tidleg på 1920-talet, og eige sagbruk frå 1946. I tillegg til sagbruket på Eide hadde han sagbruk på Våga i Imsland. Så var han engasjert i isskjæring på ferskvatn i Imsland.

Bjarne Eide f. 1915 var i fleire år på sagbruket til farbroren Nils Eide. Så var han med «Brødrene» i 28 år i alt. Han overtok jektå av i 1960 faren og av farbroren i 1962, og hadde ho til 1967. Då var det han selde.

RØRVIG-FAMILIEN PÅ EIDE

Bjedne Bjednesen Vanvik (Garvikjå) (1831-1917) budde fleire plassar med familien sin. Først var det heime i Garvikjå, sidan på plassen Ulsnes under Vanvik og så på småbruket Hagen under Rørvikjå. Bjedne hadde fartøy så tidleg som i 1875, og var nok gamal jektamann. Så seint som i 1900 var han sysselsett i jektefarten, men då var han nok med sonen «Tore Hagen» og jekt «Anna». Bjedne var medeigar i «Anna» første tida.

Thore B. Rørvig (Eide) (1868-1941) og familien hans flytta over fjorden frå Rørvik-Hagen til Eidsjøen 1902-03. Dei kjøpte då huset til Tormod Taraldsen, og vart buande vegg i vegg med familien Njell Nj. Eide. Thore Rørvig kjøpte «Anna» frå Marvik på slutten av 1890-talet i lag med far sin, Bjedne Bjednesen. Seljar var Torger Marvik. Tidlegare heitte ho «Haa-

bet», men Torger kalla ho opp etter kona si på same tida som jekta vart bygd om og fornya. Vi finn Thore nemnd som jekteførar frå 1898, og det var gjerne året han kjøpte. I daglegtalen gjekk jekt «Anna» under namn av «Tore-jektå». Tore gjekk under daglegnamnet «Tore Hajjen» (eller «Hejjen»).

Andreas Eide (1901-89) og broren *Erik T. Eide* (1898-1983) hadde «Anna» etter far sin fram til dei kvitta seg med ho kring 1968. Då hadde ho lege ubrukt over lengre tid. Erik arbeidde elles på sagjå på Eide, men budde på Sand. Han var sagmeister i seinare år.

ANDRE SKIPPERAR PÅ EIDE

Anfinn Eriksen, som hadde fartøy på 1820-talet, er omtala tidlegare.

Svein Sveinsen Eide (1852-1923), frå bruket Hauen, var ein av fleire lovande unggutar på Eide som tok til med jektefartøy på 1870-talet. Han hadde jektå «Falken» i 1877 og jektå «Lykkens Prøve» i 1886. Men så vart han tidleg sjuk (kring 1890), kom på sjukehus i Bergen, men døydd på Jæren 71 år gamal. Jektå låg att etter han ei tid før ho vart selt.

Endre Olsen Eide (1846-1936) hadde eit jektefartøy i 1880, men året etter utvandra han med familien til farm ved Ellsworth, Iowa.

Til sist her skal vi ta med to jekteeigarar med tilknytting til både Eide og til Ropeid.

Gullik Helgesen Ropeid (1831-99), f. på Eide, var plassmann i Barlundvikjå under Ropeid. Han åtte ein periode part i jektå «Larsine Johanne». Ola Rolfen på Sandslandet hadde ei jekt med same namnet.

Tarald Tormodsen Eide (1829-1900) budde i Imsland i mange år, og var jekteførar. Såleis vert han nemnd som jekteførar i Imsland då han i 1875 var på besøk på Ropeid. Han var lenge ungkar, men gifta

seg i 1883 og ekteparet sette opp hus i Eidssjøen. Men sidan reiste han ikkje. Thore Rørvig kjøpte huset hans.

JEKTESKIPPERANE I HYLSFJORDEN PÅ 1800-TALET

Jon Jonsen Tengesdal eller *Indre Selland* var f. o. 1814 i Tinn. Han døydd i 1880. Han budde med familien på plass både i Hylsfjorden og på plassen Alsberget under Ersdalen i Lovrafjorden. Om Jon Jonsen (då Ulsnes) veit vi at han i 1867 kjøpte jekta etter Lars Bjerga. Vi veit elles òg at han var båtbyggjar.

Torger Olsen Vanvik f. 1818 var jekteførar i det minste frå 1860-talet. Han flytta til Sandslandet, og er omtala ovanfor.

Lars Olsen Bjerga (1828-67) var ein drivande kar, eventyrguten i syskenflokk som voks opp på Ytre Bjerga på denne tida. Han fekk alt til å svara seg, både på land og til sjøs. Ifylgje tradisjonen hadde fartøy på sildefiskeriet og salteri både i Haugesund og nord med Kinn. Men han døydd ung, drukna i Osnesgavelen rett nordom Haugesund berre 39 år gamal i 1867. Vi veit at han hadde fleire fartøy. I 1865 selde han 2/3-partar av jektå «Lykkens Prøve» til Tormod Bjednesen Vanvik og Paul Andersen Valskår. Året etter selde han halvparten i jakt «Diana» til Lars Hansen Tengesdal. Då han drukna hadde han ei tredje jekt som husmannen Jon Ulsnes kjøpte etter han i 1867. Lars hadde kjøpt gardsbruk i Vanvik. Broren Andres overtok både gardsbruket og festarmøya hans.

Sjur Olsen Lervik (f. o. 1830 d. 1871) vert nemnd som jekteførar seinast frå 1865, sjå ovanfor (Sjurane).

Nils Olsen Bjerga (1831-1916) hadde fartøy som

brørne Lars og Andres, og var på sildesjau ute med havet vinterstid. Han vert nemnd som jekteskipper i 1864. Jektemannen Ånen Sjursen, av Sjurane, var med fartøyet til Nils Bjerga på 1870-talet. I fleire år budde Nils med familien på heiagarden Selland inne i Hylsfjorden. Fartøyet låg då i Habnajuve, rett utom Sellands-sjøen.

Bjedne Bjednesen Vanvik (Garvikjå) (1831-1917) vert nemnd ovanfor, under Rørvik-familien.

Tormod Bjednesen Vanvik (Garvikjå) f. 1834, bror til Bjedne, var jektefører i 1865. Dette året kjøpte han halvparten i ei jekt av Lars Bjerga, sjå ovanfor. I 1869 hadde Tormod jektå «Lydiana». Sidan reiste han til Bergen.

Andres Olsen Ytre Bjerga (1836-1919) skal, som brørne Lars og Nils, ha hatt fartøy i unge år, og i tillegg kunne han skomakarhandverket og han dreiv litt snikkararbeid. Andres overtok gardsbruk i Vanvik etter broren Lars, som døydde.

Lars Hansen Tengesdal f. 1837, kjøpte halvparten av jektå «Sesilina» av broren Anders, sjå nedafor, i 1869. Han skulle betala i to avdrag, nemleg når fiskeriet var slutt i 1869 og i 1870. Lars Hansen, som ei tid var husmann på Øvre Slettå, hadde frå før part i jakt «Diana» (nemleg frå 1867) og han åtte sluppen «Frøia» i 1870. Fartøya var nok nytta i sesongfiskeria ute med havet vinterstid. Sidan budde han på Sandslandet, sjå ovanfor.

Tormod Tormodsen Vanvik (f. 1840 d. 1885/90) var jektefører i 1861. I 1871 hadde han jektå Elisabeth (8 kommerslester). Sidan flytta han til Koparvik og døydde der.

Ola T. Vanvik eller *Bakke* f. 1841 var òg mellom jekteskipperane i Vanvik midt på 1860-talet, men flytta like eins til Sand.

Anders Hansen Tengesdal (1842-1869), frå plassen

Hagen, selde halvparten i jektå «Sesilina» nett det året han døydde, 27 år gamal. Kjøpar var broren Lars, sjå nedafor.

Kristen Tormodsen Vanvik f. 1843, bror til Tormod, var like eins jektefører i 1865 og flytta til Koparvik.

Jon Hansen Tengesdal (1846-1936) gifta seg med ei av døtrene i Hylen i 1874. Jon Hylen, som han etter kvart gjekk for, fekk seg fartøy i alle høve frå 1875. Han reiste med tømmer, ved, bork o.a. mellom Bergen, Haugesund, Stavanger og Ryfylke. Eit av jektefartøya hans vart rent på og kappa tvers av. D.s. «Lyderhorn» var den skuldige, og det var i Boknafjorden dette hende. Jektå sokk beint under føtene på dei. Etter at første kona Barbro døydde i 1908 gifta han seg opp att og flytta til Sandslandet og sidan til Finnøyå i mange år. Men siste åra var han hos sonen i Sauda. Jon Hylen gav seg med fartøy-drifta først kring 1924, altså nærmare 80 år gamal. Siste fartøyet heitte visst «Ellen Sofie».

Om jekteskipperar i Hylsfjorden, sjå elles òg Tengesdal-familien og Sjurane ovanfor.

JEKTESKIPPERAR FRÅ SANDS-BYGDÅ

Viss der var nokon «Steen-Ivar» Moss skulle ha grunn til å kalla «brakahoggarar og grautetarar» var det folk i Sandsbygdå (sjå s. 16), og det er då òg langt mellom fartøyfolket her.

Anders Andersen Fattnes eller *Løland* (1809-74) busette seg med familien på Sandslandet kring 1842. I åra kring 1850 finn vi han nemnd som jektefører. Det var truleg han som 1850-51 vert nemnd med jektå «Lykkens Prøve»¹. Men så måtte familien i 1853 flytta opp til Hedland i Sandsbygdå og overta farsgarden til kona der.

Anders heldt likevel fram med jektefart, og sonen,

med same namnet, etter han. Den første jektå sonen *Anders Andersen Helland* (1845-1915) hadde, åtte han i lag med *Tore Jonsen Hanakam*, f. på Hedland (1841-1923), og dei var dei einaste sjøfolka i Sandsbygdå i deira tid. Sidan hadde Anders ei jekt åleine som heitte «Alida». Ho vart seld først etter hundreårsskiftet. Tore Hanakam var den einaste skipperen i Sandsbygdå i 1875.

Mikkel Ingemundsen Hanakam (1798-1875) i Sandsbygdå, f. på Kvestad i Suldal, hadde elles òg ei jekt, som han freista få seld i 1845 etter å ha vorte skuldig Ola Olsen Sandane i Jelsa 60 spd.

Ernst Berge Drange er tilsett som konservator og bygdebokskrivar ved Ryfylkemuseet.

Opplysningane om skipperane er i hovudsak henta frå manus til «Sand. Gardar og Folk» b. III, ei bok som er i trykken ved årsskiftet 1999/2000. I denne boka vil det elles verta meir å lesa om skipperane og familiane deira på Sand, og samanhengane dei sto i.

I tillegg er det opplysningar frå dei andre bøkene i bygdebokverket «Sand. Gardar og Folk», bind I og II.

Opplysningar om særskilde fartøy på 1800-talet er for ein stor del kome fram i tinglyste panteobligasjonar, altså i samband med at eigarane tok opp lån på fartøya. Men fartøynamn er òg funne i skiftematerialet. Så er ein del opplysningar om fartøy henta frå ein database over jektefartøy i Jelsa/Sand frå tiåra midt på 1800-talet, utarbeidd på Sjøfartsmuseet i Stavanger (v/Harald Hamre). Desse opplysningane er merka med¹.

«Duen» av Erfjord

AV PER SURNEVIK

På husmannsplassen Surnavikjå under Vik i Erfjord vart Ola Surnevik fødd i 1854. For han og broren Rasmus vart livet jekter og sjøfart som det hadde vore for faren før dei. Ola dreiv med jekta «Duen», og drog i si tid til Bogssundet i Erfjord der han bygsla plassen Flåtå. Rasmus flytte heimanfrå så grundig at han reiv huset i Surnavikjå og flytte både huset og stadnamnet med seg til plassen Jåtodl i Tysvær, det som i dag heiter Surnevik på kartet. Hans jekt heitte «Sleipner».

Denne stubben handlar om Ola, «Duen» og hans folk. I 1889 gifte han seg med Valborg Østerhus. På Flåtå fostra dei seks barn, og då Ola døde av hjerneblødning i 1911, var det tre søner, Knut, Edvart og Malenius, dei såkalla «Flåda-knud-gutadn» som hadde «Duen» som arbeidsplass til langt ut i etterkrigsåra.



Jekteskipper Ola og kona Valborg Surnevik.

Den fjerde, Endre, vart mannskap i Jøsenfjord-selskapet i mellomkrigsåra. Valborg og Berta vart gifte på Jøsneset og i Erøy.

Ola hadde ikkje anna utkome enn det jekta og sjøen ga. Han var ein av mange sjøens fraktemenn, tok dei frakter som jekta dugde til, strauk langs kysten i motbør og medvind, gjekk i lett båten og bugserte jekta i dagevis over svartstille Hidlefjorden når vinden svikta, og kasta anker i vikar og sund når uveret snudde vrangsida til.

Veda-farten var ein av støttepillarane i økonomien. Ryfylkeskogane produserte famneved i stor stil, og marknaden var Stavanger. Bøndene lødde veda-la på svaberg og strandkantar. Jektene la til ved flomålet, og skiene flaug frå hand til hand i lange dugnadsrekker



Flåda-Knud-gutadn, Knut og Edvard Surnevik som var siste eigarane av «Duen».



«Duen» vart ombygd frå hønerau til skøyte-rau og fekk motor, men linjene fortalde om opphavet som jekt.

når dagen kom og veden skulle om bord. Time for time fyltest rom og dekk så høgt som seglbommen tålte. Det lukta sterkt og godt av turt brenne når jekta i kveldinga seig frå land. For Ola vart det gjerne ein tre vekers tur til Stavanger på ei slik last. Ved Jorenholmen skulle han høkra veden ut i småsal til småfolk og storfolk. Den frie marknaden pressa marginane.

Ola tok namnet Flaaten då han fekk seg stykket i Bogssundet, og døypte borna sine med det namnet også, men han oppdaga fort at eit godt rykte har sin verdi, så det vart uråd for Ola Flaaten å selgja ved like godt som Ola Surnevik, så han laut ta barndomsnamnet tilbake.

Skitfarten på Bergen var ein annan pillar. På den tid kom Ryfylkingane til Stavanger, skaffa seg lyngmark på Madla og Tasta og vart bylands-bønder. Dei trong gjødsel, og storbyen Bergen – utan omland – hadde ei sann overflod av «pudrett», opphaveleg eit fransk ord for avfallet i utedoane. Det vart ein eigen bransje å transportera pudrett til bruk på jordene rundt Stavanger. I Bergen kunne jektene leggja til ved nokre store lektarar som uavlateleg fekk påfyll frå «hevdabriggane», spesielle hestekjerrar som nattes tid kørde

rundt på do-tøming i byen. Ved lektaren låg jekta, fullasta med tomtønner som mannskapet fylte ved hjelp av bøttestore ausar på lange treskaft. Råstoffet var gratis, og leveringsprisen i Stavanger kunne vera ei krone pr tønne, for ei last som kunne vera 300 tønner. 18 jekter skal ha vore i drift i pudrettfarten, og det heiter seg at folk kjende lukta lenge før dei såg jekta når vinden stod rette vegen. Det er som med dagens blautgjødsel over Jæren. På Flåtå vanka det med åra både sølvskeier og anna husgeråd som hadde hamna i pudretten i Bergen, men som vart «frynsegoder» for jekte-skiprane.

Og den tredje pillaren var lossement-farten. I dei rike sildeåra i førre århundre drog det tusenvis av små opne seksæringar frå kvar ei bygd og grend i heile fylket ut til kysten og havgapet for å møta silda. Fiskarane måtte ha tak over hovudet. Kvar sjøbu var tettstuva med kveldstrøyte karar, og når ikkje sjøhusa strakk til i utværa, så kom jekteskiprane med sine «hotell-skip» og gjorde seg nokre øre i overnattings-tariff for fiskar-hordane. Jektene og seksæringane fylgde silda frå Hordalandskysten til Tananger, med trongbølte og kummerlege losji, men med tett sosial kontakt mellom bygdelag og generasjonar.

«Duen» fekk den lagnaden at jekta vart landsett på Foreneset i 1907 for å forbyggjast, då vart ho bortimot fornya. Seinare, då Flåda-knud-gutadn overtok, forlengde dei jekta, laga moderne skøyte-akterende og sette inn motor i «Duen», som først enda sine dagar etter at sildeåra i etterkrigstida ebba ut.

Eldstesønene Knut og Edvart vart mannskap for faren frå dei var nevestore.

Edvart har fortalt på kasett til systersonen Olav Erøy eitt og anna frå dette livet – ikkje dei store orda nett, men som eit ekte innblikk i livsform og levekår i den tids småkårs fjordbygder kan det ha si historiske interesse å gjengi noko derfrå med hans egne ord:

12 VEKER SKULE OG SJUK BARNDOM

På Flåtå hadde me tottri sauer, og så hadde me ei ku, men me kjøpte halvedelen av foret. Ja, nei, det va kje sprege greiedn det. På Flåtå hadde det budd folk før i tidå, for hundrevis av år sidå. Men når han far begynte der, så hadde Erøygardn ein teig kvar, Åsmund og Bergje, for der va eit gjerde av tre tvers gjønå Flåtå. Han far kjøpte matrial og bygde hus sjøl.

An Knut gjekk på omgangsskulen, men eg gjekk på skuel i Bogsundet. Fyste dagjen eg gjekk på skuel va fyste dagjen Eikehaugen va lerar i Erfjord, og det va fysste dagjen det var skule i skulehuset i Bogssundet. Me va vel ein tie-tolv ungar tenkj'eg, ifrå Sandvigjå, Smeavigjå og Bogsgardane. Me hadde 12 veger skule i året, men eg har vel kje gått halvedelen av det helle, eg. Eg va sjuklege, va eg på skulen to dar, så låg eg tre' dagen. Og det va ett år eg mest'ikkje va på skuel heila året. Eg heldt på å blei skjeive i akslendn. Så mått'eg vara hima og hong itt' ein neve ein time te dagjen.

Nei eg har kje rekna på det, eg, men jordmorå hadde rekna på det og sa det te meg ein gong: – Det e merakkel med deg så ikkje har gått på skuel, sa u, – ja, eg har nå gått någe på skuel, sa eg. Ja, hu hadde rekna på det, og eg hadde gått temmele narre på halvedelen, sa u.

MED NAUDA PÅ DØRSTOKKEN

I 1907 va det skrekkejele ringt for oss. U mor blei sjuke, U reiste adle plasser for betennelse i auene, va sjuke i åravis. Te sjuende og sist reist u' te Ålvik, og då blei u bra.

Det året bygde me om sjøttå på Fuglasteidn. Det va an far, og eg va med. Det blei nytt alt i hob. Det fanst kje någe så va brogande... på innsidå va de barre mold. Den gongjen forlengde me na ikkje, aent enn i bauen, den tid hadd' u hønerau. Det va seilskuta då. An Knut låg i giktfeber det året og kunn'ikkje gjera någen ting.

Så va det eg og far så rodde te Fåreneset om mårnadn og him om kveladn og så åt Tyssefjorden og slya (aurefiske med landnot) om nettedn, for å halda livet, for me blei nekta mat. Me va skyldåge ..

Me sov ein time på mårankvisten, så va det å ro te Fåreneset igjen, Eg hugsa trea nåttå, då me rodde frå Tednes, då eg fekk åradn ans far oppå mine, då vakna eg igjen....Det va hardt, men du vett me måtte gjera de me kunne, sko me leva.

Auren så me fekk, sende me te byn, me fekk visst 80-90 øre, og oppi to kroner for dei store, men du vett det var eit hal-tjug kilo i sendingjå.

Det va dei tider me va ganske mjøl-lause. Eg og Knut sko reisa te Osen (Hålandsosen), for det va kje handelsmann enn i Osen då. Det va Ågie Tåneset så va handelsmann. Og så sko me ha mjøl. –Nei, de får kje borga meir, sa an. Me måtte ro him foruten. Og det va kje løye... Ja, så me måtte slya nått og dag, så me livde på den måten altså. Uten mjøl så blei det fisk og poteter...Så det va kje feite greier den tidå..

Og så veit du han va skyldåge for heila greiå med fartyet, han. Men itte kvart kjøpte me dei nøtene då, av an Åsmund og Jakob, den parten dei hadde med Vågadn. Og så begynte me å fiska både vinter og sommar, og då gjorde me det svina godt, me fiska for ni tusen kroner.

Og då sa an far det atte -vil de hjelpa meg or skuldå, sa an, så ska de ha sjøttå, sa an. Og det fekk me og. Og itte kvart kom me oss meir i helså igjen, men du vett de va nå møkje sjukt, både eg og Berta , og mor og, hu hadde hjertefeil og.

KONFIRMASJON MELLOM NOT-KASTA

Eg va med an far på brislingfiskje den sommaren eg gjekk og les. Han hadde hyrt någen landnøter i frå Sand, an far. Så rodde me i fjordadn. Eg måtte ro ifrå

Tytlandsvikjå te Osen (Hålandsosen) for å gå for pres-ten, og i frå Jelsavågjen te Erfjord , kvar fjortende dag rodde eg åtleina på dei turadn. Eg rodde ifrå Sand og, og him.

Og eg reiste ifrå Sand for å bli komformerte og. Me va ute med notå, og så tok me på tosdagskveel, eg og far, rodde ifrå Sandseide og te Røsstrandå, og så gjekk me øve te Rød om kveel, lånte me løkt der, det var begande mørkt – det va om hausten – og gjekk vidare te Tøsse. Der lånte me båt og rodde te Breivikjå. Så når me kom te Ørakovikjå så lånte me båt der og før me kom him i totidå om nåttå. Og så va det å bli komormerte om dagjen.

På tebaketuren la me lag med ein kar som sko te Sand, han hadde båt på Kolstølendingjå, og så rodde me derfrå te Sand. Det va kje någe konformasjonsel-skab i den tidå...Det va på an igjen på fiskje om månda-gjen.

Men eg fiska så møje eg hadde konformantkler det året. For eg hadde fudle lot. Og hadd ikkje eg vore med så hadde me kje fått ein brisling.

Du ser me fiska samen med någen ifrå Vormedalen, og så va di galne og ville him på jupejakt (rype-), dei karadn. På himvegen sko me ta ein tur åt Lovrafjorden for å sjå itte brislingjen. Basadn va farne i føreveien, og eg va med i spelebåten eg . Dei såg kje någen ting, men eg blei vare ein mørkje...så me kasta på ein ein dott, og andre dagjen kasta me igjen, me fekk tri slige dottar, du vett det va kje møje, men me hadde 90 kroner på loten,...og hadd ikkje eg vore der, så hadde me vel rodd ifrå heila greiå.

SILDAFISKET – EIT VÅGESPEL

Seinare blei det sildafiskje frå eg va konformerte te eg va narre på 50 år. Dei fyste årå va eg i lag med an far på jektå. Den var brukte te lossement. Me heldt på tri år

med landnot, men det blei kje møje av, ifrå Skudenes nordøve te Slåtterøynå.

Eit år fiska me sakta møje sild, men ka hjelpde de, når dei me selde te – eit bergensfirma – gjekk konkurs.

Ein gong blei me berga av redningskjøttå. Det va fele greier det. Me hadde sett på Sandve, nordvest av Jar-stein. va ute og trekte to setningar, hadde last og sette inn i någe friske auståvind. Me helt atte tri -fira hektoli-ter i båten te barlast då me sette ut atte for å berga den andre setningen, så frisk´an på helste godt, men strau-men gjekk nord, så det va kje så forfardeleg sjø. Med tri gadn inne, sa eg og Knut me ville sleppa ned, åt botnar igjen, for der va møkje sild på di. Men Åkje og Sigurd Levaskjeret dei trudde det atte – neii, mon det kan vara så møkje på det andra gadnet ?

Jaja, så va det liga gale det. men, dei andre trudde atte det gjekk, det plar aldri vara någe sild på det rom-pegadnet. Jaja, me halte inn, men så snudde strau-men, så kvar sjøen braut. Då vett du me såg det atte me ville søkkja ned. Dei heldt på med auså og med allslags merakkelse. Men heldigvis kom redningskøytå, ´u kom ned og sette rundt oss, og skvette ein del lyse (fiskele-ver-olje) på sjøen så det blei stilt, gjorde ein baut rundt oss, og så sette itt´oss og heiv ein tau te oss og sette fast. Og på skøyta var der ein kar med lyse i ei vassausa, han låg på rekkå, og sildra lyse på sjøen te adle tider så me unngjekk brotsjøen. Skipperen sette då på nordsidå av Sandve, på Hibnes, der va ei bukt så va någelonne, men an tord´ikkje seila heilt opponne, me fekk ro i land og dra i land så møje gadn så fanst. Me drog på land tri gadn, med sildå på, og så såg me atte me sko greia det, rodde uttpå, og di tog oss på tamp – igjen – og sko seila opp te Sandve, for der hadde me skjøttå. Der var Røy-kjanesadn, dei trudde me va gåen, så dei gjekk itte ankeret på sjøttå, og han Rasmus Røykjaradn, han fyrte opp og sette i gong og gjekk oss te møtes..

Jaja, det gjekk godt det, men det hadd'ikkje vore lengje, viss te atte me ikkje hadde fått redningsjøttå. Det va 'kje alltid løye på det fiskje...

I BLINDE INN BOKNAFJORDEN

An far va kjende for å vara nokså hissige te seila. Når han kom på ein ting så ga an seg ikkje. Ein gong an sko him, de va nåttå med snøddreva og dei to andre erfjord-buadn hadde seilt to dar før oss, og det tytt an va skrekkejele att dei andre sko komma før oss, så me ikkje sko komma him någelonne på sama tid.

Jaja, så tog me ud å seilte frå Veavågjen og te me kom te Brattholmadn (Mellom Karmøy og Bokn). – snøddreva og kveel va det.. Eg sa eg de me an, eg: – jaja me fekk sedja ne på Ognahabn å tørna. – Neii, sa an, – eg trur me prøve, sa an, – i snøddreva – og kryste.

Og så sto an alltid i kappen, der hadd' an klokka på veggjen, så såg an kor lengje an sto kvar veg – i snøddreva og seilte – og så varskudd an oss kvar gong an sko venda – og seilte..

Så hadde me någen ifrå Ombo med oss, ifrå Nådlandshagjen, så me sko ha i land. Og me såg kje land me, ifrå me seilte frå Brattholmadn te me va i Nådlandshagjen. Me trafte de akkorat, Nådlandshagjen, og fekk di i land – de e godt sjømannskab! Me hadd ikkje mottor då, elle kompas å stikka ut me. Men an visste nok ka an gjekk møte på kvar baut – an hadde nok sine beregningar.

Nei, det va ein gong seinare og, me va på Veavågjen. Di va seilte eit par dar føre oss desse karadn då og. Og så kom me te Veavågjen om nåttå, Og så om måran va an te å trekkja på land desse her greiedne – nøter og båtar og alt i hob. Og når klokka va ni om kveel så va det kuling av nordvest. Så tog me to rev og fokkå, så hadde me någe me kalte stormklyv. Krysste ud av

Veavågjen te någen grunnar der så me kadla Kvitingadn. Så prøvd an å snudde ein gong for Kvitingadn. Nei, så vill' u kje rundt. Så fylt' an seilet igjen og kuvende, for når an ikkje greidde den fysta vendå, så mått an snu, så an kuvende. Ja så seilte me nordøve, fekk liggjande vind der så me låg te Føynå. Men så snudd an te nordervind, kuling. Så me låg i sokk og kav og sette gjønå skavladn – og du vett der e kje akkorat någe romt der...

Nei, då kommendert an meg på den eina sidå, og Knut på den andra sidå, te sjå itte stagadn innitte leiå... Jaja, me kom te Kåbarvigjå klokka 12 om nåttå, så hadde me to dirdølingar med oss, så me måtte sedja i land der, to støkkje. Der va friske vind og god vind.. Me meinte atte me ville leggja oss te og venta te mårons, for me ville kjøba någe med oss him. Ja, nei, så heldt an kje fred. Så då klokka va to så va det på an igjen. – Ja sigle me nå, sa an – så e me hima te mårons, sa an. – for nå har me god vind.

Ja, me måtte gje oss, me, likevel, for gamlingjen han sto på sitt.

Og så tog me og hivde opp då klokka va to, og seilte og kom te Erfjord. Og desse andre, Jakob Farmannsvigjå og Pål og Andreas Tednes, dei låg på jiljevågjen – dei tytt'ikke det va någe ver å fara i, så då me smatt inn Bogsundet, så såg me dei kom ud av jiljevågjen om måran.

Ja, an va både hissige og flinke.

Per Surnevik er tidlegare redaktør i Stavanger Aftenblad, nå pensjonist og busett på Rennesøy. Jekta Duen hørte slekta hans til, og ein del av stoffet til denne artikkelen har han frå eit kassettopptak med onkelen sin.

Seigliva kar

AV LARS OFTEDAL

Johan Ellingsen Berge fra Kaalabygdo i Høgsfjord, en ungkar paa 23 aar, har en skjøite, han farer og ræger med her og der paa fortjeneste.

Nu i tirsdays skulde han saaledes til byen med en ladning møbler fra Jørpelands fabrik i Strand. Det blæste en kuling af SV, med regntykke og stor sjø. Di maatte selvfølgelig baute sig frem. Mellem 6 og 7 om kvelden stod di indover mellem Horje og Teistholmane. Han var selv tilrors. Foruden ham var der to mand og etpar kvinnfolk som passasjerer.

Læg godt i ogn! raabte han til en, som sad nede – vidste ikke riktig hvorfor han sa det; kom saa paa det. I det samme var der noget som small bag ham, og han tænkte, det kunde være fangelinen i baaden, di slæbte efter sig.

Kom og ta roren! raabte han til en af di andre, mens han-jømte i baaden for å se til slæberen. Idet han stod der og halte ind på tauet, kom der et braad og fylte den; linen sprang, baaden gik bent under efter akterenden, og skjøiten, som løb for toppa seil, kom langt fra ham. Der laa han og balte med å komme paa kjølen; men baaden sveiv rundt for hver gang, han gjorde forsøg med det. Saa vilde han faa nøglen udaf baaden, da han dermed haabte å faa den til å ligge støt, men det gik heller ikke. Da han kom op af dybet for 2den gang, saa han, di arbeidede ved å faa skjøiten rundt.

Ned med klyveren! raabte han til dem og gik under igjen. Da han atter kom op, skreg han: Fir pigen! – saa godt sanste han sig.

Endnu en gang under, og da han nu kom op igjen, skreg han: Driv paa, karer! Imidlertid fik han baaden paa ret kjøl og arbeidede nu med å faa aarene loss fra kjeipebaandene, hvori di laa, for å flyde paa dem; men det mislykkedes, og

saa gik han under paany; nu kjipte han sig op med anstrengelsen af sin yderste kraft, saa næsten halve holen (kroppen) kom op over vandet, og da var baaden væk.

Saa nærmede skjøiten sig og di fik kastet en ende grastau til ham paa 6-8 favner, og da han fik tag i den, hadde han stivkrampe i den ene foden.

- Han hadde vætter paa – dem fik han stikke ind i oljetrøien – han vilde nødig msite dem – for å kunen ta fastere tag i tauet. «Hal ind, gutter!» raabte han til dem af fuld hals, og endelig fik di ham paa rækken; men da han hadde oljeklær, sjøstøvler, sydvest og fuld paapakning, var han tung å slide: men da di nu tog tag i ham alle 4, fik di ham endelig indover, og manden var berget. Da var han saa medtagen, at han i begynnelsen ikke sanste sig.

Imidlertid kom han sig snart, da di hadde faat ham ned i den varme kahytten og faat klærene af ham.

Det helt stod paa en 3 kvarters tid. Di løb ind til Viervaa-gen og blev liggende der med natten. Og da var han allerede saa tilkviknet, at han kunde hoppe i land og sammen med den ene af kameraterne gaa op paa gaarden for å faa laant en baad å ha med sig til byen, som di naadde den følgende dag ved middagstider.

Enhver maa si, det var ein seigliva kar.

«Din tid var endnu ikke kommen. Det var gud, som bergde dig og vil forsøge med dig endnu en tid å faa dig evindeligen frelst – søg derfor ham!» sa vi til ham, da han fortalte os den livsfare, han hadde været i.

Lars Oftedal (1838-1900) hadde starta Stavanger Aftenblad i 1893. Denne artikkelen sto på trykk 14. februar 1896. Det er Per Surnevik som har gjort oss merksame på artikkelen.

På skuletur

AV KOLBJØRN HAUGE

Skuleturar er ikkje noko ny oppfinning. Me reiste på skuletur då eg gjekk i skulen òg. I dag dreg skuleungane både til utlandet og til norske storbyar når dei skal lufta seg litt, men slike eksotiske stader fekk stort sett fred for Ryfylke-ungar desse åra før krigen. Oftast heldt det med ein tur til ei strand eller opp på ein eller annan ås på øya heime. Der åt me skulematen vår og leika oss ei stund. Læraren las kanskje noko frå ei bok eller snakka litt om fedrelandet og dei stygge danskane som hadde lurt frå oss Grønland, Island og Færøyane i 1814. Utpå dagen rusla me heimover kvar til sitt, og alle var så absolutt samde om at det hadde vore ein gild dag.

Men av og til blei det slått på stortromma. Då leigde me oss båt og drog utanbygd. Einaste ulempa med det var at det kosta pengar. Ikkje så store summen rett nok. Ein femtiøring kanskje, om farkosten var ei simpel føringsjekt med motor, ei heil krone om båten nærma seg passasjerstandard og heile dagen gjekk med. Me var ni sysken heime, og sjølv om ikkje alle var i skulealderen på same tid, så blei det alltid ei ekstra bør å bera for foreldra våre som hadde nok med å skaffa pengar til det daglege brød.

Turen til Avaldsnes med Hålejektå var ein minnerik tur. Hålejekta snobba seg med dronningnamnet GYDA. Litt ufortent, kanskje, det var lite som minna om ei dronning når ho kom sigande på fjorden. God nok til å føra famnaved og sauer og slikt på, bevares, men av fleire grunnar var ho så absolutt ikkje nokon turbåt. At ho gjekk som ein snigel, gjorde ikkje så

mykje, folk hadde betre tid den gongen enn no. Verre var det at det ikkje fanst do ombord. Gutane og mannfolka greidde stort sett å gjera frå seg det meste bakom styrehuset. Kvinnfolk og jentungar måtte greia seg med ein pøs bakom ei opphengd seglfille nedi rommet. Når pøsen var så full at det blei problem med praksisen, vart han lempa opp på dekket og tømd utanbords, og så blei bøtta returnert til det provisoriske toalettet og klar til ny innsats. Slik luksus som livbelte fanst ikkje om bord i GYDA. Rett nok hang ein liten lettboat på slep og gjorde farten på jekta endå meir miserabel. Men skulle ei ulukke komme på, ville ikkje halvparten av passasjerane fått plass i lettbooten, og det undrar meg den dag i dag at foreldra våga senda ungane ut på ei slik farleg ferd.

Turen med BJORDAL til Jøsenfjorden og Hjelmeland var ein festleg tur. Fint vær og bra båt. Etter at øybuane først hadde fått vond nakke av å stira på Skomakarnibbå og dei bratte nutane innover mot Førre, returnerte me til Tøtlandsvik. Der blei det run på snop og brus hos handelsmannen, og dei få tiøringane me hadde fått med oss til uforutsette utgifter, fekk bein å gå på. Best hugsar eg at han Basse Fåra hadde sumla vekk nøkkelen til matskrinet sitt, og at handelsmannen kom dragande med eit digert, assortert nøkleknippe og hjelpde guten or nauda. Så sette me oss inn i leigde bussar og kjørte til Hjelmeland. Det var første gongen eg sat i ein buss, og det sveiv meg ikkje at eg i mitt vaksenliv skulle kjøra den same vegen mange gonger i ein bil som eg åtte sjølv. Eg hamna i baksetet på bussen

saman med eit par Hidle-gutar. Me oppdaga snart at dersom me drog i ei snor oppe under taket, så let det i ei fløyte ein eller annan staden i bussen. Me hadde mykje moro med denne oppdaginga ei stund, heilt til sjåføren stansa bussen og sa frå at når øybuane no endeleg var komne fram til sivilisasjonen, så fekk me oppføra oss som folk. Først då me kom fram til Hjelmeland, forklarte ein av dei vaksne meg kva praktisk føremål snora og fløyta hadde, noko som har vore meg til god nytte seinare i livet.

Ved kaien i Hjelmelandsvågen låg BJORDAL og venta, og turen heimatt gjekk utan andre uhell enn at han Trygve Fjetland gløynde å hoppa av på Eidssund og laut følgja med til Jørstadvågen og gå heim derifrå. Me andre kom oss vel heim alle saman. Einaste minus i opplevinga var då det blei kjent heime at eg hadde kjøpt meg mitt livs første banan i Hjelmelandsvågen for den 25-øringen som var igjen av femkroningen me tre syskena hadde fått av ho mor til å greie ut billettar til båt og buss.

Best hugsar eg kanskje likevel den skuleturen eg ikkje kom med på. Den gjekk til Sand, veit eg. Kombinasjonen av at billetten kosta 50 øre og at eg berre var sju år gammal, gjorde at foreldra mine prøvde å overtala meg til å bli heime. Det gjekk lettare enn ein kunne forventa. Grunnen til at eg gav meg så fort, var litt original, og hadde foreldra mine kjent til årsaka på eit tidleg stadium, hadde dei vel kanskje sendt meg på skuleturen likevel. Det hadde seg nemleg slik at det var

skotpremie på kråker i Sjernarøy kommune den tid. Det var ikkje nødvendig å syna fram heile fuglen, men kom du med eit par uskadde kråkeføter til heradskasseraren, fekk du to blanke tiøringar. Så tok han ei tong og klipte av ei tå på kvar fot for å hindra dobbelkrav, og så fekk du både pengesummen og dei merkte fugleføtene med deg igjen når du gjekk.

Arne og Magne – brørne mine – såg med lita glede fram til ein skuletur der dei laut ha oppsyn med og ansvar for ein gutetass på sju år. Men no hadde det bore så heldig til at Magne hadde funne ei daud kråke med uskadde føter uti Varnesholmen, og desse føtene kunne eg gå og byta om i kontantar om eg ville halda meg heime og ikkje seia noko til far og mor om avtalen. Så reiste syskena mine på turen, og historia om kråkeføtene kom for dagen då eg skulle gå og byta kråkeføtene om i klingande mynt. Foreldra mine var alltid pinleg ærlege, og eg var redd for at heile finansoperasjonen ville gå i vasken. Men denne gongen lét ho mor nåde gå for rett. Ho tenkte vel som så at ei daud kråke var ei daud kråke, og summen var ikkje større enn at synda gjekk an å leva med. Eg fekk gå med kråkeføtene og henta tiøringane mine, og heradskasseraren gav meg beskjed om at eg berre kunne kasta dei tåklipte fugleføtene inn den opne døra til hevdaskuten når eg gjekk forbi.

Kolbjørn Hauge er pensjonert lærar frå Sjernarøy, nå busett i Stavanger. Han er ein flittig forfattar, og mest kjent for kriminalbøkene sine.

«Navigare necesse est . . .»

– Om dyrlegeskyss i Ryfylke

AV KARL J. LAMBERG



Veterinæren på veg ombord i skyssbåten i Vikevåg. Skipper er Martin Mikkelsen.

«Det er naudsynt å segla». Desse orda skal ein romersk høvedsmann ha sagt til mannskapet sitt då dei fekk ordre om å segla med forsyningar til ein flokk landsmenn som var i knipe. Mannskapet meinte det var fare for livet deira om dei tok ut – difor la høvedsmannen til: «Vivre non est necesse» – «å leva er ikkje naudsynt».

Skulle ein snu litt på flisa kan ein vel seia det slik at for folk i Ryfylke med dei mange øyar og lange fjordar har det vore naudsynt å segle dersom ein skulle oppretthalde livet. I alle høve har det vore slik i hundrevis av år før vegvesenet kom på å byggja bruer og grava gigantiske tunnelar under havbotnen.

Sjøen var den viktigaste og ofte den einaste ferdselsvegen.

Ikkje minst naudsynt var det å bruka båten for dei tenestemenn som skulle røkta yrket sitt på dei mange øyar og innetter dei lange fjordar. For det kunne sjølv-sagt ikkje sitja ein slik tenestemann på kvar holme.

Det gjaldt lekjar, lensmann, jordmor og prest – og i eit husdyrtett område som Ryfylke ikkje minst veterinæren. Det er denne siste delen av skyssverksemda – altså dyrlekjarskyssen – som skal omtalast her.

Frå omlag midten av førre århundre fekk me eit offentleg veterinærvesen i Noreg. Det var dei såkalla «amtsdyrlekjarar», som i første rekkje skulle ta seg av dei smittsame og tapsbringande husdyrfarsottene, men som også skulle «være forpliktet til å yte veterinærhjelp til befolkningen i sine distrikter . . . i den utstrekning deres offentlige forretninger tillater».



Bernhard Eiche gjer skyssbåten klar på Judaberg (1960). Bak ligg lensmann Bergsvik sin båt.

Ved århundreskiftet var Ryfylke delt i to såkalla «amtsdyrlægebestillinger». Det var Austre Ryfylke, der amtsdyrlekjaren budde på Jelsa, og Stavanger med amtsdyrlekjaren stasjonert i Stavanger. Seinare vart distriktsveterinæren for Austre Ryfylke flytt til Sand (ca. 1911), som også vart mamnet på distriktet ei tid. Frå om lag 1920 vart amtsdyrlekjartittelen omgjort til distriktsveterinær, men grensene for dei gamle distrikta var dei same. Det tidlegare Stavanger amtsdyrlekjardistrikt skifte namn til Ytre Ryfylke på denne tida. Distriktsveterinæren budde i Stavanger og distriktet omfatta heile 11 kommunar. Det var Kvitsøy, Stavanger, Strand, Forsand, Hjelmeland, Fister, Årdal, Rennesøy, Mosterøy, Finnøy og Sjernarøy. Distriktsveterinæren budde som nemnt i Stavanger og det seier seg sjølv at han på ingen måte kunne yta bøndene alle dei tenester som var naudsynte i dette svære distriktet. Dessutan var det «dei offentlege forretninger» som skulle prioriterast. Rutebåttilbodet var skralt. Husdyrtalet var aukande og fordelt på mange øyar og tildels einbølte gardar innerter i fjordane. Fisket spela den gongen ei stor rolle, så til all lukke fanns det ei mengd fiskeskøyter og andre privateigde båtar som i ein akutt situasjon kunne henta veterinæren og elles tena som både sjuketransport av folk og lekjarskyss.

Også i Austre Ryfylke laut ein nytta båtskyss mange stader. Vegnettet var lite utbygd og gardane låg spreidd. Eit framsteg vart det då fergesambandet Sand–Ropeid vart opna. Og elles vart vegnettet utbygd etter kvart. Likevel var båtskyss naudsynt mange stader – og er det framleis i dette distriktet.

I det heile teke laut ein nytta ukonvensjonelle framkomstmiddel og «improvisera». Det vert fortald om distriktsveterinær Haraldstad på Sand at han ein vinter i 1940-åra gjekk på skeiser på fjordisen til ei kalvsjuk ku innst i Hylsfjorden. Det var 2 mil kvar veg. Ikkje å undrast over at han var lite gangfør dagen etter.

Gjennom heile 20- og 30-talet var distriktsveterinæran stort sett åleine om veterinærtenesta i dette området. Og skyssen var, som nemnt, oftast skyssbåtane som til vanleg gjekk ein gong om dagen og ikkje det ein gong til mange stader. Det vart overnatting, og det tok tid. Ekstraskyss med skøyter og andre motorbåtar vart nytta berre i spesielle tilfelle og når «rekvirenten» var villig til å betala det det kosta, eller når det gjaldt sjukdomar som var lista opp til lova og der «det offentlige» kom inn med tilskot.

Etter siste krigen kom det ein sterk oppgang i husdyrbruket også på våre kantar. Betre og sterkare foring, meir intensiv drift med auka produksjon til følge førde til at sjukdomsfrekvensen hjå husdyra auka, særleg dei såkalla «produksjonssjukdomane». Og så var det dette med den kunstige befruktinga, inseminasjonen på kyr, som også bøndene her ville gjera seg nytte av. Det var berre veterinæran som kunne utføra denne tenesta i førstninga. Ikkje minst auka interessa for den «nye» rasen, NRF-kua – eller «samrøringsfeet», som statskonsulent Sæland kalla det. Finnøybuen var tidleg ute her – den første NRF-kua kom til Finnøy i 1948.

Distriktsveterinæren i Stavanger kunne sjølv sagt ikkje på nokon måte nå over alt dette. Difor slo kommunane seg saman og tilsette veterinærar med kommunalt tilskot. Først ute var truleg Strand, Hjelmeland, Årdal og Fister. I 1956 kom Finnøy og Sjernarøy etter. På Rennesøy var den «Veterinære forsøkgarden for småfe» på Hodne oppretta i 1943 og veterinæran som gjorde teneste der ytte hjelp til bøndene i fritida si.

Det vil i det følgjande bli tilhøva i «Øyryfylke» som vert omtala, då det er dette underskrivne kjenner best til.

Den kommunale veterinæren i Finnøy og Sjernarøy hadde 11 øyar å fara over. I tillegg kom dei såkalla «Fisterøyane», Halsne, Bokn, Byre og Måløy avdi desse

låg lageleg til for veterinæren på Judaberg.

Båtskyss var difor heilt naudsynt. Ein kunne sjølvsagt nytta seg av tilfeldige båtar, betre ville det sjølvsagt vera å ha ein «fast» skyssbåt. Ein var heldig å få til ei slik ordning med Bernhard Eiche, som elles var medeigar i ein butikk på Judaberg. Båten var ikkje stor, omlag 25 fot, med ein Tomycroft motor som gjekk så stilt at ein kunne snakka saman utan å ropa. Diverre kunne ikkje motoren regulerast frå styrehuset – ein måtte ut for å gjera det, noko som kunne vera surt i dårleg ver. Radar og den slags moderne remedier var sjølvsagt ikkje vanleg på den tida. Ein gjekk på kompass og klokke, tok ut kursane i godt ver og korrigerste dei med visse mellomrom. Skyssmannen hadde kystskippereksamen – og kva betre var: Han var krabbekjent i området. Dette var viktig avdi det ikkje fans bilar på dei aller fleste øyane. Ein laut gå til fots, dersom ein då ikkje kunne seia sikkert kva klokkeslett ein kom. Då hende det at ein fekk stå bak på ein traktor – eller i nokre tilfelle vart henta med hesteskyss. Men skyssmannen var kjend og la til ved naust og andre høvelege stader nærast mogleg den garden ein skulle til. Likevel vart det mykje gåing med det ofte tunge utstyret



Leif Ørke ombord på skyssbåten i Vikevåg.



Skyssbåten til Leif Ørke på veg til kai i Vikevåg (1965).

ein veterinær hadde bruk for.

Når det gjaldt skyssutgiftene var det ordna slik at rekvirenten betalde ein fast sum som var lik for alle utan omsyn til avstand. Kommunane betalde mellomlegget. Ved utgifter over ein viss sum kom også fylket inn med refusjon.

Sumars dag og i fint ver kunne det vera ei lyst å fara med båt mellom øyane. Det er utruleg vakkert i øyryfylke! Men når austavindskulingen bles ut gjennom dei lange fjordane og sjøen møtte havstraumen frå Boknafjorden var det ikkje så triveleg. Ofte laut ein «gå på veret» eller også «lensa unna» – for det er utruleg kva sjø han kan setja opp sjølv her innaskjers. Ein palmesundag stod ein mann på Nord Hidle og såg på dyrlekjarskyssbåten i kikert. Me kom ut Helgøysundet og skulle attende til Judaberg. Det bles stiv nord-vest med haglbyger og me laut manøvrera mot sjøen eit stykke. «Av og te såg eg båten og av og te ikkje», sa mannen seinare. «Og eg tenkte me' meg at de' e' någe me' å vera dyrlege og».

Gale kunne det og vera i mørkre og skodde, og når det var kuling og snødrev. Me gjekk som nemnt etter kompass og klokke – og det gjekk bra dersom ikkje straumen

dreiv oss av. Verre var det med den andre båttrafikken inn og ut fjorden som ein ofte måtte kryssa. Ein gong var me heilt oppe i hekksjøen frå ein av Jøsenfjordbåtane. Men det gjekk bra.

Båtreisene tok sjølvsagt tid. Frå Judaberg til Eik på Kyrkjøy, eller til Aubøsundet tok det omlag ein time. Det same til Sør Talgje. Og til Jørstadvåg tok det 1 1/2.

På den tida – heilt opp i 70-åra var det lokale telefon-

sentralar på dei fleste øyane. Desse var ofte stengde eit par timar om ettermiddagen og om natta. Då kunde det henda at dyrlegen vart henta av båtar frå dei andre øyane. På Judaberg låg Ryfylke Meieri og ein hadde god nytte av «mjølkeskøytene» som frakta mjølk til meieriet. Desse kunne ta med medisiner til bøndene der dei henta mjølka.

Det vart mange turar til øyane gjennom åra. For no å ta



«Hulda» ved kai i Vikevåg.

eit tilfeldig år, året 1961, så var talet sjukebesøk med utgangspunkt Judaberg slik:

Atlatveit	6
Jørstadvåg	14
Eidsund	12
N.Hidle	18
Aubøsund	24
Nesheim	7
N.Talgje/Helgøy	15
Eik	32
Ramsvik	7
Fogn (Sæbøvåg, Holmastø, Sørvåg)	74
S.Talgje (Gardsvåg, Nordstø, Østebø)	43
Indre Bokn	4
Byre	6
Måløy	1
Skartveit	3
Rennesøy	1

Tilsaman vert dette 267 turar. I tillegg kjem turar som gjaldt inseminasjon, så talet er nok over 300.

I 1962 vart det store og uhamselege Ytre Ryfylke



M/S Rygerøy i frisk bris.

veterinærdistrikt delt i eit Ytre og eit Midtre Ryfylke. Det hadde seg slik:

I 1961 vart den Veterinære forsøkgarden på Hodne i Rennesøy nedlagd og verksemda flytta til Høyland prestegard ved Sandnes. Rennesøybuen miste då den hjelpa dei hadde hatt av veterinærane på Hodne. Etter initiativ frå Rennesøy kommune med god hjelp av stortingsmann Lars Ramndal frå Mosterøy fekk ein gjennom ei deling av distriktet – nærast ein sensasjon på dei tider. Det nye Ytre Ryfylke veterinærdistrikt skulle omfatta Kvitsøy, Mosterøy, Rennesøy, Finnøy og Sjernarøy. Distriktsveterinæren skulle ha stasjon i Vikevåg på Rennesøy. Midtre Ryfylke vart då dei andre kommunane av det gamle distriktet og med distriktsveterinær på Tau.

Frå november 1963 stasjonerte altså distriktsveterinæren i Ytre Ryfylke i Vikevåg og hadde no 22 øyar å fara over. Båten vart framleis det viktigaste framkomstmiddelet. Det kom nye kommuneveterinærer i Finnøy (som etter kommunesamanslåinga også omfatta Sjernarøy og «Fisterøyane»). Men dette var ofte unge folk som var borte lange stunder m.a. for skuld millitærtjeneste, så distriktsveterinæren fekk ansvaret for mykje av den daglege praksisen der og – i tillegg til «dei offentlege» forretningane.

I Vikevåg dreiv Leif Ørke skyssbåttrafikk, skyssa folk til og frå byen når dei hadde ærend dit utanom rutebåttidene og i tillegg sjuketransport o.l. Det vart naturleg at også veterinæren nytta denne båten – særleg innan øyane i Rennesøy kommune (der også Mosterøy var innlema etter kommunesamanslåinga på 60-talet). I tillegg hørde også Austre Åmøy av Stavanger med i distriktet.

Når det gjaldt Finnøy og Sjernarøy var det langt å gå med båt frå Vikevåg. Det vart difor naturleg å nytta skyss frå Østhusvik når ein skulle dit. Jørgen og Tho-



«Pioner» på veg ut i frå Vikevåg.

mas Gangenes hadde ein god båt, ikkje stort større enn den ein hadde nytta på Judaberg, men solid og ein framifrå sjøbåt. Dei hadde tidlegare skyssa veterinærane på Hodne når desse tok «raid» til øyane. Men dette hadde ofte vore om kvelden og natta på fritida til desse veterinærane. Det var difor ein lette at ein no kunne gå på dagtid. Elles nytta ein av og til båt frå Reilstad. Det var Toralf Ingebretsen sin «Trio». Ein hadde ei tid faste kontordagar på Finnøy. Då nytta ein ofte «Gangenesbåten» til Reilstad om føremiddagen, og rutebåten attende frå Steinnesvåg om kvelden.

På Brimse hadde dei merkeleg nok ingen motorbåt. Men det var kort veg over frå Gangenes. Likevel hende det nokre gonger at ein vart henta med robåt. To mann rodde og sjøl trona ein bak i rongane og kjende seg omlag som salig Peder Dass på det kjende tresnittet til Espolin- Johnson.

Det hende elles at folk som sjøl hadde båt, t.d. på Mosterøy, Sokn, Talgje og Fogn henta dyrlege sjølv.

Kvitsøy kom i ein klasse for seg. Boknafjorden kan vera hard i ulageleg ver. Oftast vart ein henta på Reia-



«Rygervakt», dyrlekjarskyss i mange år på 80-talet.

nes av ei skøyte eller ein kutter frå Kvitsøy. Særleg kunne sjøen verta grov ytst i Mastrafjorden, mellom Reianes og Klosterøy. Det var her rutebåten «Sandeid» gjekk ned under eit uver 5. desember 1951. Åtte menneskje miste livet og sju vart berga ved det høvet.

Noko rutesamband mellom Rennesøy og Kvitsøy var det ikkje. Skulle ein nytta rutebåt laut ein reisa om Stavanger. Og båtane korresponderte ikkje, så ein laut overnatta på hotell. Staten kravde at ein i offentleg oppdrag skulle reisa «på den for det offentlege billigste måte», det vil seia med rutegåande befordringsmiddel. Men med hotellovernatting i Stavanger vart dette like dyrt som å ta ekstraskyss.

Så mange turar til Kvitsøy vart det ikkje gjennom året. Men husdyrbruket hadde teke seg sterkt opp der og gardane var veldrivne. Dessutan fekk ein her det første fiskeoppdrettsanlegget i distriktet.

Båtane ein bruka var som oftast «Kaba» frå Kvitsøy, eller også «Hulda» eller «Selma» frå Vikevåg. Dette var gode skøyter som tålte ein uversdag.

«Hulda» vart nytta til mange turar elles i distriktet og, og hadde vore nytta både til sjuketransport og anna ferdsle til Stavanger.

Radar hadde ho ikkje, men ekkoloddet gjorde god nytte i skodde og dårleg sikt så kjend så eiaren, Karl Dalaker, var med botntilhøva i området.

«Hulda» fortener elles nokre ord for seg sjølv.

Ho er no den einaste som er att av skøytenes som Rennesøy i si tid hadde så mange av og som var så viktige den gong fisket spela ei stor rolle i næringsverksmda her. Det var så mange av dei, er det sagt, at når alle låg inne kunne ein gå tørrskodd over «vågen». I Kulturminneåret 1997 vart «Hulda» vald til Rennesøy kommune sitt kulturminne. «Hulda» var opprinneleg klinkerbygd - ei gamal «svenske», som ein kalla det. I 1955 vart ho ombygd og skroget vart slik det no er -

altså karavelt. Motoren var opprinneleg ein 30 Hk. Union, men den motoren som står i skøyta i dag er ein 40 Hk. «Rubb» (Wickman) bygd i 1959 - visst nok ein av dei siste av det slaget som vart produsert. Ved sida av å vertta nytta som fiskeskøyte - gjekk ho i årevis i «potetfarten» på Bergen. Denne potetfarten er i seg sjølv eit kulturhistorisk tema i Rennesøysoga.

Ho er altså litt av ei kulturperle som det vonlegvis vil verta teke vare på også i framtida.

Rennesøy fekk riksfergesamband på 70-talet og det vart no høve til å ta bilen med over til dei andre øyane i kommunen. Dersom det då ikkje var noko som hasta slik at ein ikkje kunne venta på ferga. Og det var det jamnt - så skyssbåten var framleis viktig.

På slutten av 60-talet hadde L. Rødne & sønner i Sjernarøy skaffa seg ein ny og moderne skyssbåt. M/S Rygerøy var ein stor båt med plass til 55 passasjerar. Og farten var heile 18 knop. Omtrent samstundes kjøpte Toralf Ingebretsen på Reilstad M/S Taifun, ei noko liknande båt. Det var naturleg for veterinæren (veterinærane, for etter kvart vart det fleire av dei) og også for veterinæren (veterinærane) på Rennesøy å nytta desse båtane.

Finnøy vart det elles eige veterinærdistrikt i 1970. Den første distriktsveterinæren der var båtentusiast og skaffa seg eigen båt. Den noverande distriktsveterinæren har og eigen båt som han nytter i blandt. Men elles vert nok Rødnebåtane framleis nytta til veterinærskyss i nokon mon.

Og no var utviklingane i gang. Snøggare og større båtar gjorde avstandene mindre. Det kom bilar på alle øyane (med unntak av Brimse) - fleire og fleire etter kvart.

Finnøy lekjardistrikt femna fra gamalt om kommunane Sjernarøy, Finnøy og Rennesøy. Etter kommunesamanslåinga i 60-åra vart Mosterøy slege saman med

Rennesøy og Sjernarøy med Finnøy. I tillegg kom «Fisterøyane». Lekjardistriktet vart altså munadleg større.

I 1968 vart distriktet delt og Rennesøy fekk eigen distriktlekjar. Det vart no naudsynt med ein ny og meir snøgtgåande ambulansebåt. Ikkje minst avdi distriktlekjarene i Finnøy og Rennesøy tok vakter for kvarandre, eit samarbeid der også distriktlekjaren i Hjelmeland kom med. Det kunne difor ofte verta lange reiser.

Rundt 1970 gjekk Leif Ørke og Karl Dalaker (eigar av «Hulda») saman om å kjøpa ny skyssbåt - med kommunal garanti.

«Pioner» var noko nytt og storveges i Rennesøy. Han var 32 fot lang og gjorde god fart. Han vart nytta både som lekjarskyss, ambulansebåt og dyrlekjarskyss.

Den første «Pioner» vart i 1973 skifta ut med ein endå dyrare og raskare båt med same namnet.

L. Rødne & sønner kontraherte også nye båtar, snøggare og meir komfortable. Frå 1. januar 1980 overtok Rødne «Pioner». Seinare vart ein annan av Rødne sine båtar stasjonert i Østhusvik. Han gjekk skuleskyss, men vart også nytta av veterinærane i Rennesøy.

Båtane «Ryggerskyss» og «Rygervakt» gjorde 24 og 26 knop - det vart omlag som å køyra bil og kunne ikkje samanliknast med dei gamle skyssbåtane som gjorde 7-8 knop i medvind. I 1974 tilsett Rennesøy kommune ein kommuneveterinær med bustad på Møsterøy. Det vart mest han som nytta desse skyssbåtane - som ikkje gjorde mila lang frå Østhusvik til Askje.

På byrjinga av 70-talet fekk Kvitsøy riksfergesamband. Sambandet med fastlandet vart betre og meir regelbunde. Delvis grunna dette vart kommunen overført til Sandnes veterinærdistrikt frå 1.1.1977. Og i 1993 vart det oppretta eit Stavanger veterinærdistrikt der også Kvitsøy kom med. Distriktsveterinæren her nytta oftast ferga. Og ellers går det an å få ekstraskyss

dersom noko er svært akutt.

I dag (1999) er atter Finnøy og Rennesøy slegne saman til eit veterinærdistrikt med namnet Ytre Ryfylke. Distriktsveterinæren har kontoret sitt på Judaberg, men i dag er det fergesamband frå Hanasand på Rennesøy, om S. talgje og til Ladstein på Finnøy. Det er også ferjesamband med Holmastø på Fogn. Likevel er det nok av øyar att i Finnøy kommune der ein lyt nytta ekstra båtskyss.

Med dei snøggåande båtane ein har i dag kan tilhøva likevel ikkje samanliknast med slik det var for 40 år sidan.

Når det gjeld Rennesøy er øyane her samanbundne med bruer og undersjøiske tunneler - alle unnateke Brimse, der ein framleis må nytta båtskyss.

På ein måte hadde den «gamle» motorbåtskyssen sine lyse sider. Ein kunne slappa av - ein var «på veg» og kunne ikkje anne gjera. Jau, ein kunne sova - og ein kunne lesa. Og det var ikkje få boksider ein pløygde seg gjennom på desse turane. Skyssmannen svingde kjelen og diska ikkje sjeldan opp med anna snadder. Dessutan kunne ein skaffa seg ei fiskekoke dersom tida rokk. Ein kunne slengja ut hårpa på heimveg frå fullførd oppdrag dersom ein kom framom ein fiskegrunne. Og jamnt var det fisk å få.

Jau, dei «gamle dagane» hadde sine gode stunder - sjølv om dagane ofte vart lange og nattesvevn på visse tider av året var eit luksusproblem.

Men lyden av sjøen som skvalpa langs båtsida og brusa om baugen, og duren av motoren - det var og ein musikk som kunne gje sjelefred i all ansemda.

Karl J. Lamberg har våre dyrlege i Ryfylke i over 40 år. han er nå pensjonist og er busett på Rennesøy.

Båt og fjordaferd i Folkemusikkarkivet

AV RUTH ANNE MOEN

Stikkordet var «båt» då eg denne gongen var på leiting i arkivet, og sanneleg fann eg litt av kvart. Her frå ei lita båtferd ned Suldalslågen:

*To båter ut frå Hønesteg utfara,
ved Tjelmarne dei monne kaga,
ved Sandsfossen dei monne ila,
ved Fiskaberget dei monne kvila.*

Denne stubben blei nedteikna i Suldal av Olav Sande ein gong mellom 1910 og 1920. Kva for slags båtar som har vore med på denne ferda, er ikkje godt å seia. Det kan vel iallefall ikkje ha vore ein slik ein?

*Ro ro rikka
båten var ei stikka,
mastro va ein pølsepinn,
seglet va eit korveskinn.
Så kan båten sigla ut og inn
kor han ve åtleina.*

Barnestubben lærte eg av Bertha Moe på Nesflaten. Men denne båten må vi no i allefall ikkje legge ut med:

*Det var alt udi Persien, det var en gamall brigg;
i sønder var hans seiler, og daarlig var hans rigg;
.....*

Slik startar ei vise Olav Sande skreiv ned på Sand. Men her kjem ein som vil byggja seg ein meir staseleg variant:

*Eg ve byggja med eit skjep ut a' lettaste kork,
og masteren av hvalfiskens ben,
og vimpelen skal vara utav rødaste gull,
og flagje' skal vara lika så.*

Dette er første verset av visa «Herr Peders sjøreise» slik Jacob Mollatveit frå Molla i Sauda syng han. Jacob lærte visa av far sin. Han hugsar ikkje alle versa lenger, så eit par av versa har eg etter Karl Hjorteland frå Hjorteland i Suldal. Visa er gammal – teksten er svært lik middelalderballaden «Jon Remarson», men melodien er nyare. Vi får høyre om Peder som går til fostermor si for å spørje om korleis han kjem til å døy. Då ho seier han kjem til å døy på havet, vil han ikkje høyre på ho. Då går det som det må gå:

*Så kom der eit skip, ja så deiligt og så smukt,
det skulle til Aust-India gå.
Men når det hadde seilat et par hundrade mil,
då börja denne skuta til at stå.
Og skipperen som var en forstandige mann,
og han talade forstandige ord:
Kom lader oss kaste ein gullterning her ombord
for at sjå ken som størsta sønd har gjort.
Den första gullterning som på sørgjebordet rann
for dessa sjøfarande mann,
og loddet det treffte på herr Peder første gang,
å elskade koningjens sønn.*

Det er så at terningen skal peike ut den største syndaren – det er han som skal ofrast til havgudane for å berge ski-

pet. Dei kastar tre gonger – Peder blir peika ut alle tre gongane.

*Så tok dei han Peder i det gullfagre hår
og kasta han på bølgame dei blå.
Når Peder bjønte synka, bjønte skuta te å gå
og sveiva om på bølgame dei blå.*

Magnus Skibeveag på Sand fortel at denne visa og har vore utgangspunktet for ei anna vise laga om ein lokal skipseigar. Her kjem eit slåttestev som har vandra vide:

*Kor fere han Jo med båten sin?
Han ligge på havet og fiskar sild.
Får 'an 'kje sild, så ete 'an kling
i båten sin, i båten sin.*

Det er Ingrid Vårvik frå Hamrabø i Suldal som er kjelde til denne nedteikninga. Leiv Mæhle, spelemann frå Høgsfjord, har spelt inn ein halling knytta til same stevet. Det finst elles fleire viser om fiske. Visa om Nordlandsfiskeriet er kjend mange stader. Guttorm Førland frå Strand er kjelde til ei notenedteikning Holger

Barkved gjorde av visa. Her er nokre av versa han kunne:

*Om Nordlandsfiskeriet eg syngja vil ein song
og nå vil eg begynna for aller fyrste gong.
Ja, søringen e modige å reise lange vei.
Ja, der e mod i brystet, han blir ei hastig lei,
hastig lei.*

*Når Santehans er kommet me draga skal i nord,
å søja etter sildå i kvar ein enkel fjord.
Og helst der kvalen stander, der har me beste håb,
å gjera oss eit nodesleng og lasta godt vår båd,
godt vår båd.*

*Kor herligt er at skua vårt kjekke fiskeri,
me dampar og med seilarar som sigle her forbi.
Me gjentene så går det med et hurra over alt.
Når ein kan berre hjelpa oss me tunnar og me salt,
og me salt.*

Claus Frimann si vise «Ondt ofte lider den Fiskermand» har vore populær og blitt knytta til ulike melodiar. Her er ein melodi Olav Sande har teikna ned på Sand:

Ondt of - te li - der den fis - ker - mand som ud maa fø - re før ha - nen
AL da - gen plød - she i kol - de vand. Paa hjem ei tæn - ke før so - len

gø - ler. i vaa - de trøi - e, sne - driv i øi - e. O sad i
da - ler.

der i guld - klæd - te høi - e! i an - det fandt.

*Ondt ofte lider den Fiskermannd,
 Som ud maae fare, før Hanen galer,
 Al Dagen pladske i kolde Vand,
 Paa Hjem ei tænke, før solen daler,
 I vaade Trøie,
 Sneedriv i Øie -
 O, sad I der, I guldklædte Høie!
 I andet fandt.*

Mange av dei små barnestubbane, gjerne brukt til å sveve ungane, handlar om å ro på fiske. Om det har vore fleire av desse i kystfylka enn elles i landet, er vanskeleg å seie. Tekstane har heilt klart vandra på kryss og tvers over heile landet, men dei har fått sine lokale vriar. Det same gjeld melodiane. Berre frå gard til gard kan det vere skilnader

*Ro ro på fjorden og dra så laksane store,
 dra de med lever og rogn
 og salt han i tønner og før han te Sogn
 og så koma atte med melk og med kodn.
 Så bryggjar me og bakar
 gutane kvar si kaka.
 Der er eple også plomma,
 stappa dei i lomma.*

(e. Ingrid Vårvik, Hamrabø i Suldal)

*Ro ro til Balta!
 Fiska seien og salta.
 Salta han baade med ister og rogn,
 leggja 'n i tunnor og føra 'n til Sogn.
 So skal me bryggja og baka
 og steikja badne ei kaka.*
 (Hjelmeland, frå Torkell Mauland sine nedteikningar.)

*Ro ro te Baltaskjer,
 koss mange fiskar fekk du der?*

*Ein te far og ein te mor,
 ein te søster og ein te bror,
 to te den så fiskjen drog or havet.
 Hogg han me kleppen,
 stapp 'an i sekkjen,
 gøym så nåke i møllarebekkjen te julå.*
 (e. Margit Teig, Sauda)

*Ro ro riska
 me ska av å fiska.
 Fiska oss ein liden mort,
 me ska ikkje leva tort
 om laurdagskveldane.
 Hogg i ryggjen og stapp i sekkjen,
 gøym så noge te Tormo' me bekkjen,
 gøym så noge te jole,
 te Per og te Ole,
 og ein te den som fiskjen drog i havet.*
 (e. Lena Slettemoen, f. Molaug. Trad. Forsand)

*Ro ro te fiskaskjer,
 koss mange fiskar fekk du der?
 Fira feite laksar;
 den eine glapp,
 den andre slapp,
 den tredje fikk me inkje fatt,
 den fjorde var der inkje.*
 (e. Olina Bergjord, Suldal)

Her er vi framleis ute i båt, men ikkje på fiske:

*Ro ro relte,
 kjøpa badne belte,
 nye sokka, nye sko,
 så kan badne heimatt ro
 te sin kjere far og mor.*
 (e. Peter Barkve, Bjørheimsund)

Ro ro te Håskjer,
 det sat ei kjering å fraus der;
 kjerringjå sko opp å dansa.
 Nei, ho konn' ikkje dansa,
 ho hadde så vondt i foten sin,
 ho kon' ikkje trø etter nåken ting.
 Trø i ring og trø i kring,
 trø 'kje på mor sin kjukling!

(e. Hilda Helgeland, Erfjord)

Ikkje alle barnesullane er like finslege. Men her kjem iallefall båtbyggjaren fram:

Ro, ro rulte,
 badne var so svolte,
 Mor ho gav det lite mat,
 far han slo det med riset bak.
 Nei, det skal inkje graata;
 det skal veksa te stor'e mann
 og byggja skip og baata.

(Høgsfjorden. Frå Torkel Mauland sine nedteikningar.)

I denne lille stubben nedskriven på Kvitsøy er vi og ute i båt, men det kan vel seiast eit og anna om moralen her og:

Tvo maakar og ei kraaka
 sette seg paa baaten hans papa.
 Papa tok ein stor'e stein
 kasta paa kraako og gjorde ho mein;
 kraako ho laut daua, -
 slo henne midt i auga.

(Frå Torkel Mauland sine nedteikningar.)

Sjantiar er arbeidssongar knytte til sjømannslivet. Det kunne vere korte taktfaste rop eller lengre viser i fast takt. Visa nedanføre er ein «hand over hand» – sjanti. Velle Espeland fortel i boka «Blow ye boys, blow»: «Små, lette segl som jager, klyver og stagegl kan heisast ved at ein dreg hand over hand. Slikt arbeid kan gjerast utan sjanti, men når det fyrst hadde vorte vanleg med arbeidssong, var det knapt det arbeidet om bord som ikkje fekk sin sjanti»:

Ut fra Bliden-sol vi seilte, fa-de-ra-de - ral-la la
 søt-te kurs og rle-tig peilte, fa-de-ra-de - ral-la la

le-dal i en syd-syd-vrøt, som det vi pei-le kunne best. Fæde-

ral-la - la fa-de - ral-la - la fa-de - ral-la la .

*Ut fra Blidensol vi seilte,
faderaderalla la
satte kurs og riktig peilte,
faderaderalla la
Ledål i en syd-syd-vest,
som det vi peile kunne best.
Faderallala faderallala
faderallala.*

Toralf Klungeland frå Ølen er kjelde til denne. Han fortalte at mora som var frå Vikedal kunne hugse at dei song denne på verftet. Stadnamna i visa er frå Stavanger.

Korleis er det no å vere kjerast til ein sjømann?

*Aa ingen sjomann so vil eg ha,
som gaar med besutte buksa;
men eg vil ha meg ein krambudkar,
som kann med gjentorne floksa.*

(Hylsfjorden. Frå Torkel Mauland sine nedteikningar.)

Ei mengd viser handler om sjømannen som reiser frå kjærasten og om korleis ho går og ventar heime i uvisse. Her frå ei vise sunge inn av Åsmund Tveitane frå Suldalseid:

*Adjø min søde pige, nu maa jeg reise bort.
lov aldri mig at svige, så falder tiden kort.
Men du maa ikke sørge, vær kun ved freidigt mod,
jeg hjem vil snarlig komme hvis lykken er mig god.*

Jacob Mollatveit kunne og fleire slike viser. Her frå visa «Se månen over havet smiler»:

*Hør signalet ifra skibet lyder:
Aksel favnar nu sin unga brud.
Å farvel min Lina, Aksel siger,
å farvel, jeg må på sjøen ud.*

Og så går jenta heime og engstar seg. Dette verset er henta frå ei vise som startar slik:
«Lengsel, o lengsel, o tar da ei slut»:

*Langt ut på havet der har jeg en venn,
han som meg elsker han elskes igjen.
Stormer og uvær truer ham der,
og jeg må greda mens andre dei ler.*

Men det er no ikkje alltid ho sit heime og ventar heller:

*Den stakkels sjømann seiler hjem og han iler til sin
brud
men når han kom til huset frem, han fikk et hjerte-
skud.*

*Den venn som han festet seg i vår hun sat på en
annens fang
Hun hadde utslått alt sitt hår og sang en elskovs-
sang.*

Ja slik kunne det og gå. Det er Aslak Brustveit frå Suldal som har sunge inn visa desse versa er henta frå. Andreas Vanvik frå Hylsfjorden kunne og visa, men på ein litt annan melodi.

Riktig ille går det i denne visa:

*Jomfruen sat på det høye fjell og såg ned i dypen
dal.
Da så hun et skip kom seilende,
da så hun et skip kom seilende med tre unge grever
udi.*

*Den aller yngste greven som her udi skipet var,
han ville med henne trulova sig,
han ville med henne trulova sig, så ung å så skjønn
som hun var.*

*Så trakk han ud av sin finger en ring av det rødeste
gull.*

*Se den, se den vil jeg give dig,
se den, se den vil jeg give dig, dersom du vil være
min brud.*

Vidare får vi høyre at han reiser den sjøs att. Etter tre år kjem han heim. Men då har han vore borte for lenge:

*Ja, nu har du været forlunge, for i dag står din kjæ-
rast brud.*

*Hvem du skal få til brud igjen,
hvem du skal få til brud igjen, det veit den store
Gud.*

Det hele ender med at den unge mannen tek sitt eige liv, og det i bryllaupet til kjærasten.

Visa har eg lært av Johanna Steinbru frå Suldalsosen. Ho hadde lært visa av Mallin Berge.

Jacob Mollatveit kunne og denne visa. Han meinte han hadde lært den av morbror sin, Kristian Mollatveit, eller av Pauline Børkjeland som tente der i dei tider. Jacob brukte ein heilt annan melodi. Her var det heller ikkje grever, men vanlege matrosar som var ute og seilte:

*Pigan satt oppå høyan fjell
og såg ned i dybe blå hav.
Då såg ho eit skjep kom seilande
med tri matrosar ombord.*

Langs kysten finn vi fleire viser som omhandler ulykker, og fleire av desse har og vore kjende i Ryfylke. «Revevisa» er frå seilskutetida og fortel om forliset med ein losbåt utanføre Revtangen på Jærkysten i 1835:

*I september attenhundre og fem og tredve man
skrev,
var det ikke at beundre hvad som da paserede,
da en brigg kom i farvande, som da var i tvende
sind,
om han skulde søke landet og gå ind for kontravind.*

*Derpå straks til sjøen løpe, i fra Reve fire mann
for å komme dem i møte, om de vilde søke land,
jeg vil ikke noget dølge ti de tvende menn var lods,
deres drenge vilde følge, hvor de vendte deres kos.*

I sep-tember atten-hundre-fem-og-trede-ve man skrev, var det
ikke at be-undre, hvad som da pa-se-re-de, da en
brigg kom i far-van-de, som da var i tvende sind, om han
skulde søke landet og gå ind for kon-tra-vind.

*Briggen de besøke vilde, seilte hurtig vinden god
kunde sig ei forestille faren som dem forestod,
men da de sig mot ham nærmet, da oppreistes
bølgens svar,
sagde en oss Gud besjerme, gid vi nu omborde var.*

*Samme mann han monne si, til sin dreng ved mas-
ten stod,
berger seilet lat oss drive, til vi komme dem i mot,
de var ennu litt i luvart, briggen lå fra dem i le,
havets bølger dennem truer, de må tage seilet ned.*

Det går gale og berre ein av dei fire blir redda. Teksten er skreven av Tønnes Horpestad, kalla Store Tønnes, melodien har eg etter Alfred Varhaug frå Nærbø. Her kjem eit vers etter ei notenedteikning etter Ambjørn Tjøstheim. Ho bruker ein litt annan melodivariant:

*Du som kom igjen tilbake, dig vil jeg anmode helst,
at du aldri dine dage glemmer Gud som dig har frelst,
ikke heller må du tenke at det var din egen makt.
Nei, Gud lot dig livet skjenke, ha nu nådens tid i akt.*

Somme av visene har sterke antydningar til reiarane som lar profitt gå føre sikkerheten om bord. Her frå visa «Med lengsel så vil jeg fremføre»:

*Jeg haver eit ord til dei store som lever så flott og
galant.*

*Dei skulde i sjøgangen klore. Da tenkjer eg stasen
forsvant.*

*Eg tenkjer dei fikk andre tankar når kommandoen i
stormen der lød.*

*For dei visste at halvråtn plankar var alt mellom
liv eller død.*

Det er Jacob Mollatveit som er kjelde til denne og, sjølv hadde han lært visa av morbroren, Kristian Mollatveit.

Folkemusikkarkivet har ikkje berre stoff frå Ryfylke, men frå heile Rogaland. Eg slutter difor av med ein liten stubb frå Karmøy, om Jokkum Syver – ein gamal sjømann som har gått i land?

Du som kom i- gjen til- ba- ge. Deg vil jeg an- mo- de helst at den
tid du har til ba- ge. Tak din Gud som deg har frelst. Ikke
hel- le må du tenkja at de va di ei- d makt. Gud han
let deg u- bet skjenke, ta nå nådens tid i akt.

Kjenne du noge te han Jokkum Syver,
han hadde hatt av ein gammadle klyver,
buksa og vest av ein gammadle sekk
så ein gammadle skipper hadde kasta vekk.

(OS-6/41. Nedteikna etter Andreas Vanvik, Vanvik).
O hører i sømænd som pløier
Neptunus paa bølgerne blaa
saa meget ondt vi maa døie
naar landsmænd til kvile kan gaa.

O, hører, i sømænd som pløier Neptunus paa bølgerne blaa saa meget
ondt vi maa døie, naar landsmænd til kvile kan gaa. Sand,
Sand

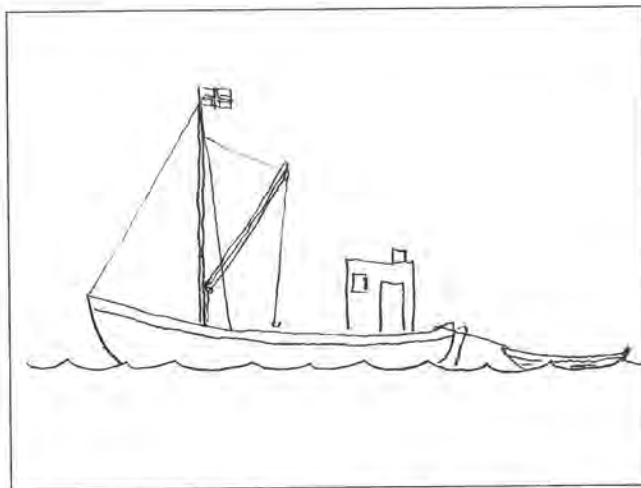
OS-6/41. Nedteikna e. Andreas Vanvik

Jekta – barndommens draum

AV PER SURNEVIK

Mi barndoms båtstø var eit hav og ein hamn – med kaia og vikar og steinskjær og brottsjøar. Der segla «seilebådane» under kommando av kjeppar og hysingar i hendene til sjøkyndige gutungar som vassa så langt at støvleskafta bar – og litt til.

Og seilebådane bar småstein og kuskjell og kongler og anna stykkgoods frå kai til kai, inntil dei ved rundinga av den ytste storsteinen i støa havarerte så lasta bar til botnar og skuta låg med masta i vatnet. I båtstøa imiterte me tusen daglegdagse kyst-situasjonar slik me såg dei og opplevde dei og hørde om dei – på dei vaksne kaiane og slippene og bryggjene og fiskegrunnane.



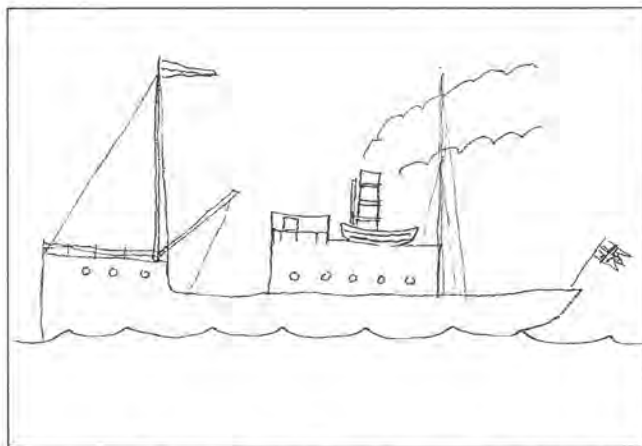
Alle gutane i kystskulen kunne teikne båtar. Først og fremst kunne dei på ein prikk detaljane i far eller onkel eller Laurits si skøyte.

Seilebåten var gutungens aller første fartstid i sjømannskap. Det var ei etteraping: skrogformer og riggar, tauverk og knutar, rekkverk og kuauger – alle detaljar på dei store båtane skulle kopierast på dei små – som oftast vart sluttresultatet langt mindre imponerende enn gutungens indre visjon då han starta på alle sine handverksmessige eksperiment. Men prosessen skjerpa blikket for omgangsmåtar og løysingar, og den ga gutetanken så mange svar på kvifor. Kvifor måtte seglskuta ha bly i kjølen? Kvifor måtte vantene streva bakover? Kvifor måtte dekkslasta plasserast med blick for tyngdekrafta? Seilebåten var kystgutens learning by doing. Derfor var sjølv førstereisguten halvvegs faglærd då han sidan som tenåring mønstra på si første skute.

Seilebådane tilhørte eit slags fellesmarked i fjorden. Det kom seg av at det nok var så som så med forøyningane i båtstøene, så når floa kom og vinden slo om, så strauk seilebåden til fjords og hamna for ver og vind i ei heilt anna strand – til glede for heilt andre smågutar.

Derfor var verslitne seilebådar slett ikkje uvanlege funn på ei strandvandring – og alltid til næring for fantasi og nye spennande sjøferder for dei nye og stolte eigarane, inntil båten ei ny haustnatt strauk sin kos igjen – vonleg til ny glede for andre finnarar.

Alt som flaut kunne i prinsippet vera seilebåd. Men støtt låg gutekravet om at båten skulle likna på rettelege bruksbåtar. Så det vart nok til at fireåringen tjuvlånte øksa på far sin hoggestabbe og smått om senn



Det kunne «Øybuen» på rams, fjordabåten som gikk like til byen og kom heim med sekker og varer og bygdefolk og byfolk.

fekk gnavla av nokre spøner på ei trefjøl slik at ein kunne ana konturane av ein baug. Då var fjøla blitt båt. Då vart ho sjøsett og fekk sin jomfrutur. Men i gutefantasien skulle fjøla bli den staselegaste båten i støa: heim til snekkerbua for å laga mast, rigga tauverk, spikra rekker, byggja ror og styrehus og ruff og – flottast av alt – få mor til å klippa fokker og storsegl og tråkla dei til bommar og gaflar – kan du tenkja deg noko større status-fartøy i støa?

Alt dette var ein lang prosess. Seilebåden vandra mellom støa og bua gong etter gong. Snart fekk han slagside av nye montasjar, snart ramla masta frå sitt underdimensjonerte feste. Vonbrota var mange, men alltid var det nye løysingar, nye røynsler, nye voner – og oftast nye vonbrot. Learning by doing.

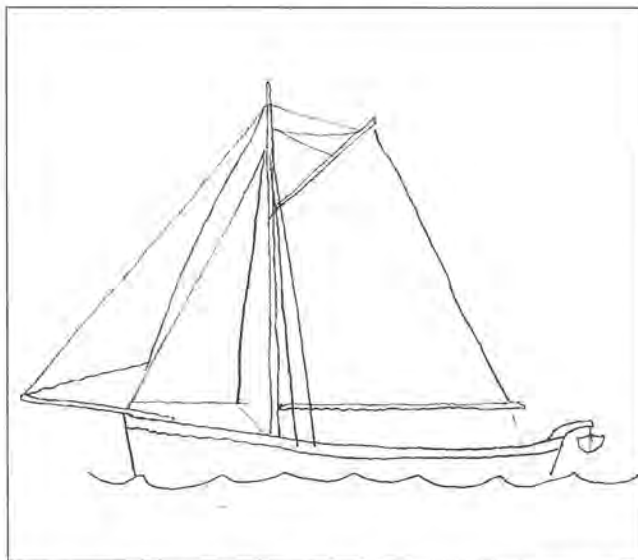
Alle gutane i kystskulen kunne teikna båtar. Først og fremst kunne dei på ein prikk detaljane i far eller onkel eller Laurits si skøyte. Derneft kunne dei detaljane i bygda si stas-skøyte «Havdur» eller kutteren «Chile», og der kunne vanka langvarige og djuptløyande mei-

ningsutvekslingar om vederheftigheten i den eine eller andre detaljen når strekene kom på papiret.

Så kunne dei alle teikna dei eigenlege seglebåtane: først og fremst jekt og slupp som ennå rak i fjordane, Mindre detaljrike fullriggarar kunne dei og, men der var kunnskapen knytta til den teori dei hadde frå bestefar sitt skutebilde på veggen.

Endeleg kunne dei «Øybuen» på rams, fjordabåten som gikk like til byen og kom heim med sekker og varer og bygdefolk og byfolk. Den hadde dampvinsj og dampfløyte og tre raude ringar på skorsteinen – og frå «rommet» heiste mannskapet hiv etter hiv med stykkgoods og varer med framande lukter.

Og etter kvart som dei på sløyden hadde lært dei første grunntrekka ved hoggjern og høvel, mogna tanken om å byggja den endelege, perfekte seilebåden.



Jekta hadde ei enkel, forståeleg form, riggen var logisk og einfald, og jekta hadde noko av draumen over seg: Den strauk gjennom fjordane, var på langfart – hadde ein dām av det store hav over seg.

Det var alltid ei jekt. Jekta hadde ei enkel, forståeleg form, riggen var logisk og einfeld, og jekta hadde noko av draumen over seg: den strauk gjennom fjordane, var på langfart – hadde ein dåm av det store hav over seg, i motsetning til bygdeskøytene som knapt var meir vidfarande enn til Kvitsøy og Arsgrunnen.

Derfor enda meir enn ein gut sin seilebåd-karriere med å spennast fast ein plankstubbe eller vedkubbe i høvelbenken hans far og starta modelleringa av eit jekte-skrog. Med djerne hogg og fine skav skulle planken lettast for innmat – du verda kor mang ein gut som har lært seg smertefull kunnskap om å la hoggjernet arbeida med eller mot veden i eit slikt halvferdig jekteskrog. Og du verda så mang ein gutedraum som hamna i vedhaugen etter at hoggjernet tok på avveg og sprengde ut halve baugen i eit halvferdig emne.

Men dei glupaste greidde svennestykket. Og dei lukkelegaste gutane i båtstøa var dei som hadde ein far eller ein storebror som let guttedraummen ta overhand eit par vinterdagar for å laga det perfekte jekteskroget til veslebroren, som så mor sydde segl til, og som med rigg og maling og blykjøl og ror skar seg gjennom bidevinden for fulle segl i sommarstøa. Jekta var Seilebåden med stor S for kystens smågutar. Den var det harmoniske fartøyet som forma gutens sans for spring og linjer, som synte han vindens aerodynamikk og sjøgangens naturlover, som lærte han om fall og skjøter, om talgjer og blokker – og som bar heim spennande idear om land og landskap bortanfor synsrand og heimlege fjordar.



Med djerne hogg og fine skav skulle planken lettast for innhald.

For 70 år sidan var jekta på veg til å bli utkonkurrert av motorskøyta, men framleis kunne ho siga for slakke segl gjennom fjorden. Då retta både han far og bestefar ryggen, let auga kvila på eventyrskuta. Då var ikkje kystguten i tvil: der seig dronninga blant barndommens fartøy forbi.

Per Surnefvik er tidlegare redaktør i Stavanger Aftenblad, nå pensjonist og busett på Rennesøy

Skøyter dreiv variert transport

AV NJÅL TJELTVEIT

Motorskøyter var viktige i transporten internt i Ryfylke og frå Ryfylke til andre stader frå først på 1900-talet og fram til 1970- og 80-åra. Samferdselssystemet med vegar, bruer og ferjer gjorde at lastebilar

tok over mykje av den gamle skøytetransporten. Mange skøyteeigarar hadde ikkje lenger grunnlag for å eiga skøyter og driva med fiske og varierte transportoppdrag.



Frå Steinnesvågen i Finnøy. Vi ser Steinnes-sjøhuset, handelslaget og Finnøy Sardine. På andre sida vågen ei nottørke. Skøytene skal verta Mortensskøyta og «Diva» (ved kai). Bildet er utlånt av Rasmus Torgerson Spanne.



På veg til Austlandet med Steintøylast. Bildet er tatt frå Følsvik på Fister. Bildet er utlånt av Bjarne Pederson Sandvik.

Både på øyar og fastland i Ryfylke fanst det mange motorskøyter. Motordrivne skøyter var ei vidareføring av jektene. Fiske var viktig økonomisk grunnlag for mange skøyteeigarar. Men utanom fiskesesongane dreiv dei variert transport. Skøytene var viktige for varetransport, men på Ryfylkeøyane leigde og folk skøyter når det var behov for større persontransport til

bryllaup, konfirmasjon og gravferder. Skøyter var naturlege å leiga, og det fanst ikkje andre store transportbåtar som kunne frakta større folkemengder, sjølv om skøytene ikkje var bygde og tilrettelagde for persontransport når finkledde ryfylkingar blei frakta med skøyter frå ei øy til ei anna. Også fastlandsfolk brukte skøyter når vegsambanda ikkje fanst.

Tidleg på 1900-talet frå 1910 og utover kom det motorar som gjorde det lettare å driva med skøyte-transport og nytta motorbåtar til mindre personleg transport. Gamle jekter fekk motorar, og nye skøyter blei bygde for å nyttast til fiske og varierte transportoppdrag. Motordrivne skøyter gjorde det enklare å driva fri transport av godsfrakting i Ryfylke og andre stader. Somme skøyteeigarar dreiv med transport av varer som og kunne sendast med rutebåtane, men det var mest større varetransportar som skøytene tok seg av. Skøyteeigarane var fleksible og stilte opp til mange og varierte transportoppdrag. Skøytene gjekk mellom bygdene i Ryfylke og Stavanger og på kryss og tvers mellom bygder i Ryfylke etter som transportbehova melde seg.

Mange skøyteeigarar hadde skøytedrift som leveveg. Dei drog på fiske og dreiv med varietet frakting når dei ikkje deltok på fiske. Det var viktig å ha oppdrag for å skaffa seg inntekter. Skøytedrift var ein fast og heilårsprega leveveg for mange skøyteeigarar i Ryfylke som andre stader. Ikkje alle skøyteeigarar hadde fiske og frakting som heiltids leveveg. Somme dreiv gard og deltok på fiske med skøytene og tok ein del transportoppdrag når dei hadde tid.

For skøytefolket var det mykje handmakt med lasting og lossing, men skøytene hadde vinsj som kunna løfta tyngre varetransport.

Fiske var eit viktig grunnlag for eige og drift av motorskøyter i mellomkrigsåra og i etterkrigsåra fram til samferdselssystemet endra seg. Ryfylkingar drog på storsildfiske, vårsildfiske og brislingsfiske. Små skøyter på 40 fot og mindre var ikkje med på vintersildfisket. Nokre var følgjarar, og andre skøytefolk fiska sjølv. Men fiskesesongane dekte berre ei kort tid av året. Utanom fiskesesongane dreiv skøyteeigarane med mange slags transportoppdrag.

Nokre av skøytefolket hadde avtalar ved vegvesenet om frakting av sand og og grus, men det meste av tida tok skøytefolket seg av varierte transportoppgåver etter som publikum tinga skøyte-transport. Ofte kom tingingane i kort tid før brukarane trong skøyte-transport, og skøyteeigarane valde å stå på for å følgja opp kundane og makta ta dei oppdraga dei fekk spørsmål om. Dei ivrigaste skøyteeigarane var ofte på fjorden nattestid dersom dei trong bruka både natt og dag for å gjennomføra transportoppdrag.

Vegsambandet på land var ikkje så godt utbygt i Ryfylke fram til 1960 og 70-talet. Derfor fungerte skøyte-transport som praktiske og viktige frakteoppdrag. Skøytene la til kaiene i ulike bygder på øyar og fastland, og mange motorskøyter var å sjå langs fjordvegen i Ryfylke. Skøytene hadde ikkje faste ruteopplegg. Dei tok seg fram etter kva oppdrag dei hadde frå ulike oppdragspersonar og firma. Skøytene hadde ei viktig og allsidig transportrolle i Ryfylke i mange tiår. Synet av skøyter ved fjord og kai, og lydar frå motorane har mange rike minne om.

På dei fleste skøytene var det to mann i arbeid ombord som stod for transport og varearbeid. Ekkolodd og kompass var viktige for transportopplegget. Etter den andre verdskrigen var slutt i 1945, var det vanskeleg å skaffa seg nye skøyter for dei som ikkje hadde eldre skøyter frå før. Før den andre verdskrigen var det lite tekniske hjelpemiddel for dei som skipra skøytene. Då brukte folk kart og kompass, klokke og loggen. Ekkolodd fekk fiskebåtane først, men seinare hadde og fraktebåtane ekkolodd. Seinare kom peileapparat og radar. Radar kom først på 1960-talet. Det var eit stort framsteg, men då minka skøytebruken.

SAND OG GRUS

Sand og grus var viktige oppdrag for mange skøyter. På stader der det ikkje fanst slike varer trong folk sand når det skulle byggjast bustadhus og driftsbygningar og grus til private vegar. Vegvesenet hadde avtalar med skøytefolk i ulike kommunar om å frakta grus til dei offentlege vegane. Jøsenfjorden var ein viktig stad for grus- og sandtransport. Dette var ein lang veg å frakta sand og grus ut Jøsenfjorden og fram til ulike bygder på øyar og fastland. Seinare blei Forsand og Høgsfjorden ein viktig frakteveg for sand og grus med kvalitetsprodukt.

Mange skøyter frakta sand og grus, og det kunne vera konkurranse mellom skøyteeigarane. Prisane var nokolunde faste, men det galdt og å få oppdrag. Vegutbygging auka behovet for transport av sand og grus frå 1960-talet og framover. Men mykje grus blei og frakta når det skulle støypast hustufter.

Sjòlsand blei og frakta av somme skøyteeigarar. Dei selde sjòlsand til folk i ulike bygder og la seg ved kaiane, og bygdefolket brukte traktor eller hesteskys for å farka sjòlsand heim til hønsedrifta. Før traktorane kom for alvor på 1950-talet og framover, var det hestar og vogner med trehjul og gummihjul som møtte fram på kaiane og transporterte sand og grus fram til gardane og gardsvegane.

Mange skøyter frakta større mengder kraftfor og gjødning i sekker frå Stavanger til bygder i Ryfylke. Det var rimelegare å bruka skøyte-transport enn å nytta rutebåtane til større transportoppdrag. Derfor fekk skøytefolk mange slike fraktoppdrag. Folk på øyane i Ryfylke leigde skøyter til å frakta materialar til husbygging og bygging av løer frå indre bygder i Ryfylke der det var rikeleg med tømmer, og sagene skar til materialar til bygningsarbeid før skøytene henta materialar.

VED VIKTIG TRANSPORTOPPDRAG

Vedtransport var i mange år viktig oppdrag for skøyteeigarane. Før motordrivne farty kom i drift, frakta jekter store mengder ved ut frå Ryfylke. Jekter transporterte og ved etter dei motordrivne skøytene overtok meir og meir av transportoppdrag. I mange bygder i Ryfylke hogg bønder og andre leigetakarar ved i både lett og vanskeleg terreng. Mange hadde bruk for ved til koking og oppvarming, derfor var ved eit lett seljeleg produkt. Skøyter frå Ryfylke frakta ved til Stavanger, Sandnes, Haugesund, Skudenes og like til Utsira. Vårtida etter sildefisket var den tida skøytene frakta mest ved, men somme skøyteeigarar transporterte ved både vår, sommar og haust. Vintertida var viktig for skogsarbeid blant bøndene.

Fleire av skøytene frakta kring 25-30 famnar ved. Det var langsiktig arbeid å lessa ved på skøytene både i lasterommet og på dekket. Lasting og lossing skjedde med handemakt, og det trongst ofte ein dag å fylla ei skøyte med ved. Mange gonger stod det minst to grupper og brukte hendene for å levera veden frå hestetransport, traktorskyss eller lastebilar til skøytene. Lastinga blei gjort grundig og systematisk, og det galdt å få med så mykje som mogeleg. Forsyningsnemnder i byane tok mot ved, og det stilte opp folk som var med å fekk veden av skøytene. Når ei skøyte mot kvelden var full av ved, gjekk skøytefolk til byane om natta og var klar til å ta veden av skøyta neste dag.

Kraftfor, gjødsel og andre varer blei ofte frakta frå Stavanger til Ryfylke når skøytene hadde levert frå seg veden. Dermed var det oppdrag å få begge vegar. Frukt blei produsert i mange bygder i Ryfylke, og skøyter gjekk rundt og samla saman frukt som skulle til Stavanger og Bergen. Skøytefolk i Ryfylke fortel

at dei henta inn frukt som Ryfylke Fruktlag på Hjelmeland gjorde klar for transport til Bergen. Frukta skulle sendast vidare med hurtigruta nordover. Då måtte skøytefolket passa på å komma til Bergen til rett tid for å levera ryfylkefrukt til hurtigruta. Skøyter frå Rennesøy og Mosterøy hadde viktige transportoppdrag med å frakta poteter til Bergen.

SAUETRANSPORT

Mange skøyter blei årleg nytta til å transportera beitesmale frå ulike kaiar og naustplassar til fjordbotnane i Ryfylke. Endestader for sauefrakting når dyra skulle på sommarbeite var Sauda, Hylene, Førre inst i Jøsenfjorden, Årdal og Lysebotn. Frå fjordbotnane gjekk det faste drifteveggar opp til heiebeita.

Sauetransporten med skøyter gjekk etter innarbeidde mønster med fast rytme sommar og haust. Mange skøyteeigarar såg på sauetransporten som eit fast og kjærkomme oppdrag. I dei fleste bygdene i Ryfylke og på Haugalandet fanst det ei eller fleire skøyter. Sauetransport var ikkje det viktigaste oppdraget for fartyfolket, korkje når det galdt tidsbruk eller økonomisk gevinst. Men mange skøyteeigarar opplevde sauefrakting som ei sikker og årviss inntekstskjelde.

Sauefrakting var eit skittent transportoppdrag som kravde vasking og reingjering. Ikkje alle skøyteeigarar var like glade for å driva med sauefrakting. For saueeigarane galdt det om å nytta farty som var så store at dei fekk med store drifter på kvar tur. For sjøvegen var lang inn Lysefjorden, frå Rennesøy til indre delar av Hylsfjorden, frå Finnøy og andre stader til Sauda og frå Tysvær til Hylene.

Ei skøytelast med sauer kunne vera på 3-400 dyr og opptil 500 om vårane. Om haustane greidde ikkje skøytene så mange dyr, for hadde hadde vakse. Smålamma var no slakteferdige dyr. Storleiken på saueskøytene

varierte. Om fartya var store eller mindre, minnest fartyeigarar og sauebønder at det handla om å få plass til så mange dyr som mogeleg. Dyra stod trøgt under skøytereisene.

Saueeigarane samarbeidde om å organisera sjøtransporten. Ofte hadde dei same personkontakt om transport kvar vår. Dei laut samsnakkast for å få til full last. Sauene i ei skøytelast kom ofte frå same gardane, men det kunne variera kva skøyter som blei nytta. Ikkje alle skøyter var ledige til rett tid kvart år. Beitelag sytte og for organisering av sauetransport.

Det var vanleg å betala for kvar tur. Skøyteeigarane fekk oppgjør direkte frå dei som leigde transport.

PERSONTRANSPORT

Når folk hadde bruk for å skaffa seg individuell transport av større mengder folk til bryllaup og gravferder, blei motorskøyter leigde til persontransport frå øyar og fastlandsbygder fram til kyrkja. Mange skøyter hadde personoppdrag om det ikkje var så mange gjennom eit år. Til gravferder møtte mange i bygda opp og følgde skøyta til kyrkja og gravplassen. Då kunne det stå 70-80 personar på skøytedekket. Det var vanleg at folk stod oppkledd på dekket, for det var ikkje sitjeplassar for folk på skøytene. Likkista stod og på skøyta når det var gravferd.

Til konfirmasjonar slo familiar som hadde konfirmantar seg saman og leigde skøytetransport til kyrkje-staden. Konfirmantar frå slike stader fortel at det var høgtideleg å reisa med skøyte til kyrkjebygda på konfirmasjonen. Under førebuingane til konfirmasjonane måtte dei unge ro frå heimbygda til kyrkjestader, men på konfirmasjonsdagen møtte alle frå bygda opp og reiste velkledd i lag til kyrkja og vende heimatt etter konfirmasjonen.

Det fanst ikkje andre transportordningar enn

skøyter å bruka når større mengder med folk skulle reisa til høgtidelege samlingar. Derfor har mange minne frå skøytefrakting i både glede og sorg der bygdefolket møttest på skøyte-dekket og blei frakta til og frå kyrkjestaden. På dekket måtte folk stå i både sol og regn. Øyane hadde mest bruk for persontransport med skøyter, men mellom fastlandsbygder utan vegsamband til sentrumbygda måtte og folk leiga skøytetransport.

MOT NOTIDA

Skøytene blei meir og meir borte frå 1960- og 70-talet. Fiskesituasjonen endra seg, og det var ikkje grunnlag for å dra på fiske etter same opplegg og omfang som før. Transporten langs sjøvegen i Ryfylke endra seg og. Dei tradisjonelle rutebåtane mista sin faste posisjon, og skøytene blei ikkje brukte til transport på same måte som før. Trafikksystemet endra seg. Lastebilar, godsbilruter, spesialtransportbilar og ferjer overtok. Landevegen fekk ein viktigare transportfunksjon også i Ryfylke.

I 1961 kom det ferjesamband mellom Stavanger og Tau, og over Høgsfjorden mellom Oanes, Forsand og Lauvvik byrja ei ny ferjerute i 1962. Ryfylkevegen opna sommaren 1965, og då kunne folk kjøra mellom Sandnes og Sand. Dette gav grunnlag og idear for store omleggingar i samferdselssystemet. Langs Ryfylkevegen byrja det godsbilruter, og lastebilar frakta varer. Øyar fekk bruer, nye vegar blei bygde, og øysamfunna i dei nye kommunane Rennesøy og Finnøy fekk ferjesamband.

Biltransport blei meir rasjonell enn fjordabåter og skøyter. Kaiane mista mykje av sin viktige posisjon. Bilar gjorde behovet mindre for omlessing av varer til og frå kaiar. No kunne transporten av varer gå frå utgangspunktet til målet utan omlessing. Dette galdt varetransport i store og små mengder, mjølk frå gardar til meieria, dyretransport og anna varefrakting. Ved-

transport etter tradisjonelt opplegg blei og borte, og skøytene mista eit sikkert og fast oppdrag. Ved frå Ryfylke fekk har konkurranse når elektrisiteten blei utbygd sist på 1950-talet og i 60-åra.

No finst det få skøyter i Ryfylke både på øyar og fastland. Bruk og behov er borte. Men i farne år hadde skøytene viktige og allsidige funksjonar i transporten på fjordvegen i Ryfylke. Skøytene kunne brukast til svært mange behov, og når det fanst mange skøyter, var det rimeleg lett å kunna leiga skøytetransport på kryss og tvers i Ryfylke og mellom Ryfylke og byane i fylket. Fraktefart var ei viktig næring for mange skøyteeigarar. Dei som dreiv med fraktefart, hadde eit strevsamt yrke med nattevake og ein arbeidssituasjon som kravde stå på-iver. Folk som dreiv med fraktefart ser tilbake på eit rikt og spennande liv med mange varierte yrkesopplevingar.

Njål Tjeltveit bur på Fister og er kulturleiar i Hjelmeland kommune. Han er ein flittig forfatter av kulturstorisk litteratur.

Sandfart i Forsand

AV TRYGVE BRANDAL

Sand og grus har vore ei viktig eksportvare frå Forsand gjennom heile vårt hundreår. Til å frakta denne sanden trongst det skipsrom. Når ei bulkvare som sand skal frakastast over lengre avstandar, er det farty som er det aktuelle fraktmiddelet. Slik var det før, og slik er det framleis i dag.

Sandfarten var ikkje den einaste maritime tilknyttinga for folk frå Forsand, og heller ikkje den viktigaste. Fisket spelte ei viktigare rolle som leveveg. Deltakinga i både vintersildfisket og brislingfisket hadde temmeleg stort omfang frå fjordkommunen Forsand så lenge desse fiskeria gav brukande utbytte. På fartysida var det ikkje noko skarpt skilje mellom sandfart og fiske. Somme leigde fartyet sitt vekk til bruk som lossement under vintersildfisket, andre deltok sjølve i fiskeriet med fartyet. I denne artikkelen skal vi la fiskeria liggja og i staden setja fokus på sandindustrien i Forsand og sandfarten ut av bygda.

SANDTAK I FORSANDHAGEN

Jordbrukskommunen Forsand fekk eit visst innslag av industri i åra kring 1900. På Eiane på sørsida av Lysefjorden starta Stavanger Stenhuggeri granittbrot med mange mann i arbeid, og bygda fekk og fleire mindre treindustriverksemdar. Sandindustrien følgde på noko etter.

Det første opptaket til masseuttak galdt leire. Hausten 1898 vart det inngått ein kontrakt mellom grunneigarane på Forsand på den eine sida og O. J. Pedersen frå Stavanger og gardbrukar i Rossavik O. G. Espedal på den andre. Kontrakten galdt rett til å utvinna leire i Forsand-

garden si utmark. For denne retten skulle det betalast 400 kroner årleg. For dei første to åra, då det skulle drivast prøvedrift, skulle det ikkje betalast noko. Drifta skulle føregå på nordre side av Forsandånå. Fann dei etter prøveperioden ikkje grunnlag for vidare drift, skulle kontrakten hevast og rettane falla tilbake til grunneigarane. Nokre dagar etter at kontrakten vart skriven, gjekk E. Racine, Stavanger inn på eigarsida med ein tredjepart. Denne eigarparten skulle han ha mot at han skulle «kartlægge, bore samt besørge nødvendige analyser» av feltet'. Hans undersøkingar kan ikkje ha vore særleg opplyftande, for det vart ikkje sett i gang noko uttak av leire frå dette feltet.



Frå sandtaket i Forsandhagen i 1941. Arbeidarane har skufila full ein vagg med sand, som så kan skuvast på skinnene ned til fartyet ved kaien. Frå venstre Syvert Bergevik, Maurits T. Gjøse, Bertinius Berge, Kåre Bergevik, Birger Berge, Martin Hagen (?), Sevrin Mikelsen (?) og Harald Berge.



Fraktesfartyet Primrose kjem til sandtaket i Forsandhagen i 1941 for å lasta sand. I bakgrunnen har landnota til Arne Berge kasta og låssett brislingen. Det er Arne Berge som sit ved sandvaggen. Bakerst står Halvard Berge.

Planane om uttak av leire stranda. Det var sand som skulle bli det nye satsingsområdet. Tvillingane Karneles og Ola Gøysa (f. 1877) som starta opp med sandtaksdrift i Forsandhagen kring 1904–1905². Dei hadde kontrakt på drifta med grunneigarane på Forsand. Det var på Forsand-garden sin grunn sandtaket vart drive. Tvillingbrørne hadde ei seglskøyte som heitte «Øko-

nom». Det var den dei brukte til å frakta sanden rundt med. Dei stod altså for både sandtaksdrifta og for transport av sanden ut til kunden. Seinare vart det mest vanleg at dette vart skilt, slik at dei som dreiv sandtaket berre konsentrerte seg om det, og eigne fartyfolk stod for transport av sanden.

Etter ei tid fekk brørne Gøysa økonomiske vanskar,

og ingeniør K. Tølsby i Stavanger overtok. I eit brev til Bertinius Fossan av 14. oktober 1908 skriv den danske ingeniøren at han er interessert i å inngå kontrakt om uttak av sand⁵. Opprinneleg hadde han tenkt å bruka sanden til å laga murstein av. Men fabrikasjonsmåten som han hadde tenkt å bruka hadde synt seg å lida av alvorlege manglar i Danmark, og det gjorde at han fann å måtte leggja den opprinnelege planen på hylla. Det var då til muresand sanden frå Forsand kunne brukast. Her var det pressa prisar, noko Tølsby brukte som argument for å få til ein lågare pris å betala til grunneigarane. Han nemner at sandtaket som dei hadde drive på Riska i eitt års tid hadde gått med tap.

Men grunneigarane let seg ikkje pressa. Då kontrakten vart skriven 1. september 1909, var avgifta 25 øre pr. tonn (eller 2,5 øre pr. hektoliter)⁶. Tølsby fekk einerett til å nyttiggjera seg, anten i fabrikk på staden eller ved utskiping, den sand og singel som fanst i bakkanen ved Rodavik og tilstøytande utmark. Han fekk rett til å anleggja brygge og leggja om gardsvegen som gjekk over nedre del av sandfeltet. Kontrakten skulle gjelda i 50 år frå 4. april 1910.

Dagen etter at kontrakten var signert, overdrog ingeniør Tølsby henne til fire andre. Dei nye eigarane var Hans Wille med 3/10, «hr. Andreas Meling juniors born» med 3/10, Christian Wille Tølsby med 2/10 og Karl Fredrik Tølsby med 2/10. Desse stod som drivarar av sandtaket fram til 1916. Då overdrog dei driftsretten til Effektiv Hus A/S i Stavanger ved Anders Ellingsen⁷. Betalinga var heile 30 000 kroner kontant og sidan ei avgift på eitt øre pr. hektoliter uttatt sand eller singel. Denne avgifta kom då i tillegg til 2,5 øre pr. hektoliter som Effektiv Hus A/S skulle betala til grunneigarane på Forsand. I 1927 fekk A/S Effektiv Hus problem. Firmaet innstilte drifta og selde driftsretten sin til Botne & Forsand Sandtak A/S for 35 000

kroner⁸. Då følgde seljaren sitt kontorinventar i Stavanger med i handelen. Disponent Olaf Brynie jr. var vald til likvidasjonsstyre for Effektiv Hus A/S, og han var også disponent i Botne og Forsand Sandtak.

Botne og Forsand Sandtak A/S vart grunnlagt i 1925 med forretningskontor i Stavanger og sandtak både i Botne i Strand kommune og på Forsand. Firmaet leverte sand og singel og dreiv samtidig med omsetning av grovare bygningsartiklar og grossisthandel med sement⁹.

Frå sandtaka i Forsand gjekk det sand både til England og til den innanlandske marknaden. Det gjekk mykje til Bergen og byggearbeida i Lungegårdsvatnet. Det var ikkje mange aktive sandtak på Vestlandet på den tid. Sør for Bergen skal det ha vore berre eit sandtak i Høylandssundet i Sunnhordland som var på stor-



Frå sandtaket i Forsandhagen kring 1950 med den første bilen som vart brukt til sandkøyring. Framme frå venstre Birger Berge og Edvin Berge, bak frå venstre Martin Hagen og Sevrin Mikkelsen.

leik med Forsand sitt. Seinare kom sandtaket i Bötne til.

Bertinius Berge (f. 1903) begynte å arbeida i sanden hausten 1918, straks etter at han var konfirmert. Han har fortalt korleis arbeidet i sandtaket føregjekk då. Dei brukte berre handreiskapar og muskelkraft. Dei trilla sanden med bære, tre mann skufle i og tre trilla ned og tippa ned i ei harpe. Det var tungt arbeid som kjendest i ryggen! Ein mann som hadde arbeidd i sanden lenge sa til Bertinius då han begynte: «Du kan gå rett i ryggen ennå, men du skal nok få sjå. Når eg gjekk i sanden, måtte eg stundom gøyma meg av og grina, så dei andre ikkje skulle sjå kor vondt eg hadde det.»

Når dei tippa massen ned i harpa, som var som ein stor sil, vart ho delt i tre sortiment – sand, singel og storsingel. Steinen vart hiven på sjøen. Seinare vart det brukt skinner og vaggar i sandtaket. Dei arbeidde 10 timars dag, og løna var på akkord. Om dei arbeidde hardt i 10 timar, kunne dei greia 4-5 kroner til dagen. Arbeidet hadde nok vore litt betre betalt før, for dei måtte følgja med fiskarane, som tente så godt under første verdenskrig. Det var 13-14 mann som arbeidde i sandtaket på Forsand kring 1918.

Seinare arbeidde Bertinius Berge på eit anna santak lenger inne. Der var det uharpa masse som gjekk, mykje til Sauda og Odda, der dei bygde opp fabrikkane på den tida.

For dei gardbrukarane som åtte grunnen der sandtaket låg var sandtaket ei inntektskjelde. I Forsandhagen skulle grunneigarane skulle ha 2,5 øre pr. hektoliter sand og førsteretten til å få arbeid i sandtaket. I 1940-åra vart avgifta sett opp til 5 øre hektoliteren. Ut i 1960-åra vart avgifta kraftig oppsett og indeksregulert.

ANDRE SANDTAK

Utanom sandtaket i Forsandhagen var det fleire andre stader det vart teke ut sand og grus i Forsand. På Berge-

vik Sand- og Grustak var Johan Berge grunneigar og stod for drifta saman med Peder P. Berge. Starten var i 1916. Her vart produsert betongblokker ei kort tid før 1920. Grunneigar Arne Berge, son til Johan Berge, dreiv med uttak av grus i 1930-åra. Midt i 1960-åra starta Arne og to av sønene opp att med levering av sand. Dei dreiv eit par-tre år, men sandressursane var begrensa, så dei måtte slutta av.

Forsandhagen Sandtak ligg på sørsida av Åsen under Uburen. Det var pusse- og muresand som vart teke ut. Grunneigarar var gardbrukarane på Forsand-garden i fellesskap. Sanden vart transportert med hest og kjerre til utskipingspiren Hagabryggja.

Forsandhagen Grustak vart drive av brørne Jakob, Olav og Ingvald Fossan i mellomkrigstida. Grustaket låg inne ved Uburen. Her vart lagt skinnegang til utskipingspiren i Uburvika.

Hansabakka Sandtak på Berge vart starta i 1920-åra, også dette av brørne Jakob, Olav og Ingvald Fossan. Det vart bygt kai ved sjøen og teke ut nokre skøyteaster med sand, men leire sette stoppar for vidare drift. Seinare vart det sett opp ei nottørke frå sjøen og opp i sandtaket.

Rossavik Grustak vart teke opp i 1920-åra. Grunneigar var Thorvald Espedal. Det gjekk skinnegang frå grustaket i utmarka til utskipingspiren i Rossavik.

Forsand sandkompani starta i 1964. Det var brørne Gunvald og Alfred Haukelid som saman med Reidar Haukalid og Ingvar Fossan stod for verksemda*. Sanden vert teken frå Hestamoen og Forsandmoen, utskipingsanlegget ligg på Forsandlandet. Sandkompaniet sysselsette 15 mann etter sju års drift i 1971. Mørtelverket vart etablert i 1972, med Forsand Sandkompani A/S og A/S Blandeverket, Sandnes som likeverdige eigarar. Seinare overtok O.C. Østraadt A/S andelen til Blandeverket. Mørtelverket produserer tørrmørtel.

I Espedalen har elva avsett store mengder lausmas-

sar ned gjennom dalen. Det har vore sandtaksdrift på Helle, Byrkjeland, Nedre Espedal og Løland.

Helle Sandtak kom truleg i drift før første verdenskrig. Det låg tett ovanfor husa på Helle, på nordsida av vegen. Sanden vart frakta med hestetransport til utskipingspiren i Dalbuvika. Den første dokumentasjonen vi har om sandtaksdrift her er frå 1912. Då skreiv stavangermannen N. E. Tjensvold saman med O. G. Espedal i Rosssavik kontrakt med Maurits Martinson og Ola Mauritsson på bruksnummer 1 og 3 på Helle om rett til sandtak i den store sandryggen på nordsida av bygdevegen austanfor bøgjerdet. Over Maurits sin eigedom skulle dei kunne leggja køyreveg og byggja bryggje ved sjøen. For det skulle det betalast 25 kroner for året, og til kvar av dei to grunneigarane skulle det betalast ei avgift på eitt øre for kvar hektoliter sand. Minsteavgifta pr. år vart sett til 200 kroner⁹. I 1917 etter selde eigaren av bruksnummer 1, som no kalla seg Ola Mauritsson Maudal, garden sin til fem stavangermenn for 30 000 kroner. N. E. Tjensvold hadde no fått med seg Z. Omdal, A. Aanonsen, Trygve Svihus og Erling Årstad¹⁰. Dei stod som eigarar i fire år. I 1921 fekk Ola M. Maudal kjøpa garden attende. Vi kjenner ikkje motivet bak dei fem stavangermennene sitt gardkjøpt på Helle. Både sandtaksdrift og tankar om utnytting av vasskrafta ka ha lege bak.

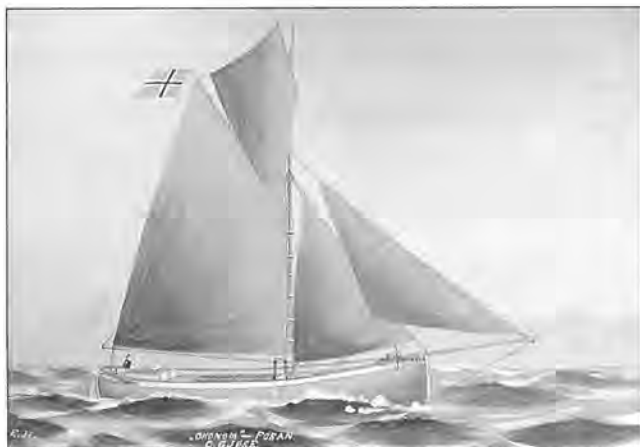
I 1913, året etter at dei inngjekk avtale om uttak av sand med grunneigarane på Helle, skreiv dei same herrar N. E. Tjensvold og O. G. Espedal kontrakt med grunneigarane Tobias T. og Sven T. Espedal på bruksnummer 3 og 5 i Nedre Espedal om rett til uttak av sand¹¹. Betalinga skulle vera eitt øre pr. hektoliter bortført sand. Det første året skulle det takast ut prøver for å fastslå kva kvalitet det var på sanden. Truleg vart det ikkje starta opp sandtaksdrift i Espedal no. I 1916 vart iallfall Tobias T. Espedal sin kontrakt avlesen og oppheva¹².

Bruksnummer 6 på Mele vart selt i 1913 frå Matias Mikalsen Mele til N. E. Tjensvold, Z. Omdal, Arnt Aanensen og ingeniør Svend Oftedal for 10 000 kroner. Tjensvold stod som eigar av halvparten, dei tre andre åtte kvar sin sjettedel. Frå først av var det O. G. Espedal som hadde kjøpt bruket saman med Tjensvold, men han avhenda sin part til dei tre nye før skjøtet vart skriva¹³.

Etter andre verdskrigen kom det nye og større sandtaksetableringar også i Espedalen. Byrkjeland Sandtak vart starta i 1960-åra. Elias og Peder Eikeland og Einar og Olav Wiik stod for drifta. Sanden vart teken ut på Skogabakka på Byrkjeland og transportert med bil ned til utskipingsanlegget i Dalbuvika på Helle.

Hommersåk Sandtransport starta med uttak av sand, pukk og grus på Mele i 1960-åra. Dei kjøpte bruksnummer 2 Osaheia ved sjøen på Helle i 1966 av Peder Fossmark. Dette bruket ligg lengst mot sør på Helle og stikk ut som ei tunge mellom fjorden og elveosen. Her vart det bygt utskipingsanlegg for sand. Det var fire kjenningar frå Hommersåk som starta opp, nemleg Lars Røgenes, Leif Bertelsen, Bjarne Øvstebø og Johannes Hetland. Dei tre førstnemnde var vekependlarar inn til dei arbeidsplassane dei skapte her, medan Johannes Hetland busette seg på Melsmoen. Dei hadde drive med sandkøyring på Sviland før dei kom til Forsand. Og dei hadde kontrakt med Lyse kraftverk om transport av materiell til bygging av kraftliner.

Sandtaket på Helle vart ikkje drive så mange år. I staden starta dei opp med omfattande uttak av sand lenger oppe i dalen, på dei store moreneryggane i Nedre Espedal og på Løland. Sandtaket hadde omfattande produksjon og kunne sysselsetja 7–8 mann. På børjinga av 1990-talet selde dei fire eigarane heile anlegget til Fjordstein, avdeling Helle. Fjordstein er i dag eit firma under Rieberkonsernet med avdelingar i Larvik, i Rekefjord i Sokndal og på Helle¹⁴.



Seglskøyta Økonom var pionerfartyet mellom sandskutene i Forsand. Ho vart bygt i 1900 og overteken av Ola og Kornelius Gøysa nokre år seinare. Økonom var det første fartyet i Forsand som fekk sett inn motor. Eigarane brukte henne både til føring av sand og som lossement på vårsildfiske.

SANDFARTYA

Sandtaksdrifta i Forsand førte til trong for farty til å frakta sanden ut til mottakarane. Vi kjenner til mange sandfarty frå Forsand. Informasjonen om dei er henta frå forskjellige kjelder. Eg har snakka med folk med lokalkunnskap og gått gjennom ulike trykte og utrykte register. Det gjeld skipsregisteret i Stavanger byfogds arkiv på Statsarkivet og den trykte såkalla flagglista, som begge registerer farty over 25 bruttotonn. Og det gjeld merkeregisteret over norske fiskefarkostar. Også der finn vi fleire av sandskutene i Forsand. For det var slik at eigarane laut syta for ei kombinert drift av fartyet for å ha arbeid mesteparten av året. Om vinteren var byggeaktiviteten og dermed etterspørselen etter sand liten. Mange av fartya vart då brukte til «lossement» eller losjifarty under sildefisket. Dei som dreiv med landnot trong eit farty til å bu i under fisket, og dei leigde seg gjerne då ei skøyte eller ein kutter. Denne vart mellombels innreidd med køyer i lasteromet, slik at



Ingolf T. Fossane kjøpte Armada 2 i 1929, etter at den tidlegar skøyta hans, Johanne, hadde forlist i Sandsfjorden året før. Armada 2 var på 51,5 fot og var bygd i 1901 og ombygd i 1927. Ho hadde ein 35 hestekrefters Avance-motor. På bildet er fartyet på veg med folk til Dirdal på misjonsstemne

eit heilt notlag på kring 20 mann kunne hysast om bord.

Nedanfor listar vi opp dei kjende sandfartya frå Forsand.

Økonom var pionerfartyet mellom sandskutene i Forsand. Fartyet vart bygt i år 1900 av båtbyggjar Martinius Berge i stranda ved sida av naustet på Farmanes i Bergevik. Martinius hadde eit naust der som vart brukt til båtbyggjing og til reparasjon av båtar. Skøyta vart bygt i friluft ved sida av naustet, slik det var vanleg å gjera det på den tid. Martinius hadde sagbruk ved Refsnes på nordsida av Lysefjorden. Skipstømmeret til skøyta vart henta i skoglane opp av Refsnes. Martinius hadde flytta til Sunde med familien i 1899. Grunnen til flyttinga var at lynet slo ned i huset deira på Bergeryggen, slik at veggane kom ut av stilling og dørene ikkje gjekk i lås. Då han var i Forsand for å fullføra arbeidet med Økonom, budde han hos søstra Marta, som var gift med Bertel Oanes og budde i det store sjøhuset i Gøysavik.



Ingelin som her ligg ved ei ukjend kai heitte før Baltik og var 50 fot lang. Eigar var Anton Torkildsen, innflyttar til Forsand frå Sotra.

Skøyta vart kjøpt av tvillingane Ola og Kornelius Gøysa. Desse to dreiv sandtaket i Forsandhagen frå rundt 1905 til 1908, og dei brukte fartyet til å føra sand rundt om i Ryfylke. Skøyta vart og brukt på vårsildfiske, for det meste som lossement. Frå først av var det segla som stod for framdrifta på *Økonom*. Men etter nokre år vart det sett

inn motor i fartyet, og *Økonom* vart det første fraktefartyet i distriktet som fekk motorisert framdrift. Den første motoren skal ha vore ein Hein-motor frå ei skøyte på Kal-lali, men vi veit ikkje når den vart installert. Den første motoren fungerte ikkje godt, og han vart etter ei tid skifta ut med ein betre.

OlaGøysa vart sjuk og døydd i 1911, berre 34 år gammal. Skøyta vart då seld til Jakob Bru på Bru. Ho skifte namn til *Stavangerfjord* og skal ha vore i bruk iallfall til 1980-åra.

Enigheten, eigar Peder P. Berge.

Johanne, eigar Ingolf T. Fossan (f. 1907). Skøyta var bygd i Hardanger og hadde ein 20 hk. Stord motor. Ingolf vart eigar i 1927, berre 20 år gammal. På den tid skal frakteprisen ha vore 25 øre pr. hektoliter. Skøyta fekk lekkasje på veg til Sauda i 1928 med ei sandlast og forliste ved Foldøy. Ingolf var ofte åleine om bord, men på denne turen var Ivar I. Fossan med fordi han ville prøva å få seg arbeid i Sauda. Etter ein tur ned i maskinrommet oppdaga Ingolf at der var mykje vatn. Fartyet var lekk, og maskinen stogga snart. Han sende Ivar til lands med lett båten for å få slep til lands. Men då vatnet steig i rommet, måtte han ropa han tilbake. Ingolf kom seg om bord i lett båten før skøyta gjekk ned. Det gjekk så fort at dei ikkje fekk berga noko.

Armada 2, eigar Ingolf T. Fossan. Etter forliset av *Johanne* kjøpte Ingolf Fossan seg ny skøyte i 1929. *Armada 2* vart bygt i 1901 og ombygt i 1927. Lengda var 51,5 fot, og tonnasjen 27 tonn brutto og 9 tonn netto. Ho hadde ein 35 hk. Avance motor. Skøyta vart brukt på vårsildfiske og i sandfarten. På vårsildfiske ved Bokn i 1942 vart skøyta skada. Under utgreiing av ein garnklase fekk dei tauverk i propellen og rek på land med 35 hektoliter sild om bord. Skøyta blei slegen lekk og måtte slepast til Vikevåg på Rennesøy for mellombels tetting. Skikkelege reparert vart ho hos Sagen på Hommersand. Midt i 1960-åra selde Ingolf skøyta til Tau.

Elise Marie på 57 fot, 42 bruttotonn og 21 nettotonn vart kjøpt frå Hurum i 1959 av Ingolf T. Fossan saman med sønene Toralf og Odd. Prisen var 22 700 kroner. I 1970 vart fartyet pårent av rutebåten «Fisterfjord» ved Vassøy, og det sokk.

Klara, eigar Martin Mikkelsen.

Hein var etter opplysningane i skipsregisteret bygd på Lista i 1918 og ombygd i 1934. Fartyet målte 52 fot og var på 29 bruttotonn og 14 nettotonn etter ombygginga. Rasmus Stangeland kjøpte fartyet i 1934 for 11 000 kroner. Dette stemmer dårleg med det lokalkjende folk kan fortelja. Rasmus Stangeland var eigar av *Hein* alt under første verdskrigen, så fartyet må vera bygt før 1918. Det skal ha hatt ein 22 hestekrefter Rapp-motor¹⁵.

Primerose var ein engelsk kutter som var bygd i 1886. Eigarar var brørne Maurits og Marius Gjøre. Dei kjøpte fartyet frå Stavanger i 1935 for 2000 kroner. Det var på 56 fot, 33 bruttotonn og 15 nettotonn. Fartyet gjekk i sandfart til slutten av 1960-talet.

Fossan på 39 fots lengde var bygd i 1908 og hadde ein 22 hestekrefters Verdandi-motor. Eigarar var brørne Olav, Jakob og Ingvald T. Fossan. Dei hadde fartyet rundt tre år, før dei selde det til Torvald M. Gjøre under krigen.

Karin på 41 fot var bygd i 1921. Motoren var på 40 hestekrefter og fartyet var på 25 bruttotonn og 15 nettotonn. Eigar var Ingvald T. Fossan. Han kjøpte fartyet rett før krigen og gjekk noko med sand, men *Karin* vart mest brukt til fiskebåt.

Baltik, eigar Anton Torkildsen.

Jøfjell på 58 fot, 35 bruttotonn og 11 nettotonn var bygd i 1918. Fartyet vart kjøpt frå Ramsøy ved Bergen i 1956 av brørne Rolf og Kåre Fossan for 65 000 kroner. Dei hadde det i ni år fram til 1965, då det vart selt til Fogn.

Hufteren, eigar Olav T. Gjøre, Helle.

Alle desse fartya vi her har nemnt vart innkjøpte som brukte frå andre eigarar, og somme hadde høg alder då dei kom til Forsand. Ingen vart nybygde for eigarar frå Forsand for å gå inn i sandfart. Alle var

bygde i tre. Lastekapasiteten kunne liggja på mellom 300 og 500 hektoliter sand. *Armada 2* lasta t.d. 300-330 hektoliter, og den nyare *Elise Marie* greidde 450-500 hektoliter.

PÅ SANDFART

Sandfartya var ikkje sikra fast arbeid heile året. Det kunne gå i rykk og napp med vekslingar mellom hektiske periodar, der den eine frakten avløyste den andre utan opphald, og rolege tider, der det kunne vera langt mellom fraktoppdraga og mykje landligge. Sanden frå Forsand vart for det meste ført til mottakarar innanfor Rogaland fylke sine grenser. Der det var store byggjeprojekt under arbeid, trong dei mykje sand. Det kunne vera oppbygging av smelteverka på Jørpeland og i Sauda, flyplassbygging på Sola, brubygging i Hauge-sund og i Erfjord, eller utbygging av Rosenberg verksted i Stavanger. Men også mindre byggjearbeid trong gjerne fleire skøytelaster med sand. Det vart t.d. gjort mange turar frå Forsand til Utsira og Kvitsøy med sand og grus. Og det trongst grus i samband med vegarbeid kring om i fylket.

Fartya frå Forsand gjekk ikkje berre frå sandtaka i bygda. Dei var og ofte i Botne og lasta. Den eldste måten å lasta fartya på var å gå med trillebårer fulle med sand ut over ein pir og ein landgang frå piren og om bord i fartyet, og så tippa sanden direkte i lasterommet. På land stod det folk og skufle trillebårene fulle av sand. Om sandtaket låg langt frå sjøen, vart det gjerne brukt hestetransport for å få sanden om bord i fartyet. Etter kvart fekk fleire og fleire sandtak skinnegangar og vaggar. Vaggane romma meir enn ei trillebåre, men framleis måtte dei fyllast med spade og skuvast fram med handemakt. Det var vanleg at både folka på fartyet og dei som arbeidde i sandtaket var med når eit farty skulle lastast. Etter kvart som rommet vart

fyllt, måtte ein av dei ned i lasterommet for å lempa sanden til sides der. Når fartyet var ferdiglasta, vart lukene lagde på og dekket spylt og kosta reint for sand.

Då fartyet kom fram til mottakaren, skulle sanden lossast. Den moderne måten å gjera det på er med motorisert vinsj og grabb, eller med ein fastmontert gravemaskin om bord som auser sanden over rekka og ned på lasteplanet til bilar på land. I eldre tid vart det brukt baljar eller store bøtter som tok 70 liter eller eit halvt tønne mål. Baljane vart laga ved at ein saga over ei tønne på midten. To baljar var i bruk under lossinga. Medan den eine blei heist opp av rommet og tømt i land, blei den andre spadd full. Baljar av tre vart etter kvart avløyste av jernbaljar. Til å heisa opp baljane med vart det brukt eit spel som stod like attanfor masta. Det vart sveiva opp med handamakt. Å stå med sveiva var tungt arbeid som kunne gje blodsmak i munnen.

Dei eldste sandskutene hadde berre seglføring. Men i åra like før og under første verdskrigen fekk dei fleste sett inn motor. Det var ganske små motorar på 10-20 hestekrefter, som gjerne heller ikkje var så stabile i drift. Det kunne både skuldast at motorane ikkje var gode nok og at folka om bord hadde lita røynsle i å bruka dei. Etter kvart vart desse avløyste av noko større motorar. Særleg dei første åra etter motoriseringa beheldt dei fleste fartya seglføringa og brukte segla når børen var god. I 1930-åra fekk og fleire og fleire farty dekksmotor til drift av spelet. Mekanisert heising av sandbaljane gjorde då arbeidet mykje lettere. Neste trinn i mekaniseringa var innføring av sandgrabb. Denne fyllte seg sjølv med sand, og då slapp ein arbeidet med å spa oppi.

Sandfartya hadde høg gjennomsnittsalder og hadde vore i bruk i lang tid. Slitasjen byrja å merkast på fleire av dei. Sand var tung last, og fartya vart oftast heilt

fullasta, sidan dei skulle gå berre innaskjers. Borda i skutescida ga seg då litt, og fartyet tok inn vatn. Var fartyet særleg gammalt og dårleg, kunne lekkasjen bli temmeleg stor. Då måtte det pumpast jamt under heile turen.

Det vanlege var at det var to og stundom tre mann om bord i eit sandfarty. Det var skipperen og gjerne ein ungdom eller to han hadde med seg. Ofte var dei søner eller slektningar av skipperen. Eigarforholda til fartya varierte. Enkelte farty hadde ein eineeigar, andre var partreiarlag med fleire eigarar. To eller tre brør som eigde farty i lag var ikkje uvanleg, heller ikkje far og son eller søner. For det meste var det slik i Forsand at det ikkje var dei same som dreiv sandtak som hadde farty. Sandtakseigarar og fartyeigarar var to forskjellige grupper. Men det fanst folk som dreiv med begge deler. Vi har høyrte at tvillingane Karneles og Ola Gøysa både dreiv sandtaksdrift i Forsandhagen og frakta sanden til mottakarane med seglskøyta *Økonom*. Også Ingvald T. Fossan kombinerte arbeid og investering på land og sjø. Han hadde ein større gard på Forsand, var grunneigar til sandtak og dreiv som farty-mann.

FORSAND UT AV SANDFARTEN

Det var ikkje berre farty frå Forsand som frakta sand ut av Forsand. Også andre fartyeigarar hadde fraktoppdrag her. Men det var slik at sandskutene frå bygda stort sett var sysselsette med å frakta sand frå sandtaka her. I 1961 kjende dei si stilling truga. På vegne av fartya i Forsand vende Rolf Forsand og Ingolf Forsand seg til Fraktefartøyenes Rederiforening i Bergen, der dei var medlemmer, fordi Stavanger Cementvarefabrikk, som hadde etablert seg i Forsand, hadde slutta kontrakt med to stavangerfarty om frakt av sement. Grunnen til at dei var valde, var at fartya eigna seg

betre, og dei hadde kravd ein lågare pris. Fartya frå Forsand hadde segla for 75 øre pr. hektoliter, medan Stavanger-skutene hadde slutta kontrakt på 50 øre pr. hektoliter¹⁶.

Problemet var berre at i ein kontrakt frå 1960 mellom grunneigarane av sandtaket i Myra og Stavanger Cementvarefabrikk var det teke inn ein passus om at farty frå Forsand skulle nyttast under like omstende og lik frakt. No galdt nok ikkje lik frakt, sidan stavangerbåtane låg under i pris. Men reiarforeninga i Bergen prøvde likevel å påverka Stavanger Cementvarefabrikk til å ta lokale omsyn. Dei vende seg og til ordførar Torstein I. Fossan og ba han engasjera seg i saka. Der vart det framhalde at sandføringa ikkje var så svært lukrativ, og at det var trong for å sikra fraktreiarane frå Forsand ei viss årleg sysselsetting og eit anstendig utkomme. Ordføraren svara at han ikkje kunne gjera noko direkte, men at han vona at dei lokale reiarane ikkje vart sette heilt utanfor. Dei hadde hatt denne sandføringa som einaste innkome, og skulle dei no missa henne, stod dei i fare for å måtte selja fartya sine og lida store økonomiske tap.

Sjølv om ein prøvde å skjerma seg mot konkurranse frå andre i 1961, skulle det likevel gå slik at sandfartya frå bygda vart utkonkurrerte. Sandfarten frå Forsand tok slutt ved utgangen av 1960-åra. Det siste fartyet frå bygda som gjekk med sand var *Primero* med Marius Gjose som førar. Seinare vart det mykje Brødrene Nilssen frå Karmøy sine farty som stod for frakt av sand frå sandtaka i Forsand. Dei hadde fast kontrakt med Vegvesenet om fraktoppdrag. Båtane til dette reiarlaget var mykje større enn sandfartya frå Forsand. *Primero* og andre lokale båtar kunne lasta 350-400 hektoliter med sand, eller 60-65 tonn. Dei nyare båtane kunne lasta kring 550 tonn, 8-9 gongar meir enn Forsand-fartya¹⁷.

Frakteflåten i Forsand makta altså ikkje å henga med i utviklinga. Dei gamle fartya gjekk så lenge dei var brukande eller til eigarane slutta av på grunn alder eller sjukdom. Men det kom ingen nyinvesteringar i flåten, og ingen frå den yngre generasjon var villige til å satsa på sandfarten som levebrød. Paradoksalt nok vart det til at sandbygda Forsand med fleire sandtak ikkje hadde nokon lokale farty som stod for transport av sand, grus eller pukk ut til mottakarane. Her vart investert stort i sandtaksdrift, men transporten overlet dei til andre.

KJELDER:

Skipsregisteret, Statsarkivet i Stavanger.
Merkeregisteret (Register over merkepliktige norske fiskefarkoster), trykt utgåve 1922-
Skriftleg materiale frå Kristian Berge, Forsand.
Samtalar med Kristian Berge, Forsand og Torvald Fossan, Jørpe-land.

Eg har også hatt nytte av Bjørn Fjellheim si magistergradsavhandling i etnologi frå 1982: Sand å føre – singel å selge. En studie av økonomisk tilpasning i vestlandsbygden Stamnes 1870-1940.

- 1 Statsarkivet (SA), Ryfylke sorenskriveri, pantebok 1898–1900 s. 261–263.
- 2 Etter intervju med Bertinius Berge f. 1903.
- 3 Brevet utlånt av brynjulf Fossan.
- 4 SA, Ryfylke sorenskriveri, pantebok 1908–1910 s. 677.
- 5 SA, Ryfylke sorenskriveri, pantebok 1915–1918 s. 306f.
- 6 SA, Ryfylke sorenskriveri, pantebok 1927 s. 423.
- 7 Johs. Sætherskar (red.): Det norske næringsliv. Rogaland fylkesleksikon. Bergen 1950, s. 577.
- 8 *Rogaland* 3.9.1973.
- 9 SA, Ryfylke sorenskriveri, pantebok 1912–1913 s. 474f.
- 10 SA, Ryfylke sorenskriveri, pantebok 1915–1918 s. 684f.
- 11 SA, Ryfylke sorenskriveri, pantebok 1912–1913 s. 673.
- 12 SA, Ryfylke sorenskriveri, pantebok 1915–1918 s. 238.
- 13 I gards- og ættesoga bind 3 s. 243 står Stavanger Cementvarefabrikk som eigar 1912–1920.
- 14 [Http://www.rieberson.no](http://www.rieberson.no).
- 15 Opplyst av Kristian Berge, Forsand.
- 16 Forsand kommune. Formannskapet 1958–1969, mappe 626 Sandtak.
- 17 Opplyst av Kristian Berge, Forsand.

Mjølkeruter og skuleskyss var viktig lokaltransport

AV NJÅL TJELTVEIT



Magnus Fuglestein si mjølkerute «Kløver» på Erøy i Erdfjord i 1965.

Mjølketransport og frakting av skulebarn langs sjøvegen i Ryfylke skapte ruteordningar som folk brukte til meir enn det som var grunnlaget for transportordningane. Desse rutene gjorde at folk fekk betre lokale samband som knytte bygdene tettare saman enn det vanlege rutebåtnettet gjorde.

Rutebåtane og routeselskapa var mest opptatt av å skaffa bygdene i Ryfylke samband med Stavanger. Fjordabåtane skapte kontakt mellom bygder som hadde rutebåt i lag. Folk møttest på båtane frå ulike bygder og fekk kontakt med kvarandre. Sjøvegen bygde opp kontakt mellom folk som høyrde til i ulike rutebåtleier. Folk som høyrde til i same kommunen og ikkje brukte same rutebåt, hadde ofte mindre kontakt med kvarandre enn med folk frå bygder i andre kommuner med felles rutebåtoplegg.

i Sjernarøy stoppa Det Stavangerske Dampskibsselskab sine båtar på nokre av øyane, medan Jøsenfjord Rutelag hadde ansvaret for båtsamband på dei andre øyane. Derfor batt ikkje rutebåtmønsteret øyane i Sjernarøy kommune saman. Det fanst to rutebåtmønster som to båtselskap organiserte. Mjølkebåtar og skulekyssordningar gjekk på tvers og batt bygder og grender saman i Sjernarøy og andre stader.

Etter den andre verdskrigen var over i 1945, kom det i gang fleire lokale mjølkebåtruter i Ryfylke som skaffa eit betre lokalt samband på sjøvegen mellom fleire bygder i Ryfylke. Små mjølkebåtar frakta meir enn mjølkespann. Dei tok etter kvart med både gods og passasjerar og gav dermed mindre bygdelag eit betre lokalt rute-samband til større sentrumsbygder enn dei tradisjonelle routeselskapa makta å få til.

MJØLKERUTE MELLOM ERFJORD OG SAND

I 1947 byrja det mjølkerute mellom Foreneset og Jelsa til meieriet på Sand. Bøndene i området tok fatt i tanken

om mjølkelevering til meieri, og Magnus Fuglestein fekk transportoppdraget. Året etter kom Erfjord og med på mjølkeruta. Mjølkebåten starta frå Vik i Erfjord i sjuttida om morgonen og gjekk om Foreneset, Jelsalandet og fleire stader i Sandsfjorden til Marvik. Der vart det korrespondanse med ei anna rute til Sand. Seinare gjekk Magnus Fuglestein til Sand med mjølkespanna. Turen tok kring tre timar. Frå Sand returnerte båten om ettermiddagen. Om somrane gjekk mjølkebåten kvar dag; vinterstid var det færre transportdagar.

Den første tida brukte Magnus Fuglestein ein vanleg open motorbåt med kahytt. I starten var det ikkje mange spann som skulle til meieriet på Sand, men mjølke-mengda auka mykje. Mjølkebåten frakta ikkje berre mjølkespann, etter kvart tok han med brødkassar, kraftfor og sement til bygdene. Om haustane nytta folk mjølkebåten til å senda dyr til slaktar Marvik på Sand. Mjølkeruta tok med materialar til Erøyvik båtbyggeri i Erfjord. Skipperen på mjølkebåten gjorde og mange ærend for folk langs ruta på butikkane på Sand.

I 1954 skaffa Magnus Fuglestein ny båt som heitte «Kløver». Båten hadde passasjersalong, og tilbodet for passasjerar som ville til Sand blei mykje betre. Ein



«Gyda» ved Eidsholmen i Finnøy i 1932

dagstur til Sand gav grunnlag for å gjera mange ærend framfor å reisa til Stavanger. Det hende og at folk frå Erfjord reiste til Jelsa med mjølkebåten og gjekk på rutebåten til Stavanger på Jelsa. Rutebåtane gjekk frå Erfjord i sekstida om morgonen, og dette høvde dårleg med mjølketid og fjøsstell.

Båtruta frå Erfjord til Sand blei lagt ned då Ryfylkevegen var ferdig i 1965.

MJØLKERUTE PÅ ROPEIDHALVØYA

På Ropeidhalvøya kom det i gang mjølketransport til Sand rett etter den andre verdskrigen var over. Fridtjof Foldøy stod for transporten med ein liten gavlabåt. Ruta gjekk frå Foldøy om Hebnes, Tveita, Kjølvik, Vatlandsvåg, Bjørnevåg og Åsarøy. Også denne mjølkeruta blei viktig for fleire slag varetransport. Passasjerar nytta og ruta. No kunne dei reisa til Sand om føremiddagen og komma heimatt på ettermiddagstid. Fridtjof Foldøy bytte ut gavlabåten med ein fiskebåt. Denne båten hadde betre passasjerplass, men komfortabelt var det ikkje. Fridtjof Foldøy slutta med mjølketransport, og Tomas Kristensen kjøpte kutteren og dreiv mjølkerute for Ropeidhalvøya i fleire år. Seinare overtok Olai Sillelid transporten. Han frakta og skulevar frå Foldøy til Marvik. Vinterstid var det ikkje behov for mjølkebåt til Sand kvar dag. Mjølkemengda var størst på den lysaste årstida, og det var om somrane det var råd å tena pengar på mjølkeruta. Frå Sand blei det sendt mykje sementsekker og jernvarer til folk på Ropeidhalvøya. Mjølkeruta til Sand frå Ropeidhalvøya var viktig for både person- og godstransport den tid bygdene på Ropeidhalvøya var utan vegsamband med andre bygder. Folk satte pris på mjølkeruta, og det stod alltid folk og venta på kaiane når båten nærma seg. Mjølkeruta var eit fast kontaktnett med omverda for bygder og grender som ikkje hadde så rikt rutetilbod frå dei store båtselskapa.

MJØLKERUTER TIL FINNØY

Fram til ferjene endra trafikkstrukturen, gjekk det mjølkeruter frå mange øyar i midtre Ryfylke til meieriet på Judaberg. Også her var mjølkerutene viktige for den lokale transporten. Dei skapte eit viktig lokalt rutenett. Mjølkebåtane frakta både passasjerar og gods i tillegg til mjølkespanna. Folk måtte bruka mjølkebåtar og skuleruter når dei hadde bruk for kontakt med lege, offentleg administrasjon og andre tiltak som berre fanst i kommunesenteret på Judaberg i Finnøy kommune. Sentrum for Finnøy kommune etter kommunestrukturendringa i 1965 blei meir og meir utvikla på Judaberg.

Brørne Rasmus og Nikolai Berget frå Sjernarøy byrja med mjølketransport til meieriet på Finnøy i krigsåra. I starten frakta dei ikkje mange spann, men mjølkemenga auka mykje i etterkrigsåra. Den første tida brukte dei ein motorbåt. Seinare kjøpte dei skøyte. Nikolai Berget slutta som mjølketransportør, og Sigurd Tandervoll tok over oppgåva saman med Rasmus Berget.

Mjølkeruta starta i Ramsvik på Kyrkjøy i Sjernarøy. Dei andre stoppestadene var Eik, Tjul, Helgøy, Helgøysund, Aubøsund, Nesheim, Nord-Hidle og Eidsund. Turen fram til Judaberg tok eit par timar. Den første tida samarbeidde bøndene om mjølkekjøring fram til kaiane med hest. Seinare overtok traktor og lastebilar. Nesheim på Bjergøy blei tatt bort som stoppestad, for lastebil samla all mjølk frå øya og leverte spanna på Aubøsund.

Brød var eit viktig transportoppdrag for mjølkeruta. Frå bakaren på Finnøy frakta mjølkebåten brødkassar til handelsmennene. Særleg sommarstid med mykje feriefolk på øyane, var behovet for brød stort. Somme gonger måtte mjølkebåten venta for bakaren var ikkje ferdig med alle brød han skulle sende sjøvegen til han-

delsmennene på dei mindre øyane. Rasmus Berget gjorde og ærend for folk. Han leverte m.a. prøver til doktoren på Finnøy. Frå mølla på Eidssund på Ombo frakta mjølkeruta mjøl til folk på andre øyar i Sjernarøy. Krøtter blei og sende med mjølkeruta. Mjølkeskøyta hadde ein lugar framme for passasjerar, og i styrehuset var det god plass. Her kom mange passasjerar inn til ei pratestund med menneskapet og andre øybuar.

Om somrane gjekk mjølkeruta alle vekedagane, men frå seinhausten var mjølkemengda mindre, og det var ikkje behov for mjølkefrakting kvar dag.

På Fogn hadde Olav Tytlandsvik ansvaret for mjølkefrakting til Finnøy med si skøyte. Han tok mot mjølk frå Randøy som kom med rutebåten til Sørvåg. Ruta til Olav Tytlandsvik gjekk om Sæbøvåg på Fogn, Bokn, Byre, Børøy og Skartveit fram til Judaberg. Dette var og ei viktig lokalrute som kunne brukast på tvers mellom øyane.

Frå midten av 1970-talet blei behovet for mjølkebåtane i Finnøy kommune borte. Ferjer og tankbilar tok over. Ferjesambanda skaffa tverrsamband mellom fleire av øyane, og skulerutene kunne brukast frå andre øyar når folk skulle til kommunesenteret på Judaberg.

SKULESKYSSEN EI VIKTIG BYGDERUTE

Skulesentralisering og ikkje minst innføringa av 9-årig grunnskule med obligatorisk ungdomsskule førte til auka transportbehov både på sjø og land. Mange skyssruter med små passasjerbåtar blei etablerte. Så tidleg som i 1954 blei elevar frå øyane Bokn og Byre i dåverande Fister kommune frakta med motorbåt over til fastlandet og fekk bilskyss fram til den nye sentralskulen på Fister.

I Sjernarøy og Finnøy har mange mindre båtar stått elevtransport. Så tidleg som skuleåret 1956-57 blei

skulen på Nord-Hidle nedlagd. Elevane fekk båtskyss til Bjergøy. Børre Rødne tok over fraktinga av skulebarn frå Nord-Hidle i 1957. Seinare har Rødne-firmaet utvikla seg til å driva med både skuleskyss og mange andre transportoppdrag. Dei kjøpte båten «Øygutt» av Stavanger kommunale ferjer i 1956 og frå 1960 frakta firmaet skuleelevar frå Eidssund, Nord-Hidle og Biskopvik til Ramsund. Dei frakta og elevar til Ramsvik frå Helgøy, Helgøysund, Tjul og Eik.

Sjernarøy fekk ny sentralskule på Kalvaneset på Bjergøy i 1970. Når den nye Sjernarøy skule blei plassert ved sjøen, talde det mykje at hit var det lett å frakta elevar sjøvegen med skyssbåtar. Skulen fekk eiga bryggje. Båten «Rygerøy» frakta elevar frå Eidssund, Nord-Hidle og Aubøssund til Helgøysund. Der korresponderte «Rygerøy» med den andre skyssbåten som heitte «Øyar». «Rygerøy» gjekk vidare til Judaberg med ungdomsskuleelevane før Sjernarøy fekk ungdomsskuleklassar. «Øyar» frakta elevar til skulen på Kalvanes frå Ramsvik, Eik, Tjul, Helgøy og Helgøysund. Eit finmaska rutenett frakta elevar frå ulike øyar til og frå skulen. Sjøvegen var ein viktig skuleskyssveg for mange.

Etter det kom bru som batt øysamfunnet Sjernarøy tettare saman i 1987, blei det slutt på båtskyss av elevar frå Kyrkjøy. Dei kunne no reisa med buss til skulen. No går det skuleskyssbåt til Sjernarøy skule på Kalvanes frå Nord-Hidle, Helgøy og Helgøysund. Her som andre stader har vegar, bruar og snøggbåtar i offentlege ruter gjort at det har minka med mindre skuleskyssruter i Midt-Ryfylke.

Mellom øyane i gamle Finnøy kommune har Torolf og Frank Ingebrethsen drive skuleskyss i mange år. Dei første skyssbåtane byrja å frakta framhandsskulelevar til hovudøya Finnøy. Den 9-årige skulen med ungdomsskule på Judaberg auka skyssbehovet, og alle

øyane i Finnøy kommune kom med eit velorganisert rutenettverk. No er det Rogaland Trafikkselskap som organiserer det meste av skuleskyssinga langs sjøveggar i Finnøy kommune.

I Hjelmeland frakta skuleskyssbåtar elvar frå Jøsenfjorden, Jøsneset, Randøy og Ombo til ungdomsskulen på Hjelmeland. Randøy fekk bru til fastlandet i 1976, og sidan har Rogaland Trafikkselskap tatt over den sjøtransporten som skuleelevar har behov for over Jøsenfjorden og frå Ombo med ferje og snøggbåt.

I både Finnøy og Hjelmeland hadde skulebåtane andre oppdrag enn å frakta elevar. Andre folk kunne nytta båtane frå ytterkrinsane når dei hadde ærend til kommunesentera på Judaberg og Hjelmeland. Dette var det enklaste tilbodet i mange år for folk frå ulike bygder når dei skulle ordna med ulike ærend i kommunesenteret. Dei kom fram i 9-tida om morgonen

og kunne reise heim att i 14,30-tida. Det offentlege rutenettet hadde ikkje så gode lokaltilbod. Mindre varer frå kommunesentra til ulike bygder kunne sendast med skuleskyssbåtane.

Frå dei tidlege etterkrigsåra og framover i fleire tiår har mjølkeruter og skuleruter vore viktige for mange som lokalsamband mellom bygder og grender i nærmiljøet. Seinare har rutenettet blitt omlagt. Vegar, bruar, ferjenett og snøggbåtar har endra rute-mønsteret. Men mange har hatt glede av mjølkebåtar og skulerruter som viktige utfyllingstilbod der rutene ikkje var kunngjorde på vanleg måte, men lokale men lokale folk visste om dei og nytta dei. Dei lokale rutene som fekk viktige tilleggsfunksjonar, gav folket eit tettare samband og batt folk i ulike Ryfylkekommunar tettare saman. Dei som budde i mindre bygder kunne gjennom mjølkeruter og skuleruter ha meir aktiv kontakt med kommunesentra enn før.

Naar naudi er størst er hjelpi næmast

AV MARTA HUSTVEIT

Eg hugser ein gong for nokre aar sidan. Han far ville reisa til strandstaden Sand i grannebygdi, og eg skulde vera med. Sand ligg paa andre sida av fjorden, og der er ikring ei mil aa ro.

Han far sveiv ut i tunet om morgonen og granska litt paa draatten, so kjem han innatt og segjer:

«Ja, han ser noko vindleg ut i dag; men eg trur at me ferdar oss til og reiser likevel.»

So ferda me oss til i ein fart, og skunda oss ned til naustet, vegen dit er ein halv fjordung. Daa me kom ned paa lidebrotet standa me upp og saag utyver. Og det saa ut til å vera so nokolunde stilt paa fjorden.

«Det er tollegt her endaa, men det er nok austanvind i Hylsfjorden, «sa han far.

«Kann du sjaa det her ifraa, daa ?», spør eg.

«Nei, men høyrer du ikkje susingi yver Lølands-skardet ?», svara han.

Jau, eg høyrde nok susen, og visste at austanvinden var ikkje til å spøkja med der i fjorden. Me stansa ei liti stund ned med naustet, skipa til baaten og rodde so utyver.

Daa me kom eit stykke ut, tok det til aa blaasa, og vinden friska paa utetter fjorden. Me heldt oss nær landsida, der det livde noko for vinden, men daa me var komen halvveges, laut me ro yver fjorden, og daa fekk me austanvinden fraa Hylsfjorden paa sida.

Det vart ein strid tøm. Me sat til ryggjar og rodde so godt me kunde; men me kom ikkje ut til Sand fyrr det leid yver middag. Me gjorde ærendi vaare so snart me kunde, og tok paa heimveg att.

Det hadde tola litt med vinden; men han var endaa strid i flagane. Daa me var komne eit stykke inn i fjorden, vilde han far at me skulde setja upp seglet og sigla. Eg raadde i fraa. No hadde far kjøpt fleire sekjer med mjøl, so me hadde full last heimatt; og eg var difor redd aa sigla i slik rosevind. Men det hjelpete ikkje, far meinte at det skulde gaa. Han sette upp seglet, og eg tok roren og styrde. Det bar innuver for god bøl, men det var heller stridt aa styra.

«Ja, pass no paa aa svinga båten upp, so me fær vinden godt i seglet», segjer far.

Jau, eg tok tak i roren og svinga til, men det gjekk altfor braatt. Baaten vreid seg yver og sjøen skyldte inn paa eine sida. Eg vart skjelvande rædd, og far stokk og med det same.

«Nei, korleis er det du styrer no», segjer han.

Vinden friska paa, og eg kunde ikkje faa baaten til å lyda roren. Far sprang til, løyste skjøtet, kabba vanti av med kniven, og reiv ned seglet. Eg heldt i roren med baae hendene so det kvitna um knuane, og sat radt stiv av redsle.

«Nei, han er nok ikkje å spøkja med austanvinden, «sa han far; eg høyrde han skalv i maalet. Me fekk nok prøva aa ro likevel, det var ingi annor raad. Men no hadde me berre eitt aarepar, det andre hadde glide paa sjøen medan baaten vreid seg yver.

So sette far seg til rettes og rodde det hardaste han vann; men um ei liti stund rauk den eine aari av. Eg sette i eit skrik med det same. Jau, no sat me fint i det, me hadde ikkje fleire aarar, og halv-anna aar dugde lite

i stormen. Far sa at eg maatte ikkje vera rædd; men eg saag at han sjølv var *ganske* bleik i andletet. .

Ja, kva skulde me so gjera; ropa um hjelp vilde lite nytta, for der budde ikkje folk paa nokor sida av fjorden so nære at dei kunde høyra oss. Me heldt paa aa skulde driva mot land, og det saag heller vonlaust ut, med noko berging. I det same hørde me ei døyvd kakking langt burte.

Ha ! Det er ein motor,- ropa eg glad, – det vart daa ei von likevel.

Ljoden kom næmare, og det var varkeleg ein motorbaat. Me reiste oss i baaten, hauka og vifta alt det me

vann. Sistpaa vart dei var oss, kom burtaat og tok oss paa slep like heim til naustbryggja, og daa var me berga.

Far vilde betala motorkarane for hjelpi; men dei vilde ingi betaling ha. So takka han dei hjarteleg og sa:«Den som hjelper i naudi, har hjelpt tvo ganger.»

Marta Hustveit var født på Hustveit i Sauda 1894. Ho var elev ved Voss Folkehøgskule vinteren 1915-1916 og skreiv i denne tida fleire stilar der ho skildrar livet på og omkring Hustveit til ulike tider på året. Det er Oddwar Rønning, mangeårig omvisar på Hustveit som har funne fram stilane, og som brukar dei i formidlinga av historia om garden. Stilen er gjengitt i den språkdrakta Marta Hustveit brukte.

Til Sausokn med «GYDA»

AV KOLBJØRN HAUGE

Sauen er eit gildt husdyr, visstnok eit av dei få husdyra i verda som ikkje har religiøse tabu knytt til seg. Sauekjøt kan alle menneske eta, same kva gud eller kor mange gudar dei trur på.

Det er ikkje berre Høg-Jæren som har fostra sauebønder her vest. Inne på Ryfylkeøyane var sauen eit populært husdyr i min barndom, og er så den dag i dag. Saueflokkane er sjølvsagt ikkje så store her, og beiteområda så absolutt mindre. Dette kompenserte øybuane med å senda dyra til heis om sommaren, oftast til Sauda. Eller Sausokn, som far min sa.

Bestefar min segla til fjords med smalen. No for tida blir dyra frakta i store toetasjes lastebilar. I min barndom var det frakte- og fiskeskøyter som gjorde den jobben. Med rommet og dekket fullt av brækande dyr la dei i veg. Ein lang dag og ei lang natt låg framfor både saueeigarane og sauene.

Men sauefraktinga innover fjorden hadde eit dobbelt føremål. Dette var før-elektrisk tid, MRE var endå ikkje kommen i gang med å senda straum og dryge straumrekningar innover til fastbuande og feriegjester. Bøndene trong rett og slett ved, både til brenne for seg sjølv og til å selja. Og dei hadde nok lagt merke til at sauene var svært glade i nye skot av dei fleste treslag, det er ikkje berre geita som kan øydeleggja småskogen. Når sauene beitte heile året i same terrenget, var det rett og slett vanskeleg for lauvskogen å veksa opp.

Det var Martin og Kornelius Holle på Eidssund som stod for fraktinga frå Kyrkjøy. Båten deira bar det stolte namnet «GYDA», oppkalla etter den kaute dottera til Eirik Hordalandskonge. Ho som freista den unge Harald Hårfagre så sterkt at han var nøydd til å

samla heile Noreg til eitt rike før han fekk koma i seng med henne og avla sønene Hårek, Sigtrygg, Frode og Torgils, og dottera Ålov Årbot. Litt av eit kvinnfolk, spør du meg!

Me kalla alltid «GYDA» for Håle-jektå, og det var kanskje eit meir passande namn på skuta enn det namnet Noregs første dronning bar. Om Håle-jektå likna på den originale Gyda, veit eg lite om. Men sauebåten til Holle-karane var i alle fall dryg i baugen og tverr bak, og med ein motor som så vidt greidde å få det til å smila for baugen når han fekk full gass. Men ein ting hadde Håle-jektå felles med namnemora – når først kursen var utstaka og målet sett, då tok ho tida til hjelp og let seg ikkje stansa før ho var i hamn. Min honnør til «GYDA», både til dronninga og til jektå!

Det var mest som ein festdag, den dagen me lasta dyra ombord på «GYDA» og la til fjords. Sauene skein nyklypte og signerte med eigaren sitt bumerke i oljemaling på bakparten, slik at dei var lettare å kjenna igjen når dei skulle sankast og skiljast utpå hausten ein gong. Han far tok alltid med seg dei fire-fem sauene til

Torgeir og Anna Marvik i drifta vår. Torgeir var ein gammal mann med gikt i ledane, og ville hatt store vanskar med å gå til heis sjølv. Anna – kona hans – er gjort udøyeleg. Ho var den opphawelege «Anna af Sand», som fekk ei kjend og kjær skute oppkalla etter seg.

Ja, så la me i veg, då, med sauer i rommet og sauer på dekk. «GYDA» dunka seg innover med kurs for Foldøynå, sauene bræka i eitt, og karane samlast i kahytta og utveksla minneverdige historier frå ungdoms leik og manndoms slit. Då me var komne til Sand, var sauelorten grodd så høg overalt at me måtte innom eit sagbruk og få noko å strø med, elles hadde vel ikkje helsestyresmaktene sleppt oss i land når me kom fram til fjordbotnen. Brækinga steig endå eit hakk då me dreiv drifta opp gjennom Sauda-byen, mens ungane til industriarbeidarane stod på sidelinja og gjorde store augo over denne praktiske undervisninga i norsk landbruk.

Oppover mot Hæreimsdalen blei det så som så med kondisjonen både hos øybuane og sauene deira. Hadde

me ikkje hatt god hjelp av fjellvane Øystein Rød, hadde me knapt nok komme fram. Han hadde kondisjon som ein elg, og han kunne gøy så livaktig og kraftig at ingen hund greidde gjera han det etter. Men den eine av søyene til Torgeir Marvik sleit så tungt den siste kilometeren at han Lars Norheim nærast måtte dytta henne det siste stykket. «No må du gå, gamle Anna!» sa han og flirte til oss.

Ja, så var endeleg flokken på plass, og me slo oss ned og løyste på nistekorga. Han far og dei andre bøndene betalte Rød-karane beiteleiga for året før, og så gav me oss på heimveg med ei bræking i øyrene som ikkje ville gi seg, sjølv om sauene var aldri så langt borte. Ved kaien låg «GYDA» og venta, reinspyla for kvar nedtrødd saueperle som måtte ha klistra seg fast. Snart tøffa ho ut fjorden i den lyse sommarnatta mens både store og små driftekarar prøvde å få seg litt svevn framme i lugaren.

Ei heil veke etterpå kunne eg vakna om natta og lura på korfor salen heime var så full av brækande sauer at eg ikkje fekk sova i fred.

Årsmelding 1998

VEDTATT AV STYRET I MØTE 1. MARS 1999

Meldingsåret 1998 var eit uvanleg aktivt år i Ryfylkemuseet. Og det var eit år der vi hausta både lovord og pris for arbeidet vårt. V hadde store, omframme tiltak under arbeid, samtidig som den ordinære delen av drifta heldt eit høgt nivå. Dette blir nærmare omtalt i det følgjande.

ORGANISASJONEN

Ryfylkemuseet er organisert som ein stiftelse, der medlemmane i museet, kommunane i Ryfylke, fylkes-

kommunen og dei tilsette nemner opp medlemmar til styret.

Ved utgangen av meldingsåret var det 700 medlemmar og abonnentar som hadde betalt medlemspengar for 1998. Dette er ein nedgang på 20 frå året før. Medlemmane fordelar seg slik mellom dei enkelte kommunane i Ryfylke (tala frå 1997 i parentes):

Sauda	77	(81)
Suldal	180	(184)
Hjelmeland	66	(67)
Strand	22	(26)
Forsand	9	(10)
Finnøy	68	(79)
Rennesøy	52	(52)
Kvitsøy	3	(5)
Andre	165	(161)

Det blei halde årsmøte for medlemmane i Nesa-sjøhuset på Sand 24. mars. Da møtte det fram 14 medlemmar. Utanom vanlege årsmøtesaker var det stelt til eit program der Lars Olav Fatland heldt eit kåseri om sitt hovudfagsarbeid om husmennene i Sand og bruken av Rasmussen-arkivet som kjelde.

Årsmøtet attvalde Arnulv Honerød, Sauda, som styremedlem, med Tora-Liv Thorsen, Forsand som nytt varamedlem. Årsmøtet valde også Aslaug Astad, Helga



Tildeling av «Fønix»-prisen for beste utstillingside på Nordisk Museumsfestival var eit høgdepunkt. Arbeidsgruppa med statuett og diplom: Nenad Ignjatic, Gaute Berge Nilsen, Roy Høibo, Zlatko Spahic, Elin Frøyland og Baja Dzafic. Siri Albertsen og Brit Losnegård var ikkje til stades da bildet blei tatt.

Møgedal og Ståle Eggebø som valnemnd for årsmøtet 1999.

Det er ikkje nemnt opp nye medlemmar frå kommunane eller frå personalet dette året. Styret har etter årsmøtet vore samansett slik:

Representantar for medlemmane:

Trygve Brandal, Hjelmeland, leiar
Arnulv Honerød, Sauda, nestleiar
Varafolk: Jan Ringstrand, Sauda
og Tora-Liv Thorsen, Forsand

Representantar for kommunane:

Børge Skeie, Suldal
Marie Grindheim, Sauda
Erling Haaland, Kvitsøy
Varafolk: Arild Winterhus, Aslaug Astad
og Anne Marie Svendsen

Representant for fylkeskommunen:

Rolf Egil Teig
Varamedlem: Signy Nerheim

Representant for dei tilsette:

Gaute Berge Nilsen
Varamedlem: Bjørg Jorunn Myhre

Styret hadde 3 møte og behandla 20 saker i 1998. I tillegg kom noen mindre saker som blei tatt opp under postane «meldingar» eller «ymse». Styra held møta sine kring om i kommunane, og ber da om å få møte representantar for kommunane. I år har det vore halde slike møte i Strand og Hjelmeland. Møtet i Hjelmeland var ein del av det årlege styreseminaret. Styreseminaret er innført for å gi rom for ei djupare drøfting av meir langsiktige utfordringar og problemstillingar enn det blir

høve til i ordinære styremøte. I år var overordna styringssignal og IT-utfordringa tema for styreseminaret.

Saksmengda er elles blitt monaleg redusert etter at styret la større vekt på utarbeiding av eit rullerande handlingsprogram for verksemda. Det er også utarbeidd og vedtatt ei rekke planar, som gir føringar for drifta av museet. I 1998 blei det vedtatt ein slik plan for opplæring. Dei viktigaste sakene er elles knytta til beslutningar om større enkelttiltak og økonomi-, organisasjons- og personalsaker.

Det var i alt 50 personar som blei lønna av Ryfylke-museet i 1998. Av desse var 5 fast tilsette. I tillegg har museet hatt til rådvelde to stillingar som er betalt av andre. Det samla talet på årsverk er rekna til 10,6. Desse var tilsette i museet i meldingsåret:

Faste stillingar:

Anne Olaug Hiim, kontorfullmektig/vikar (frå 20/6)
Roy Høibo, førstekonservator/styrar
Kjell Johnsen, handverkar
Ruth Anne Moen, konservator folkemusikkarkivet
Bjørge Jorunn Myhre, kontorfullmektig
(permisjon frå 20/6)
Gaute Berge Nilsen, avdelingsleiar

Mellombels engasjement:

Ernst Berge Drange, konservator/bygdebokskrivar
Trygve Brandal, styreleiar/forfattar
Maria Corazon A Dørheim, reinhaldar
Grete Holmboe, prosjektmedarbeidar bygningsvern
Sanja Ignjatic, kontorassistent/vikar
Anne Margrethe Myhre, prosjektassistent
bygningsvern
Oddvar Rønning, registrator/arkivar
Hege Skotheim, prosjektmedarbeidar Ryfylke-mat
Njål Tjeltveit, forfattar

Korttidsengasjement:

Siri Albertsen, ekstrahjelp
Solveig Apeland, omvisar
Ommund Berge, omvisar
Valborg Berge, reinhaldar
Janne Bergland, omvisar
Jon Bråtveit, omvisar
Ragnar Djuvik, instruktør
Ørjan Drange, omvisar
Serina Erfjord, ekstrahjelp
Sissel Erfjord, ekstrahjelp
Kristin Vold Eriksen, omvisar
Tina Grønnevik, omvisar
Tommy Hegland Espe, omvisar
Ingrid Høibo, ekstrahjelp
Karoline Høibo, ekstrahjelp
Sigrun Jensen, reinhaldar
Wenke Johnsen, ekstrahjelp
Alen Kusmic, omvisar
Britt Losnegård, ekstrahjelp
Kathrine Mikalsen, ekstrahjelp
Jon Moe, forfattar
Kjersti Moe, omvisar
Sveinung Moen, ekstrahjelp
Jan Møgedal, ekstrahjelp
Hanna Marie Nilsen, ekstrahjelp
Olav I. Oftedal, ekstrahjelp
Bjørn Sandvik, instruktør
Hanne Skeie, ekstrahjelp
Marte Skogen, ekstrahjelp
Ivar Smørgrav, omvisar
Tove Solheim, omvisar
Per Surnevik, instruktør
Astrid Sørland, omvisar
Aud Elisabeth Sørland, omvisar
Sonja Sørland, omvisar



Døme på korttidsengasjerte, målargjeng i stigen på Håland: Serina Erfjord, Sissel Erfjord og Hanne Skeie.

Lønna av andre:

Åse T. Jensen, registrator (Hjelmeland kommune)
Igor Roganovic, assistent (Arbeidskontoret)

SAMLINGANE

Det har vore sett i verk fleire tiltak, både for å bygge opp samlingane ved museet, og for å få betre orden og oversikt over dei eksisterande samlingane. Men det er



Førearbeidet til utstillinga om flyktningane frå Bosnia-Herzegovina omfatta også ein studietur til det tidlegare Jugoslavia, der vi m.a. var gjester hos familien Papaz i ein av forstadane til Sarajevo.

framleis slik at museet har eit etterslep når det gjeld oppbygging av gode katalogar over samlingane, og dei forholde store delar av samlingane blir oppbevarte under tilfredsstillar verken klima- eller andre sikringskrav.

Det er bokført 13 tilvekstføringar av materiale utanfrå i meldingsåret. Desse fordelar seg slik:

Gjenstandar:

Gåver frå Anders Jørgensen, Sand,
Ivar Bakka Lunde, Suldal og Ida Lund, Sand.

Video/film:

Gåve frå Gunnar Jenssen, Haugesund
Opptak frå NRK-Rogaland og NRK rikssendinga.



Vi følgte arbeidet på to fruktgardar i Hjelmeland gjennom heile året. Her er vi med på bringebærplukking hos Sigrun og Sigurd Dale i Askvik.

Arkivmateriale:

Gåver frå Haldis Rørvik, Sand, Marit Aaserød Thingbø, Kristian Ringhagen, Sauda, Jelsa Bonde-lag, Suldal Høgre og Suldalsposten.

Tilvekst av eigenprodusert materiale:

Foto:

252 svart/kvitt dokumentasjonsfoto
150 svart/kvitt reprofoto
290 dias (gjenstandsregistrering)
352 dias dokumentasjonsfoto

Video:

4 kasettar (tilsaman 61 minutt opptak)

Intervju:

18 lydband (kasettar)
34 spørjelister

Feltnotatar:

Feltdagbok frå fruktdyrkingsprosjektet
Feltdagbok frå bygningsvernprosjektet
Notatar og teikningar frå innsamlinga av materiale om
«Brødrene af Sand»

Folkemusikkarkivet:

Lydband:

7 dat kasettar med eigne opptak av i alt 13 informantar
6 MC-kasettar med opptak innleverte av NRK-Rogaland, Karin Stråbø, Elisabeth Øvstebø og Oddwar Rønning
1 spoleband med opptak frå Rådet for folkemusikk og folkedans
Ein del av lydmaterialiet er skrive ut som noter

Video:

1 kasett med opptak frå NRK-Rogaland
1 kasett med opptak frå Rådet for folkemusikk og folkedans



I samarbeid med bunadnemnda i Rogaland Ungdomslag, Bunad- og Folkedraktrådet og bondekvinnelaga i Suldal gjennomførte vi ei registrering av gamle plagg frå Suldal og Sauda. Her er det Tordis Gjevre og Magny Karlberg frå bunadrådet som studerer plagg Ragnhild Bråtveit har kome med

Tekster/noter:

Avisutklipp innlånt frå Oddwar Rønning
Bygningsvernprosjektet:



Arbeidet med restaureringa av jekta «Brødrene af Sand» var ei hovudoppgåve. John Jastrey, Roy Høibo og Inge Vandvik saman med Trond Arild Pedersen frå Hardanger Fartøyvernssenter.

Intervju:

14 informantar i 1998, 34 tilsaman

Registrerte hus:

Samla tal på registrerte hus: 36

Oppmålingsteikningar 1998: 57, tilsaman 150

Foto:

1420 dias i 1998, 2940 tilsaman

360 fargefoto i 1998, 1136 tilsaman

Feltnotatar:

Dokumentasjonsrapport frå Sandsa

Biblioteket har hatt ein tilvekst på 48 bøker. Av desse er halvparten årbøker som vi har fått som bytteeksemplar frå andre museum.

Bak desse tala gøymer det seg fleire interessante innsamlings- og dokumentasjonsprosjekt. Det største av desse er bygningsvernprosjektet. 1998 har vore 3. arbeidsåret i dette prosjektet, og dokumentasjonsverksemda dette året har i hovudsak dreidd seg om takteking og glas, dører og listverk. Dokumentasjonen går føre seg både som lekk i praktisk restaureringsarbeid, og som intervju med fagfolk og oppmåling og registrering av eksisterande bygningar. Det største enkeltprosjektet dette året har vore gjenreising av stølshuset på Sandsa-stølen. Ein har gjennom dette fått til ein svært verdfull dokumentasjon av muring med stein, bygging med stav og laft og tekking med never og torv. I tillegg til det som museet sit att med av foto, teikningar og feltnotatar, står huset der som eit dokument i seg sjølv, og mange handverkarar har fått tilført kunnskapar om eldre byggeskikk.

Etter oppdrag frå Ryfylke Vekst har museet gjennomført ei innsamling av kunnskapar om tradisjonell

mat. Oppdraget ga høve til eit feltarbeid som omfatta 2 månadsverk, og 1 månadsverk til bearbeiding av materialet og skriving av ein rapport. Feltarbeidet omfattar intervju med i alt 14 informantar frå 7 av Ryfylkekommunane (Sauda er ikkje med i arbeidsområdet til Ryfylke Vekst).

I Hjelmeland har museet følgt 2 fruktgardar i Askvik og Eiane gjennom heile året for å få eit materiale om fruktdyrkinga i dag. Dokumentasjonen har gått føre seg ved hjelp av videoopptak, fotografering og nedteikning av observasjonar.

I samarbeid med bunadnemnda i Rogaland Ungdomslag og Bunad- og Folkedraktrådet er det gjennomført ei registrering av gamle plagg frå Suldal og Sauda. Kopi av registreringsmaterialet vil bli oppbevart på Ryfylkemuseet.

I samband med førebuingane til utstillinga «Den lange vegen», som handla om flyktningane frå Bosnia-Hercegovina, blei det gjennomført intervju med dei fleste av flyktningane på Sand, og i tillegg ein del nordmenn i lokalsamfunnet og tilsette i mottaksapparatet. Som følgje av dette engasjementet har NMU (Norsk Museumsutvikling) invitert oss til å vera med i eit samarbeid mellom fleire museum om å utvikle metodar og kompetanse i arbeidet med samtidsdokumentasjon.

I samband med restaureringa av «Brødrene af Sand» er det gjennomført eit omfattande dokumentasjonsarbeid for å skaffe mest muleg kunnskap om korleis fartøyet har sett ut. Mye tid er brukt på intervju og drøftingar med ein tidlegare eigar av fartøyet.

Frå folkemusikkarkivet er det drive innsamlingsarbeid i Øvre Suldal, Imsland og Eigersund. Det er intervju i alt 13 informantar. I tillegg har det kome inn til arkivet kopiar av ymse opptak som er gjort av andre.

Når materialet kjem inn til museet er det mye om å

gjera å få registrert og katalogisert det på ein god måte. Dette er eit tidkrevjande arbeid som vi strevar med å komma ajour med. Vi har i fleire år både engasjert og fått stilt til rådvelde ekstrahjelp til dette arbeidet, men det manglar framleis ein god del på at vi er i mål. I år er det registrert 338 gjenstandar i Erfjord bygdemuseum og eit noe mindre tal gjenstandar i Viga, men vi reknar med at museet eig kring 3.500 gjenstandar som ikkje er tilfredsstillande registrert og katalogisert. I tillegg kjem foto- og arkivsamlingar der vi også har store etterslep. Ny teknologi gir i dag gode utveggar til oppbygging av lett tilgjengelege katalogar, men museet manglar både utstyr og mannskap for å kunne nyttiggjera seg denne teknologien fullt ut.

Museet rår heller ikkje over tilfredsstillande oppbevaringsplass for samlingane. Vi samarbeider med Senter for konserveringstenester i Rogaland for å gjera det beste ut av eksisterande oppbevaringsplass, og arbeider for å sikre samlingane betre. I år har konservatoren ved Senter for konserveringstenester hjelpt oss med preparering av fem gevær og ein pistol frå Erfjord byg-

demuseum, behandling av alle tre-gjenstandar og lufting og støvsuging av alle tekstilar i magasinet på Sand, og han har dessutan laga ei utgreiing med forslag til tiltak for å få til betre klimakontroll i dette magasinet. Vi har installert brann- og innbrotssalarm på Kolbeinstveit.

Arbeidet med planlegging av nytt museumsbygg, som m.a. skal innhalde verkstad og magasin, har i fleire år stått i stampe i påvente av reguleringsplan, men det er i år utarbeidd eit skisseprosjekt for slikt bygg på tomt som Suldal kommune har regulert til formålet ved sidan av Nesa-sjøhuset på Sand. Det vil nå bli sett i gang eit arbeid for å realisere denne byggeplanen. Her vil det bli plass til å ta inn særleg verdfulle gjenstandar, og gjenstandar som er særleg utsette for øydelegging når dei blir oppbevarte i uheldig klima.

Det har ikkje vore noen endringar i bygningssamlinga dette året. Museet eig, med stort og smått, 51 bygningar, og har i tillegg drifts- og vedlikehaldsavtale for 4. Desse fordelar seg slik:

Slettedalen	1
Åbø-byen	2
Jonegarden, Hustveit	8
Sand	1
Kvæstad	1
Kvednahåla	4
Kolbeinstveit	12
Øystad	2
Båtsvikjo	1
Røynevarden	6
Jelsa	1
Vik	4
Holestølen	1
Håland	3
Viga	8



Det er gjennomført omfattande reparasjonsarbeid på hovudhuset på Håland. Til arbeidet med grunnmur og tropp leigde vi inn Rolf Arne Olsen og Torstein Vika frå Hjelmeland.



Bygningsvernkurset på Sandsa blei avslutta med takteking. Her lærer Mikkel Bratland bort til Jens Vestersjø korleis ein legg skjervingsnever på mønet. Ein hovudide i bygningsvernprosjektet har vore at ein gjennom konkret arbeid skal overføre kunnskap frå eldre tradisjonsberar til yngre handverkarar.

Tilstanden til bygningsmassen er under kontroll, men vi skulle gjerne hatt meir folk til å sjå etter bygningane, slik at nivået på tilstanden kunne vore heva, og slik at tilsynet med bygningssamlinga meir kunne dreidd seg om førebyggjande tiltak i staden for reparasjon.



Fellingja av mastetreet til «Brødrene af Sand» blei følgt av ein stor flokk frå venneforeninga.

KUNNSKAPSPRODUKSJON

Vi finn grunn til å understreke at eit museum ikkje berre er ein plass der ein samlar og stiller ut, men at ein viktig funksjon ved eit museum er å bearbeide det materialet som blir samla inn på ein slik måte at det kjem fram ny kunnskap som kan formidlast til publikum. Ryfylkemuseet har, trass i sin ringe storleik, i alle år lagt stor vekt på å drive med kunnskapsproduksjon, men dette er arbeid som i hovudsak har måtta skje gjennom innhenting av omframme inntekter. Det ordinære driftstilskottet gir i liten grad høve til å drive med slikt arbeid.

Det er såleis gjennom prosjekta våre at vi kan gjennomføre tiltak som i større eller mindre grad kan kallast forskning. Ein føresetnad for å kunne nemne ein aktivitet som forskning, er at ein bearbeider eit materiale med sikte på å finne svar på ei definert problemstilling. Både i arbeidet med flyktningeutstillinga, restaureringa av «Brødrene af Sand», og dokumentasjonen av mattradisjonar i Ryfylke har det vore utført slikt arbeid.

Eit av dei større tiltaka av dette slaget er allereide



Vi samarbeidde med Suldal Husflidslag om demonstrasjon av vadmålsstampa på Kvæstad på kulturminnedagen.

omtala ovanfor. I bygningsvernprosjektet blir det lagt stor vekt på dokumentasjon av bygningar og bygningshandverk, men materialet blir også bearbeidd og samanhalde med andre kjelder med tanke på å få fram ny kunnskap om byggeskikken i vårt distrikt.

Det største forskingsprosjektet gjennom fleire år har vore samarbeidet med Suldal kommune om utarbeiding av manuskript for gards- og slektshistorie. I 1998 blei det arbeidd vidare med gards- og slektshistoria for gamle Sand kommune, og manuskriptet til bind II blei levert i juli. I andre halvår blei det arbeidd med manuskriptet til det tredje og siste bandet. Dette vil vera ferdig til sommaren 1999.

Eit mindre prosjekt var samarbeidet med småfærøringa og kommunane i Ryfylke om historia til sau- og geitehaldet i Ryfylke og Nord-Rogaland. Dette blei avslutta i år.

Ved folkemusikkarkivet blir det arbeidd med å komma fram til betre kunnskap om halling og springar i Rogaland.

FORMIDLING

Formidling er samlenemninga for all den utoverretta verksemda ved museet, som vi også kan sjå på som sluttprodukta i den kjeden av arbeidsoppgåver som går frå innsamling via registrering, oppbevaring og kunnskapsproduksjon fram til formidling av resultat. Dette dreier seg i 1998 om utstillingar, omvisingar, turar, kurs, foredrag, undervisning, konsertar og publikasjonar, og



I Nesa-sjøhuset var det utstilling av skutemåleri. Utstillinga var innlånt frå Stavanger Museum og blei supplert med lokale innlån.



Med støtte frå Suldal kommune arrangerte vi ein konferanse om innvandring i bygdesamfunnet. Her er det Jonina Hallsdottir frå Island som fortel om sine erfaringar

om førebauande arbeid for tiltak som vil bli realiserte seinare.

Ein grunnpillar i den utoverretta verksemda ved Ryfylkemuseet er visning av bygningane og anlegga våre. Dette skjer hovudsakleg gjennom sesongopning i skuleferien om sommaren, men også gjennom visning til grupper etter bestilling. Fordi det er få turoperatørar som har turar gjennom Ryfylke, får ikkje vi det store volumet i slike besøk som ein kan lesa om andre stader, og dei spreidde samlingane gjer at vi heller ikkje sjølve kan marknadsføre oss som noen stor enkeltattraksjon, men samla sett har vi eit relativt godt besøk i forhold til den avgrensa tida anlegga er ope. Det samla besøkstalet i 1998 var 9.359. Dette er ein auke på ca. 1.000 frå året før. Besøkstala fordelar seg slik (tala for 1997 i parentes):

Industriarbeidarmuseet	ikkje reg	(ikkje reg)
Sinkgruvane	406	(402)
Jonegarden	510	(444)
Nesa-sjøhuset	3.387	(2.799)
Stampa på Kvæstad	63	(ikkje reg)
Kolbeinstveit	2.501	(3.592)
Røynevarden	ikkje reg	(ikkje reg)
Jelsa	1291	(466)
Viga	1201	(677)

I tillegg til den ordinære opninga av anlegga våre, blei det i år, på Kulturminnedagen den 13. september, arrangert demonstrasjon av stampa på Kvæstad. Arrangementet blei gjennomført i samarbeid med Suldal Husflidslag. I Viga blei det i samarbeid mellom Åse Jensen og Hjelmeland kommune arrangert kyrkjekaffi 7. juni og kveldssete 7. oktober. På Kolbeinstveit har ei bygdeutviklingsgruppe hatt ulike arrangement og drive utsal i fjoset.

Den mest aktive utstillingsverksemda går føre seg i Nesa-sjøhuset på Sand. I tillegg til den faste

ustillinga om strandstaden, har vi i år vist to andre utstillingar. Utstillinga «Tall ships»blei vist i januar, og var eit utstilling av skutemåleri som blei lånt inn frå Stavanger Museum, og supplert med egne og innlånte måleri. Utstillinga «Den lange vegen»var ei eigenprodusert utstilling om flyktningar frå Bosnia-Hercegovina, som blei vist i oktober/ november. Arbeidet med utstillinga var støtta av Rogaland fylkeskommune og Norsk kulturråd. For ideen til denne utstillinga blei museet tildelt «Føniks-prisen»for beste utstillingside på Nordisk Museumsfestival i Stavanger i mai. I tilknytning til utstillinga blei det, med støtte frå Suldal kommune, arrangert ein konferanse om innvandring i bygdesamfunnet.

I samband med Ryfylkefestivalen blei det, med støtte frå festivalen, stelt til ei vandreutstilling om byggeskikk og bygningsvern. Etter visinga på «Kultuferjå»er denne utstillinga vist i Suldal (12/10-17/11) og i Hjelmeland (17/11-15/1) og skal derifrå vidare til Strand. Til Ryfylkefestivalen blei det også stelt til ei lita utstillinga om folkemusikkarkivet.

Museet ga i 1998 ut desse publikasjonane:

Trygve Brandal og Njål Tjeltveit: *Geit og støl, Geitehald i Ryfylke og Nord-Rogaland*
Grete Holmboe: *Treet som virke*, Rapport nr. 3 frå prosjekt bygningsvern
Roy Høibo (red.): *Folk i Ryfylke 1998*, Tema: Ung i Ryfylke

I tillegg har vi levert desse bidraga til andre publikasjonar:

Ernst B. Drange: *Sand, gardar og folk II*, Suldal



Vennskapssambandet med Down County Museum i Nord-Irland har inspirert til å utvikle museet til ein møteplass for folk med ulik gruppetilhøring. I Downpatrick er det museet som er den sentrale møteplassen på dei store dagane, som t.d. St. Patricks Day 17. mars.

kommune

Ruth Anne Moen: *Folkemusikken i Karmsundregionen*, i Årbok for Karmsund, Karmsund Folkemuseum. I tilknytning til artikkelen blei det produsert ein CD med 8 musikk-kutt.

Både bygningsvernprosjektet og folkemusikkarkivet har arrangert eller vore medarrangør for kurs. Lista over kurs ser slik ut:

Treet som virke, bygningsvernprosjektet, Suldal 12.-14. februar

Stav og laft, bygningsvernprosjektet, Sandsa 8.-19. juni

Nevertaking, bygningsvernprosjektet, Suldal 29.-30. juni

Taktekking, bygningsvernprosjektet, Sandsa 10.-14. august

Kvedarkurs, folkemusikkarkivet i samarbeid med Sandnes Musikkråd 27.-29. mars

Dansetradisjonar i Rogaland, folkemusikkarkivet i samarbeid med Rogaland Ungdomslag 4.-5. september

Dansekurs, folkemusikkarkivet, Lindum 7. oktober

Kurs i sjøfløyte, folkemusikkarkivet i samarbeid med Høgskulen Stord/Haugesund 4.-6. desember

Nær kursverksemda står undervisning og kåseri. Her har fleire av dei tilsette vore i aksjon.

Avdelingsleiaren har presentert utstillinga «Den lange vegen» for eit møte om «Mosaikk»-programmet som Norsk Kulturråd arrangerte i Oslo, og for ei samling om L-97 (grunnskulereforma). Han har også hatt timar med ei rekke skuleklassar på ulike nivå i tilknytning til denne utstillinga.

Prosjektmedarbeidaren i bygningsvernprosjektet har halde foredrag ved eit kurs i muring av steingardar på Finnøy, undervist om byggeskikken i Ryfylke for Vinterlandbruksskulen, halde kurs for formingslærarar i Rennesøy, vore forelesar for faglærarar ved eit kurs ved Høgskulen i Sør-Trøndelag, halde foredrag for rektormøte for dei vidaregåande skulane i Rogaland og halde foredrag under utdelinga av byggeskikkprisen for Suldal kommune. Ved det siste arrangementet heldt også prosjektassistenten eit foredrag kalla «At far min kunne gjera».

Konservatoren ved folkemusikkarkivet har deltatt i undervisninga ved Suldal Musikkskule, Ole Bull Akademiet, Ryfylke folkehøgskule, Nesflaten skule, Erfjord skule og Høgskulen Stord/Haugesund. Ho har elles halde foredrag eller arrangert program for Rogaland Ungdomslag, Noregs Ungdomslag, på eit seminar om vokalmusikk på Fagernes, for venneforeninga til Down County Museum i Nord-Irland, Suldal Senterparti, på eldrefest på Nesflaten, kvinnedagen, på ei samling for politikarar frå Forsand på Kolbeinstveit,

ved lanseringa av boka «Geit og støl», på innvandrar-konferansen under utstillinga «Den lange vegen» og på 25 års festen til Vibå spelemannslag.

Gjennom folkemusikkarkivet deltok vi på opnings-konserten til Ryfylkefestivalen, og folkemusikkarkivet arrangerte dessutan ein kyrjekonsert og ein utekon-sert på Jelsa. Folkemusikkarkivet deltok også på jubi-leumskonsert for Rådet for folkemusikk og folkedans, og har, i lag med Sand Fjordhotell, arrangert konsert med «Fliflet/Hamre Energiforsyning».

Bydebokskrivaren har presentert stoff frå sitt arbeid for utedagslærarar ved Sand skule, for Suldal sogelag, tre grupper ved mellomtrinnet på Sand skule, Sand pensjonistforening, på bokmessa til Suldal mål-lag og for Suldal Lions.

Som lekk i samarbeidet med Down County Museum har museet arrangert to turar til Nord-Irland. Ein for Suldal formannskap og ein for leiarane ved fylkeskul-turkontoret og ved regionmusea i Rogaland.

KVALITETSSIKRING

Museet var tidleg ute med systematisk HMS-arbeid, og er tilmeldt Ryfylke HMS-senter. Med jamne mel-lomrom blir det gjennomført arbeidsmiljøundersø-kingar i institusjonen, sist i 1997. Desse har vist at arbeidsmiljøet i hovudsak blir oppfatta som godt, men det har ikkje hindra at vi i periodar har hatt høgt sjuke-fråver.

Sjukefråveret i prosent av den samla arbeidstida for dei som er tilmeldte bedriftshelsetenesta var i 1998 på 6,8%. Det samla talet på tapte arbeidsdagar var 99. Det er i samarbeid med trygdekantoret og arbeidskantoret sett i verk tiltak som har til formål å få til ei permanent løysing på eit av dei forholda som har ført til høgt sjuke-fråver. I mellomtida har museet problem med å halde oppe kvaliteten og kapasiteten på ein del oppgåver, og



Vi har oppnådd omframme tilskott til å gjennomføre utveksling av personale mellom Down County Museum i Nord-Irland og vårt eige museum. Her er Brian Turner på besøk med utstilling og fore-drag på Nesa-sjøhuset og blir intervjuet av NRK-Rogaland.

det har vore behov for innleige av ekstrasjelp til å assis-tere med visse oppgåver. Desse problema tar vi også med oss inn i 1999.

Museet driv ikkje med aktivitetar som fører med seg noen fare for det eksterne miljøet. Det blir ført kartotek over stoff som blir brukt i verksemda. Avfall blir behandlar på føreskrivne måtar.

Det interne informasjonsarbeidet blir forsøkt ivaretatt gjennom uformelle post- og informasjonsmøte kvar veke, og meir formelle personalmøte ein gong i kvarta-let. Ein gong i året blir det arrangert personalseminar der hovudpostane på programmet er besøk på ein kollegain-stitusjon, drøfting av eit særleg tema og gjennomgang av handlingsprogrammet. I år var personalseminaret lagt til Norheimsund, der vi besøkte Hardanger Fartøyvernsen-ter. Tema for seminaret var kvalitetsutvikling.

For å sikre ei nødvendig fagleg og personleg utvik-ling, får alle tilsette høve til å reise på to eksterne arrangement i året. Deltakinga på slike arrangement er avhengig av dei tilboda som finst, og kva utveg som måtte vera til stades for ekstern finansiering av deltaking. Desse forholda vil vera ulike frå år til år og

for dei ulike kategoriane av tilsette. Såleis kan det bli ein noe uheldig ubalanse i reiseverksemda til dei tilsette. I år varierer deltakinga på eksterne arrangement frå 1 til 9. Av særleg interesse er vennskapssambandet med Down County Museum, der NMU har gått inn med støtte til personalutveksling som eit prøveprosjekt for internasjonalt samarbeid mellom små institusjonar.

Rekneskap 1998

RESULTATREKNESKAPEN

	1998	1997
Driftsinntekter	6.957.400	4.497.571
Varekjøp	-249.936	-149.425
Lønn og sosiale utgifter	-2.702.936	-2.274.459
Andre kostnader	-3.757.580	-1.888.385
Driftsresultat	246.948	185.303
Finansinntekter	116.810	91.086
Finanskostnader	-3.221	0
Resultat av finansinntekter/-kostnader	113.589	91.086
Årsoverskot/-underskot	360.537	276.389
Avsett frie fond	-98.901	-91.086
Bruk av egenkapital	0	147.573
Avsetning til styrking av egenkapital	-261.636	-185.303
Sum disponert/dekka inn	-360.537	-276.389

BALANSEREKNESKAPEN

Eige	1998	1997
Kasse	957	1.706
Postgiro	136.654	83.525
Bank, brukskonto	2.450.530	2.650.484
Bank, skattetrekk	83.426	100.477
Kunder	837.270	30.086
Sum omløpsmidlar	3.508.837	2.866.277
Sum anleggsmidlar	0	0
Sum eige	3.508.837	2.866.277
Gjeld og eigenkapital		
Skuldig arbeidsgjevaravgift	70.997	40.779
Skuldig skattetrekk	83.426	99.860
Skuldig meirverdiavgift	-16.078	8.670
Leverandørgjeld	275.476	98.572
Skuldige feriepengar	198.761	170.403
Anna skuld	835	
Sum kortsiktig gjeld	61.417	418.284
Avsetningar	2.159.031	1.997.950
Eigenkapital	736.389	450.043
Sum gjeld og eigenkapital	3.508.837	2.866.277

Sand 13. april 1999

Arnulv Honerød
Rolf Egil Teig

Trygve Brandal
Børge Skeie

Marie Grindheim
Erling Haaland

Gaute Berge Nilsen
Roy Høibo

REVISJONSBERETNING

Vi har revidert årsoppgjøret for Ryfylkemuseet for 1998, som viser et overskudd på kr. 360.357,-. Årsoppgjøret består av resultatregnskap, balanse og noter, er avlagt av daglig leder og styret.

Vår oppgaver er å granske selskapets årsoppgjør, regnskap, og behandlingen av dets anliggende forøvrig.

Vi har utført revisjonen i henhold til gjeldende lover, forskrifter og god revisjonsskikk. Vi har gjennomført de revisjonshandlinger som vi har ansett nødvendige for å bekrefte at årsoppgjøret ikke inneholder vesentlige feil og mangler. Vi har kontrollert utvalgte deler av grunnlagsmaterialet som undebygger regnskapspostene og vurdert de benyttede regnskapsprinsipper, de skjønnsmessige vurderinger foretatt av ledelsen, samt innhold og presentasjon av årsoppgjøret. I den grad det følger av revisjonsskikk har vi gjennomgått selskapets formuesforvaltning og interne kontroll.

Etter vår mening er årsoppgjøret gjort opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og gir et forsvarlig uttrykk for stiftelsens økonomiske stilling pr. 31.12.98 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret i overenstemmelse med god regnskapsskikk.

Mette Jensen Moen
Fylkesrevisjonssjef

Jan Egil Thorsen

Bøker og hefte frå Ryfylkemuseet

<i>Bedehuskulturen</i> av Njål Tjeltveit	148,-
<i>Blant silkebus og bønder</i> av Roy Høibo	78,-
<i>Bygda sitt hjarte</i> av Njål Tjeltveit	170,-
<i>Då besta va´ung</i> av Roy Høibo	25,-
<i>Etterkrig-Ryfylke</i> av Njål Tjeltveit	228,-
<i>Folkemusikkformidling</i> av Ruth Anne Moen	120,-
<i>Folkemusikk frå Rogaland</i> av Ruth Anne Moen.....	10,-
<i>Folk i Ryfylke 2/84-2/88</i>	45,-
<i>Folk i Ryfylke 1989-1992</i>	85,-
<i>Folk i Ryfylke 1993-1997</i>	100,-
<i>Folk i Ryfylke 1998-</i>	150,-
<i>Frå torvskurd til tingsal</i> av Lars Hellemo	78,-
<i>Geit og støl – Geitehald i Ryfylke og Nord-Rogaland</i> av Trygve Brandal og Njål Tjeltveit.....	228,-
<i>Geiterams</i> av Jon Moe.....	100,-
<i>Hjelmeland – Bilete fra Farne år</i> av Njål Tjeltveit og Roy Høibo.....	248,-
<i>Jelsa Kyrkje</i> av Roy Høibo	30,-
<i>Kari</i> av Jon Moe	248,-
<i>Krigsåra i Hjelmeland</i> av Njål Tjeltveit/Trygve Brandal.....	90,-
<i>Krigsåra i Ryfylke</i> av Njål Tjeltveit.....	196,-
<i>Med båt og buss</i> av Njål Tjeltveit.....	188,-
<i>Ryfylkevegen – Kulturhistorisk vegbok</i> av Roy Høibo og Njål Tjeltveit	30,-
<i>Sau og hei – Sauehald og heiaføring i Ryfylke og på Haugalandet</i> av Trygve Brandal og Njål Tjeltveit.....	328,-
<i>Soga om Sand</i> av Roy Høibo.....	300,-
<i>Songar frå Jelsa</i> av Øystein Haga og Ruth Anne Moen.....	75,-
<i>Ulla Førre – Norges største vasskraftprosjekt</i> av Roy Høibo.....	188,-
<i>50 år i opposisjon</i> av Roy Høibo.....	65,-

Vi har og eit utval av CD/MC med norsk folkemusikk

**Publikasjonane kan tingast hos Ryfylkemuseet, Postboks 143, 4230 SAND
Telefon 52 79 29 50**



Ryfylkemuseet er i ferd med å avslutte eit fireårig prosjekt om byggeskikk og bygningvern. I denne perioden er det arbeidd med alle delar av bygningane, frå fundament til tak. Det er lagt stor vekt på å få dokumentert overlevert tradisjonskunnskap om arbeidsmåtar, verktøybruk og materialar.

Etterkvart som dei enkelte delane av prosjektet er gjennomførte, er det trykt rapportar om resultatane av arbeidet. Fem slike rapportar er ferdige til nå. Desse er til sals hos Ryfylkemuseet. Rapportane er trykte som hefte og er rikt illustrerte.

Bygging med stein	kr. 45,-
Konstruksjon i tre	kr. 45,-
Treet som virke	kr. 45,-
Glas, dører og listverk	kr. 65,-
Taktekking	kr. 65,-

I tillegg til utsalsprisen kjem eventuell porto.
Ryfylkemuseet, Nordenden 14, 4230 Sand.
Telefon 52 79 29 50 - Faks 52 79 29 51
E-post ryfymus@robin.no