

NILS KOLLE

# Jektefart og fartøybygging

*«Men jægterne og skøiterne var egentlig fjordens liv; alle tider paa aaret kom de lensende ind; eller krydsende ut søklasket med stenbeller til byen og andensteds, med bundter tøndeband av bassel, med ved, med tomtønder ogsaa, – sopte vandet foran sin runde baug. Men det som mest gav stil, var baatejægterne, naar de kom utover fjorden, stenlastet indenbords, ranke og tunge i siget med sin lange dragehale av flunkende nye, oljete seksæringer og færinges og heksbaater, bundet i hverandre – fire-fem baater op i hverandre; de fulgte duppende, som andunger følger moren; og krydset jægten, blev det ved hver baut en lang affære for hele den oljegule flok agterut, som litt om sem og boppende i fjordbrisens bølger skulde gjøre gamlas sving efter. – Men stundom krydset en skarpseiler av en jægt med kvass baug og gode seil utover og skulde paa Nordland til de store fisker: da stod alle de tolvaarige guttehjerter langs stranden i skjælv; og der randt Robinson Crusoe og utfærdslængsel i deres blik.»*

*Hardangerjakt  
for fulle segl  
på Trøndelagskysten.*

Sitatet er Hans E. Kincks. I boka «Steder og folk» manar han fram fascinerande glimt av Hardangerfjorden og bygdene ikring: av naturen og vêrlaget, av busetnaden og folkelynnet, av fjordens liv i alt sitt mangfald. Bileta er frå den tid Kinck voks opp, i 1870-80-åra, den gong folks levevis i mangt var knytt til fjorden.

## SJØBRUKET

Gjennom desse skildringane gjev Kinck uttrykk for eit sentralt trekk ved folks livsvilkår i eldre tid, hopehavet med sjøen.

Jordbruket kunne sjeldan gje levebrød åleine. Folk laut skøyta på med ulike attåt- eller sidenæringar. Kvar bygd utvikla sitt mønster, alt etter historiske og naturgjevne vilkår. Men felles for dei fleste var skyldskapen med sjøen. Dette kom til uttrykk på fleire måtar; gjennom ulike former for fiske, gjennom fraktefart og gjennom ringverknader som sjøbruket skapte: båt- og fartøybygging, borking, garnbinding, bandasmiing, tønnearbeid (Ⓔ246, Ⓔ411).

Sjøbruket ekspanderte sterkt utover på 1800-talet, det skapte levebrød for mange. Fiske og sjøfart var truleg dei sidenæringane som hadde mest å seia økonomisk ut gjennom hundreåret. Sjøbruket førte, bokstaveleg tala, til vind i segla for mange hordalandsbygder i denne tidbolken.

## DET STORE SILDEFISKERIET

Ein avgjerande føresetnad for dette var utviklinga i vårsildfiskeriet på Sørvestlandet ut gjennom første halvdel av 1800-talet. Fiskeriet hadde noko av eventyrets glans over seg og skapte økonomisk vekst, både i by og bygd.

Vårsildfiskeriet var i første rekke eit eksportfiskeri. Hovudtyngda av fangstane vart tilverka som saltsild og eksportert til Sverige, Tyskland, Polen og til andre austersjøland. I byrjinga var sildehandelen,



med tilverking og eksport, stort sett ei bynæring, driven av handelsborgarar i Bergen og i Stavanger. Sjølve sildefarten, transporten frå fiskefelte til salterier, låg gjerne i hendene på bygdefolk. Dei kunne segla for eiga rekning eller gå i leigefart for tilverkaren.

Etter 1830 skjer det ei endring i dette mønsteret. Stadig fleire bygdefolk byrjar å salta silda sjølve. Dei reiste saltebuer ute i sildedistrikta og sildetønnene vart sidan frakta til byen og seld til eksportørane. Men sildeeksporten kunne også gå på eigen kjø, til Riga, Stettin og andre austersjøbyar. Returfrakta var gjerne rug, som dei selde ut att i smått i heimbygda. Slik kunne bygdeungdom slå seg opp til framtøke og sjølvtrygge handelsmenn, og ikkje sjeldan flytte dei til den unge sildebyen, Haugesund.

### BYGGING AV SILDEJEKTER

Det rike vårsildfisket skapte stort behov for båtar og fartøy. Fiskeriet etterspurde skipsrom til føring av fersksild, til eksport av saltsild, og til losji for fiskarane. Frå 1820-åra fekk difor fartøybygginga eit sterkt oppsving. Verksemda var i hovudsak konsentrert til dei skogrike prestegjelda i Sunnhordland, som Skånevik, Fjelberg, Kvinnherad og Strandebarim.

Fartøybygginga var organisert på fleire måtar. Ofte kunne bønder på gardar med

mykje skog og ei høveleg fjøre vera byggherrar. Dersom bonden var før til det, kunne han sjølv stå som byggmeister. Men helst var det særskilde fartøybyggjarar som hadde ansvaret. Dei mest dugande var mykje etterspurde, dei for frå den eine vervastaden til den andre og kunne byggja fleire fartøy i året.

Bygginga tok jamt til om våren, slik at jekta var ferdig til vårsildfisket kommande vinter. Byggmeisteren hadde som oftest fire-fem mann med seg under arbeidet. I tillegg laut det hyrast inn ein snekkar som sto for innreiinga, og ein smed som sytte for jernfanget.

Kjeldene syner at det i all hovudsak var småfartøy som gjekk av beddinga i vervarbygdene i Sunnhordland og Hardanger desse åra. Farkostane, ofte nemnde som sildejekter, var sneseigrigga, og dei kunne variera i storleik frå 35 til 50 fot, med ei lasteevne frå 100 til 400 tonner. Byggvirket var furu, med kjø, stevn og stilk i eik. I førstninga var så og seia alle klinkbygde, men etter kvart gjekk dei over til kombinasjon av klink (under vannlinja) og kravell (over vannlinja). Etter 1850 vart det stadig meir vanleg å kravellbyggja fartøya, særleg dei største.

Då verksemda sto på høgda kring 1840, kunne det årleg bli bygt eit femtital slike sildejekter i Hardanger og Sunnhordland. I dei tilfella der bonden sjølv sto som

byggjerre, hende det ofte at han sjølv nytta fartøyet i sildefisket følgjande vinter, for deretter å selja. Mange slike fartøy gjekk til bykjøpmenn, andre hamna hjå sildespekulantar i bygdene.

### FJORDEFARTEN

Fram mot 1860 var vårsildfiskeriet drivkrafta i utviklinga av sjøfarten i hordalandsbygdene. Det rike fiskeriet gav grunnlag for ein talrik flåte av små og mellomstore fartøy. Men sildefarten gav berre sysselsetjing i deler av året. Mang ein jekteskipper må difor ha søkt alternativ fart, særleg om det var lagt ned lånekapital i fartøyet. Dette er truleg noko av bakgrunnen for at jektekarene tar til å utvida aksjonsradien i åra fram mot 1850. Alt frå 1830-åra kjenner vi til hardangerfartøy som gjorde turar til Romsdal for å kjøpa opp sommarsild (feitsild). Denne farten synest å ha vorte utvida nordover til Trøndelag i 1850-åra.

Viktigare var nok den såkalla fjordfarten, eller ferdafarten, som greip om seg, særleg etter at handelen med innanlandske varer vart frigjeven i 1842. Fjordfarten var ein varetransport mellom bygdene og marknadsbyane. Ferdakaren, det vil seia jakteigaren, kjøpte opp bondevarer kring i bygdene og frakta varene på eigen kjø fram til marknaden, det vera seg i Bergen, i Haugesund, i Stavanger og i byane austover kysten. I 1850-åra tok hardangerfartøy til å gjera turar like til Trondheim med bondevarer.

Denne utvidinga av sjøfarten i tid og rom som vårsilda, sommarsilda og fjordfarten representerte, er viktig for å skjona det som skulle koma, det store spranget nordover.

### NORDLANDSFARTEN

Utover på 1850-talet tok vårsildfisket på Sørvestlandet til å svikta. Sildeinnsiget flytta seg lenger nord, til Kinn og Batalden. I nokre år kring 1860 var det her eit hektisk fiske. Men i byrjinga av 1870-åra kom silda bort, både på Sørvestlandet og i Sogn og Fjordane.

På denne tida skulle Trøndelag og Nord-Noreg få oppleve nokre år med svære sildeinnsig. Mange notbruk frå Vestlandet drog difor nordover på storsild- og feitsildfiske. Skreifisket i Lofoten og vårtorskefisket i Finnmark slo også godt til i desse åra. Dette førte til at fartøykarane tok til å flytta seg nordover kysten. Nord-Noreg vart det nye satsingsområdet.

Oppkjøpsferdene nordover etter sild og torsk kom til å bety mykje for fartøybygdene i Hardanger og Sunnhordland. I dei gode åra fram mot 1880 var farten

dominert av bygdene i Indre Hardanger, og oppkjøpsturane til Nord-Noreg skapte eventyrlige tider der i bygdene. Halldor Opedal skriv at velstanden gjekk fartøykarane like oppunder haka.

Utover i 1880-åra tok Nord-Noregsferdene til å gje tap. Nedgangen heldt fram utover i 1890-åra, og det gjekk mykje godt ut med fartøybruket i Indre Hardanger. Mange jakter vart selde utover fjorden, til Jondal, Strandebarim og Tysnes, som i åra fram mot første verdenskrig dreiv ein omfattande nordlandsfart.

### FRÅ SILDEJEKT TIL HARDANGERJAKT

Det omfattande fartøybruket på Nord-Noreg kom til å få stor innverknad på fartøybygginga i Hardanger og Sunnhordland. Utvidinga av farten nordover kysten krov større og meir sjødyktige fartøy enn dei små og mellomstore sildejektene, og det tradisjonsrike handverket kom i støypeskeia.

No stig dei profesjonelle fartøybyggjarane for alvor inn på scenen, handverkarar som gjerne hadde gått i lære på ein skipsverv i Bergen. Byggmeistrane kunne nok framleis fara frå det eine byggjeprojektet til det andre. Men om tilhøva låg til rette, kunne ei fjøre verta til ein fast byggeplass; ein fartøyverv. Seinare kunne slike småvervar utvikla seg til store treskipsbyggeri, som Skaaluren i Rosendal og Gravdal på Halsnøy (©198).

Den nye tida kom også til uttrykk i byggeteknikken. Etter 1850 byrja dei for alvor å kravellbyggja større fartøy. Byggmeistrane tok også i større grad til å bygga etter mål og teikning, og det vart lagt ned ein monaleg innsats i å vidareutvikla fartøytypene, slik den nye tida krov. Den vidgjetne hardangerjakta fekk i hovudsak forma si i desse åra.

Impulsane til desse forandringane kom frå fleire kantar. På den eine sida var byggmeisteren påverka av byggherren, som igjen ville ha eit fartøy tenleg for drifta si. Farten på Nord-Noreg skapte bl.a. krav til gode segleigenskapar.

På den andre sida var byggmeisteren open for impulsar frå fagmiljøet, ikkje minst frå skipsbyggeria i byane. I 1850-åra slo den amerikanske klipperkonstruksjonen gjennom i europeisk skipsbygging, og liner frå den snøgtseglande klipperen vart førte over på den nye jaktetypen. Baugen på hardangerjakta skal såleis vera henta frå den amerikanske klipperen.

*Fiskehandsaming ombord i hardangerjakter under Lofot-fisket. Oppkjøpsturane til Nord-Noreg skapte velstand.*



*Fartøybygging i Ølve, Kvinnherad. Måleri av Amaldis Nielsen, 1873.*

### SKØYTER OG KUTTERAR

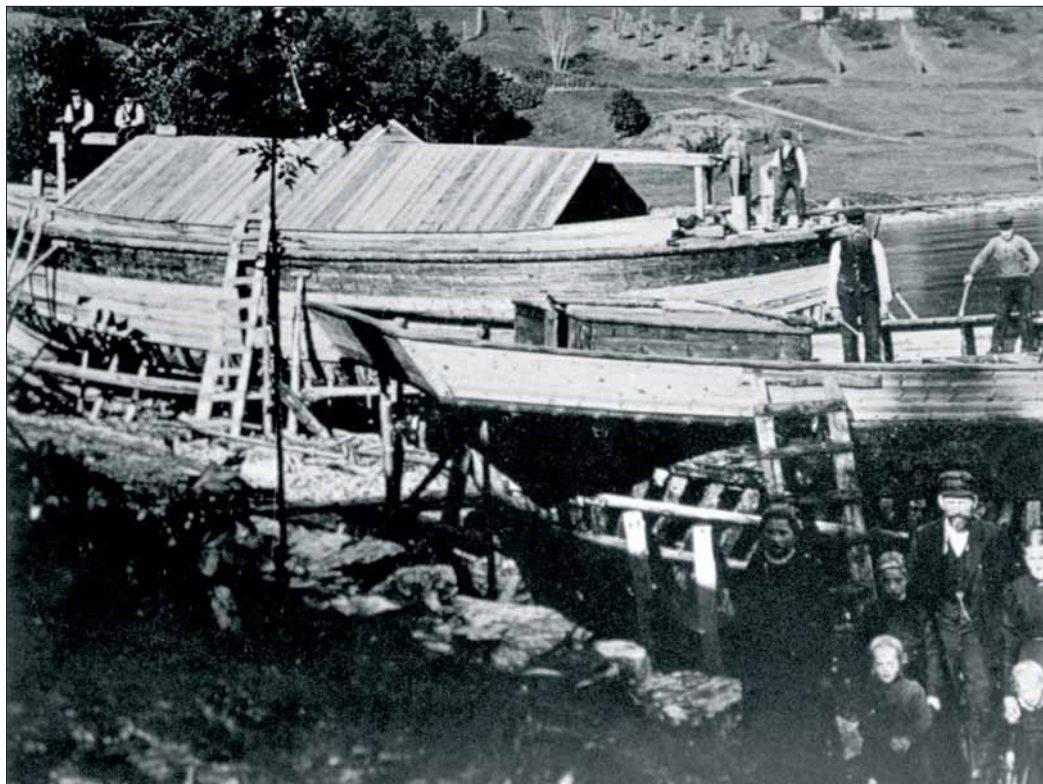
Farten på Nord-Noreg tok slutt i byrjinga av dette hundreåret. Dermed var dagane talde for den tradisjonsrike hardangerjakta.

Ved inngangen til 1900-talet kom silda tilbake til vestlandskysten, og i åra fram mot 1960 skulle vi atter få røyna ein rik sildebolk. I åra kring 1920 skjedde det elles ei gjennomgripande motorisering av den norske fartøyflåten. Desse faktorene skapte grunnlag for nye båt- og fartøytypar, og i tida fram mot 1960-åra er det hovudsakleg bygging av «moderne» skøyter

og kutterar som dominerer i vervarbygdene i Hardanger og Sunnhordland.

Men også denne fartøytypen hadde si tid. Kring 1960 kom silda bort att, samstundes som det tradisjonsrike kystfisket i stadig sterkare grad laut vika for eit industrialisert havfiske. I 1960-åra blei elles ein stadig større del av transporten flytta frå sjø til land. Dermed var grunnlaget for denne fartøytypen borte, og etter 1970 har neppe ei einaste skøyte gått av stapelen i Hordaland.

Historia syner at vi alle har vår tilmålte tid her på jord, anten det nå gjeld båt eller menneske. □



*Mange fartøybyggjarar bygde så å seia i fjøresteinane, som her på Bakkeverven i Strandebarim, ca. 1902-1903. Familien Bakke i forgrunnen.*

