



Langs jekteleia
på Helgeland

Norsk
jektefartsmuseum

Utstillinger
i Nordland



Malstrøm

Meldingsblad for kulturhistoriske formidlings- og forskningsinstitusjoner i Nordland

Redaksjon

Frode Ketil Pettersen, fropet@nfk.no

Alan Maclean Hutchinson, alan.r.hutchinson@nord.no

Anna Ehrhardt, anna.ehrhardt@helgelandmuseum.no

Forsidefoto

Jekta Pauline for fulle seil.

Foto: Frode Ketil Pettersen

ISSN: 2535-2539

Fra redaksjonen

Velkommen til andre nummer av Malstrøm. Siden sist har redaksjonen blitt utvidet etter forslag fra museene. Fordi Helgeland museum hadde ansvaret for Nordlandsseminaret i 2016 ble forskningsleder Anna Ehrhardt ved museet engasjert.

Hovedtema denne gang er jektefarten. Siden Nordlandsseminaret på Kjerringøy 2015, som hadde jektefart som tema, har realiseringen av jektefartsmuseet tatt store skritt framover. Dette kan det leses mer om i en av artiklene sendt inn av Nordlandsmuseet. Denne utgaven begynner med tre litt lengere artikler. Den første, skrevet av Ståle Johansen, omhandler jektefartens opprinnelse og tidlige utvikling. Artikkelen er et utdrag av Ståles masteroppgave som han dessverre ikke rakk fullførte før han døde i 2012. Vi er glade for å kunne publisere dette viktige materialet.

Den andre artikkelen beskriver jekteleia og er forfattet av Ann Kristin Klausen ved Helgeland museum. Den tredje, som er forfattet av Åsa Elstad ved Museum Nord, belyser kontakten jektefarten skapte gjennom en framstilling av tekstiler tilhørende tre generasjoner i en jekteskipperfamilie.

I tillegg til noen flere mindre artikler med tema jektefart har museene i Nordland bidratt med informasjon om sine aktiviteter. Vi har også glede av å presentere en artikkel fra Arkiv i Nordland som omhandler handelsarkivene som er inntatt i Norges dokumentarv.

Endelig presenterer Nord universitet et spennende forslag til forskningsprosjekt der jektefarten inngår. Den siste artikkelen gjør rede for kulturminneplanarbeid i Nordland.

Vårt felles mål til neste år er å utgi to nr. der de foreslåtte tema er Samisk historie og samfunn, og tema fra siste verdenskrig. Kommentarer til disse temaforslagene mottas med takk.

Redaksjonen takker alle bidragsytere for et godt samarbeid.

Innholdsfortegnelse

Jektefarta – synspunkter på opprinnelse og tidlig utvikling	5
Langs jekteleia på Helgeland	10
Tre generasjoner jekteskipparar – sett gjennom ei museumssamling	17
På jakt etter jekta – en handelshistorie	22
En kjøpmanns problem	24
Historien om de to "brødrene"	26
Anna Karolina Norsk jektefartsmuseum	28
Kultur og natur vandringer	31
Hundre år med Vefsn museum	33
Et helt nytt museum	36
UTSTILLINGER I NORDLAND	
Ny utstilling i fyret på Andenes	38
Bædi og Børdi digger vikinger	38
Evige øyeblikk og Sprekk	39
Lexows laboratorium på Melbu	39
Torskekysten i tusen år: Søknad om EU-midler til prosjekt om europeisk kystkultur	40
Kulturminneplanarbeidet – et prosjekt for å sikre bærekraftig kulturminnevern i Nordland	41

Jektefarta

synspunkter på opprinnelse og tidlig utvikling

Tekst: Ståle Johansen

Det er sagt og skrevet mangt og meget om jekta; som i historisk sammenheng er en av de aller viktigste fartøytyper som har seilt på norskekysten gjennom tidene. Dens rolle i befraktingen av den sannsynligvis viktigste norske handelsvare de siste hundreårene fram mot "oljealderen"- tørrfisker - tør være kjent for både lek og lærd. Hos poeter, historikere, skjønnlitterære forfattere og i skipsfaglige skrifter - i alle henseender har jekta fått sin velfortjente plass.

ALLEREDE I 1432 beretter den etter hvert så berømte skipbrudne venetianske handelsmann Pietro Querini at de om våren samme år - da han og resten av de få overlevende etter skipbruddet omsider kunne forlate Røst etter å ha overvintret der - seilte med en farkost som Querini beskriver som en «nokså stor baad paa 50 botter» (1 bott = tønne). Dersom man omregner dette, er ikke kapasiteten på mer enn vel fire lester. Ut fra at man senere regnet ti lester for å ha vært en liten jekt (normalstørrelsen på 1700-tallet var det dobbelte av dette), kan det være snakk om en annen type fartøy. Holmedalsjekta fra Sunnfjord hadde imidlertid ikke større kapasitet enn 40 tønner, noe som omregnet ikke blir mer enn vel tre lester. Likevel blir altså dette fartøyet på de kanter av landet betegnet som jekter. Fartøyer av denne størrelsen ble også kalt storebåt eller tendring, og det er svært vanskelig å kunne si noe sikkert om når disse farkostene begynte å bli betegnet som jekter. Dette kan ha variert fra den ene del av landet til en annen, og det har enkelte steder muligens ikke vært noe klart skille mellom betegnelse. Det kan nevnes at den minste



Bare en slik nordlandsjægt vilde være en fabelbåt, en åndenes farkost for østlæendingen

(Fra «Mysterier» av Knut Hamsun)

jekta som er registrert ankommet til Bergen i 1800, var fra Helgeland, og hadde en kapasitet på to lester - altså 24 tønner!

Kunne skipet som Querini reiste fra Røst med ha vært et skip av eldre nordisk type, eller en tidlig utgave av jekta? Det kan dreie seg om den samme farkost som «*hustruen til den øverste styrer for disse øer*» hadde sendt sin husprest av gårde med, for å hjelpe de skipbrudne like for deres avreise. Dette fartøyet ble rodd med tolv årer, men Querini nevner altså tidligere i beretninga en «nokså stor farkost på 50 botter, ladet med fisk». Det gar ikke klart frem om dette er samme farkost, men i «Mannskapets beretning» (av styrmenene Fioravante og Michiele) vises det til at på ferden sørover fra Røst, gikk delvis gjennom «noen trygge og strake sund, der det var behagelig å ro.» Det er altså temmelig eksplisitt at man rodde, og det kan tyde på at farkosten var av norrøn båt- eller skipstype, eller en liten jekt, siden små jekter kunne drives frem ved hjelp av årer. Siden farkosten lastet såpass som 50 tønner noe som tilsvarer vel fire lester - var den altså større enn eksempelvis den lille helgelandsjekta fra år 1800 som ikke lastet mer enn to lester.

Om røstværingerenes fartøy var ei jekt, er altså usikkert, selv om det har vært tatt for gitt av flere. I Bergen bys segl fra 1299 - altså ca. 50 år etter at hanseatene hadde begynt å handle på Bergen - er det fremstilt et fartøy med dragehode i stavnen, og ellers også mer likt de eldre nordiske fartøyer enn en jekt. Engelske tollregnskaper fra tidlig 1300-tall sammenligner størrelsen på hansaenes kogger og nordiske skip, og viser dermed at disse var i bruk samtidig. I disse to kildene gis ingen hentydninger om at de eldre nordiske skipstyper var ute av bruk som fraktestartøy - i det minste ikke i



«Jekter paa veg til Bergen». Frederik Martin Sørvig, 1866. Bergen sjøfartsmuseum.

utenriks fart. Dette er altså ca. 130 år før Querinis forlis og landgang på Røst, men venetianerens beskrivelse av skipet de reiser derfra med, gir ikke detaljer nok til å kunne fastslå hvorvidt det er en annen type fartøy.

Etter Svartedauden som herjet landet og kysten i 1349-50, gikk det tilbake med norsk skipsbygging. Utenlandske handelsmenn med sine skipstyper overtok handelstrafikken med større og andre typer skip. Men utlendinger hadde ikke lov til å drive handel nord for Bergen - dette var forbeholdt byens borgere – og behovet for farkoster som kunne ta store laster med tørrfisk til Bergen, ble større etterhvert som handelen økte. Hansakoggene gjennomgikk i seg selv en rivende utvikling fra 1100 fram til 1400-tallet. Disse farkostene stiftet selvfølgelig de nordnorske bergensfarere bekjentskap med, og det er vel nærliggende å tro at også de fartøyer som ble brukt i varetransporten langs kysten av Norge, var gjenstand for forbedringer i forhold til bruksbehovet. Kanskje ble de norske skipsbyggere og skipper påvirket av hanseatenes skipsbyggeskikk, og på den måten kan jekta ha oppstått

med utgangspunkt i eldre norske skipstyper bygget for last, som for eksempel knarren. Selve ordet «jekt» synes å være av tysk- hollandsk opprinnelse.

Slik kan jekta ha blitt utviklet som fartøytype - mindre enn de utenlandske handelsskipene, men med forholdsvis stor lastekapasitet. Manøvreringsdyktigheten var nok ikke mye å skryte av, men det var likevel en farkost som egnet seg til sitt bruk. Dessuten kunne nordlendingene bygge den selv, noe som med sikkerhet var mindre kostnadskrevenne enn å kjøpe «ferdigbygg».

Jekta var i flere århundrer den farkosten som ble desidert mest benyttet i varetransporten mellom Bergen/Trondheim og det nordlige Norge. Den var datidens største nordnorske fartøytype. Den var bred og lå lavt på vannet med tverr, avskåret akterende; et såkalt plattgatt og var uten dekk. Akterut var jekta utstyrt med skanse med dekk over, som fungerte som veng, eller kahytt. Jekta var klinkbygget, noe som betegner en båtbyggingsteknikk der hver bordgang overlapper den andre, og der bordene festes i

hverandre med klinker eller *jernsaum*. Jekta hadde kun ei mast med ett stort seil -råseilet. Den var av den grunnvanskelig å manøvere, og egnet seg derfor ikke til seiling i trange farvann. Det er derfor lett å skjønne at leia i stor grad ble lagt utenskjærs. Jekta var bemannet etter størrelse og vanligvis av 7-12 mann, men det finnes også en kilde fra 1581 som sier at mannskapet som oftest bestod av en mann pr. lest – altså etter lasteevne.

Vi vet altså ikke nøyaktig hvor lang historie denne farkosten har, siden man ikke har noen arkeologiske funn avjekter, men man antok tidligere at den var et særnorsk fenomen - ja, sågar en «ekte nordlending». Man antar at jekta som fartøytype var fullt utviklet på 1500/1600-tallet, og man vet at den var i bruk helt fram til 1900-tallet. Det ble bygd jekter i Hardanger, i Nordfjord, i Trøndelag og i Møre og Romsdal, men de aller fleste ble bygget i Nord-Norge - som oftest av sjøsamer - noe også dikterpresten Petter Dass behørig påpeker i et av sine vers i *Nordlands Trompet*:

I Beieren voxer en kostelig Skov Af Furu og andet som gøres behov.

Til Bygning, til Huuse og Tømmer.

Der hugger Bufinden Planker og Bord, Af hvilken de kieste Jegter er gjort,

Som nogensteds flyder paa Strømme.

Før jekta seilte

Senest fra 1100-tallet ser det ut som om lofotfisket (kalt «vågafisket» i middelalderen) har vært et økonomisk svært så lønnsomt foretak med tanke på eksport til sørlige områder både i det nåværende Norge og markeder ute i Europa. Helt fra kong Eystein bygget rorbuer i Vågar ca. 1115 hadde også kongemakten lyktes med å ha hand om den organiserte delen av disse fiskeriene, og også sentralisere både selve fiskeriene etter skreien og handelen med produktene - som i hovedsak var tørrfisk. Man kan vel ane at dette fiskeriet må ha hatt rykte på seg som kilde til rikdom gjennom varebytte, siden kongen på dette tidspunkt vurderte det som en «god investering» å bruke egne ressurser til å anlegge rorbuer i Vågar. Hensikten kan ha vært å gjøre det mulig gjennom økt personellinnsats -som krevde tilholdssteder - å øke selve produksjonen av denne varen. Dersom hensikten med rorbubyggingen var økt produksjon av tørrfisk, måtte denne hensikten ha hatt grunnlag i en etterspørsel, som igjen ble skapt av at et marked eksisterte. Vågafisket var også et viktig skatteobjekt for kongen på begynnelsen av 1100-tallet. Ifølge Snorre Sturlussons sagaer kan det synes som om Vågar hadde stor betydning helt fra 1100-tallet som

utskipningssted for Nord – Norges viktigste eksportartikkel gjennom tidene – tørrfisk - foruten en god del andre tidlige eksportvarer. Årlig ble det holdt «stevne» i Vågar, og dette «stevnet» oppfattes som en betegnelse på all virksomhet til de tilreisende i området i sommerhalvåret. Det er også mest sannsynlig at dette var et resultat av først og fremst organisert fiskerivirksomhet. Det er bred enighet blant historikere om at Vågar hadde stor betydning for Lofoten og Vesterålen fra 1100-tallet av, og for hele Hålogaland og Finnmark utover i middelalderen som blant annet markedssted og "utskipnings-havn" for disse områdenes eksportartikler. Dette pågikk i forholdsvis lang tid, men noe skjedde etter hvert slik at jektefarta oppsto.

Flere kilder kan tyde på at bergenskjøpmenn hadde overtatt størstedelen av frakteoppdragene sørover med tørrfisk fra midten av 1200-tallet. Ved slutten av 1300-tallet synes det å ha vært en klar nedgang for Vågastevnet. På grunn av dette ga kong Olav IV Håkonsson; konge 1380 - 1387; en såkalt retterbot, hvor han forbød at man seilte til andre kjøpstevner enn de han - kongen - tillot. Et av de viktigste i så måte var altså stevnet i Vågar, siden det var hit alle varer fra Finnmark i nord til Helgeland i sør skulle fraktes for å omsettes. Kongen så det som en nødvendig restriksjon fordi det ble drevet handelsvirksomhet i «fjord og vær», noe som vanskeliggjorde og gikk ut over virksomheten i Vågar økonomisk. Problemet må ha eksistert i lengre tid, fordi det vises til forbud mot handel utenfor kjøpsteden allerede i første halvdel av 1300-tallet. Dette kan – sammen med Pietro Querinis beretning fra 1432 - tyde på at den trafikken som senere ble kjent under begrepet «jektefart», allerede da var en tradisjon. Querinis beretning forteller ingen ting om handelsmenn fra Bergen eller oppkjøpere fra Vågar, eller om andre sentrale steder i Hålogaland. Folket på Røst - eller i alle fall fra distriktet - tok seg da av befraktingen selv, både av salgsvarer til Bergen og behovsvarer fra Bergen.

Et spørsmål som kan stilles, er altså om jektefarta oppsto som følge av at Vågar ble overflødig i forhold til å eksportere varer fra regionen. Kanskje var et ønske om større utbytte av handelen med lokale råvarer og ressurser en medvirkende årsak til jektesystemets framvekst. Kanskje var det handelsmenn, geistlige eller kronens menn (fogder og sorenskrivere) som så sine muligheter til å profitere på tørrfiskhandelen.

Med stadig økende produktivitet i fiskeriene i Nord-Norge og dermed økende varemengde som skulle fraktes til Bergen, oppstod også behovet for større fraktekapasitet.

Dette kan ha fremskyndet utviklingen av den nye skips-typen. Med utvikling av jekta fikk man et redskap for frakt av større mengder i forhold til tidligere.

Hanseatene hadde blitt de ledende i den norske utenriks-handelen allerede fra midten av 1200-tallet – ett hundre år før de etablerte sitt *Kontor* på Bryggen i Bergen. De norske kjøpmennene som hadde innenrikshandelen mellom Vågar og Bergen fram til midten av 1300-tallet, leverte derfor fra et tidlig tidspunkt varene til hanseatene som eksporterte tørrfisk ut fra Bergen på sine skip. De innenlandske kjøpmennene som drev denne mellomhandelen ble i Norge kalt *nordfarer* - et begrep som de tyske hanseatene antakelig innførte. Den tyske betegnelsen var *norderfahrer* – tilsvarende de eldre begrepene *Bergenfahrer* og *Englandfahrer* som ble brukt om andre sjøfarende handelsmenn. Men *farer* kunne også betegne en person som hørte hjemme et gitt sted, og således kunne de være hjemmehørende hvor som helst - også i Nord-Norge. Vi vet som nevnt at på Querinis tid hadde det gamle systemet med oppsøkende kjøpmenn nordover, på det nærmeste opphørt. Bygdefarsystemet hadde allerede da oppstått og synes å være i god gjenge.

Tyske kjøpmenn hadde siden ca. 1250 hatt gode vilkår for å drive handel i Bergen, selv om de norske kongene forsøkte å innføre begrensninger i handelsfriheten deres. Blant annet kom den helt sentrale bestemmelsen om at utlendinger ikke hadde lov til å seile nord for Bergen i 1294. Innenlandshandelen med tørrfisk skulle definitivt reserveres nordmenn. Kong Magnus Eriksson gav seinere, i 1344, Lübeck-hansaen utvidete privilegier til å drive eksporthandelen fra Bergen. For øvrig er dette året første gang vi hører om en samlet hansa i Norge. Omkring 1360 dannet Lübeck-hansaen så sin egen organisasjon i Bergen i området rundt Vågen med Bryggen. I 1365-66 hadde de vedtatt egne bestemmelser for «Hansedagen», og Kontoret i Bergen var et faktum.

Begynnelsen til jektefartssystemet

Utover 1300-tallet ser det altså ut til at kongemakten hadde mistet mer og mer grepet om virksomheten nord i Vågar. Olav Håkonssons forordning av 1384 som tok sikte på å forby handel "i fjord og vær", tyder nettopp på at handel på slike steder, nå hadde blitt en alvorlig trussel for kongemaktens kontroll med handelsvirksomheten.

Det som imidlertid synes klart ut fra opplysningene gitt i Querinis beretning, i Mannskapets beretning, og dersom man skal våge seg på en tolkning av årsaken til at Olav

Håkonssons retterbot ble utstedt, er det ikke usannsynlig at de seinere jekteleiene vokste ut fra allerede eksisterende steder der ulovlig utskipning av tørrfisk og andre varer foregikk - i «fjord og vær». Selv om det kanskje ikke var en jekt av den typen vi kjenner fra 1500-tallet og seinere som tok de skipbrudne venetianere sørover fra Røst, så foregikk handelen med Bergen på samme måte som i jektetida - nemlig som et bygdesamvirke. Ferden synes å ha foregått direkte fra Røst mot bestemmelsesstedet Bergen. Dermed kan vi si at et bygdefarsystem med tilhørende jekteleie trolig var etablert i området allerede i 1432. I Bjarkøyretten og i Magnus Lagabøters bylov fra slutten av 1200-tallet finnes regler som peker mot at mannskapet på handelsskip kan ha eid eller i det minste rådet over deler av lasten. Det samme viser seg i engelske tollruller fra 1300-tallet. At slike ordninger var kjent allerede da, styrker muligheten for at bygdefolks ferder med tørrfisk fra Hålogaland også kan ha funnet sted lenge før jektefarta hadde blitt etablert som hovedsystem.

Etter Svartedauden ved midten av 1300-tallet ble det en betydelig tilbakegang i aktiviteten blant norske handelsmenn. Det skjedde nærmest et sammenbrudd i kjøpmannsstanden i de norske byene, også i Bergen. Skipsfarten nordover avtok sterkt, og utover 1400-tallet var innenlandshandelen drevet fra Bergen av beskjedent omfang. Det samme gjaldt bergensborgernes handel med Island og Grønland. Først nå kan vi snakke om at det ble helt nødvendig for nordnorske fiskerbønder å seile selv til Bergen for å få levert tørrfisk til hanseatene på Tyskebryggen, i bytte mot korn og andre nødvendighetsvarer. Pietro Querini beskriver i sin beretning fra Røst hvordan folket der - og kanskje fra nærliggende steder - lastet en farkost som de "pleier at føre sin fisk til det foran nevnte sted Bergen" med i slutten av mai. Dette var våren 1432, og skal man dømme ut fra beretningens ordlyd, kan det se ut som foretagendet da var en godt innarbeidet praksis, og at leia fra Lofoten til Bergen var godt kjent farvann for de som førte skipet. Querini beretter da også at det er "en talløs mengde med båter" som ankommer Bergen. Det siste er da heller ingen sensasjon, all den tid man vet at sjøfarende med sine norrøne skip allerede i flere hundre år hadde seilt opp og ned langs norskekysten. Leia fra Vest-Lofoten til Bergen beskrives forøvrig i en journal fra siste halvdel av 1800-tallet etter jekteskipper Elias Thesen fra Reine, og han deler leia inn i seks hovedetapper. Den første etappen gikk tvers over Vestfjorden og til Helligvær. Å sette kursen rett over Vestfjorden - dersom dette ble gjort fra de tidligste tider - vitner også om bruk av fartøyer av en viss størrelse og sjødyktighet.

På begynnelsen av 1500-tallet kan altså denne aktiviteten - at nordlendingene selv seilte til Bergen med tørrfisk for å handle og bli utredet for et nytt år - har vært opprettholdt i kanskje 200 år, og mest sannsynlig i bortimot 150 år fra opprettelsen av Kontoret i Bergen ca. 1360. Querinis beretning fra Røst i 1432 tyder på at trafikken til Bergen derfra var et vel innarbeidet årlig foretak. Tørrfiskhandelen hadde også blitt en stadig viktigere del av rikdomsskapningen i nord. Jekteeierne var blant dem som fikk størst økonomisk makt som følge av deres befattning med denne handelen. Det var tørrfiskhandelen som gav størst økonomisk gevinst. Det skyldtes særlig at prisen på tørrfisk var spesielt høy på 13- og 1400-tallet. For den som hadde midler til å investere i jektebruk, måtte det synes som den mest fornuftige tingen å gjøre. Det nye handelssystemet som skulle komme til å prege Nord-Norge i flere hundre år framover, var nå for alvor i gang.

Litteratur

Berggren, G., A.E. Christensen og B.Kolltveit (red.). 1989. *Norsk sjøfart*, bd. 1. Grøndahl Forlag.

Bertelsen, Reidar. 1985. *Fra den eldste tida til 1500. Lofoten og Vesterålens historie I*. Kommunene i Lofoten og Vesterålen.

Bottolfsen, Øystein. 1995. *Fra 1700 til 1837 e.Kr. Lofoten og Vesterålens historie*, bd. III. Kommunene i Lofoten og Vesterålen.

Fladby, Imsen, Winge (red.). 1999. *Norsk historisk leksikon*. Universitetsforlaget.

Fossen, Anders Bjarne. 1979. *Borgerskapets by. Bergens historie, bd. II*. Bergen kommune.

Gøthesen, G. 1980. "Norskekystens fraktemenn – Om seilfartøyer i kystfart." i *Norske båter*, bind II. Grøndahl Forlag.

Helle, Knut. 1982. *Kongssete og kjøpstad. Fra opphav til 1536. Bergen bys historie*, bd. I. Bergen kommune.

Helle, Knut. 1995. *Under kirke- og kongemakt 1130-1350. Aschehougs Norgeshistorie*, bd. 3.

Holberg, Eirin og Alan Hutchinson. 2009. *Lenge før byen. Bodø historie*, bd. I. Bodø kommune.

Kiil, Alf. 1993. *"Da bøndene seilte...": Bygdefarbrukets historie i Nordlandene*. Messel Forlag.

Nielssen, Alf Ragnar. 1990. *Fra steinalderen til 1700-tallet. Lødingen, Tjeldsund og Tysfjords historie*, bd. I. Lødingen kommune.

Svendsen, Reinert. *Historiske Efterretninger om Værø og Røst*. Kristiania 1916.

Wold, Helge A. 1991. *I paradisetts første krets*. Cappelen Forlag.

Artikkelen er første kapittel av masteroppgaven i historie som Ståle Bernhard Johansen (1953-2010) påbegynte. Ståle var født på Napp i Lofoten. Han hadde yrkesbakgrunn som kokk, men i godt voksen alder begynte han å studere ved Universitetet i Nordland og valgte å utdanne seg i historiefaget. Han begynte på masteroppgaven sin i 2009. Tittelen på oppgaven var *Jekteleiene i Vest-Lofoten – deres fremvekst og utvikling i perioden 1350-1700*. Fem av i alt sju planlagte kapitler var ferdigskrevet da Ståle dessverre ble alvorlig syk i 2010 og døde på slutten av året. De foreliggende kapitlene av oppgaven holder høy kvalitet og er absolutt et stykke pionerarbeid når det gjelder å kartlegge jektefartas historie i Vest-Lofoten. I dette nummeret av Malstrøm har vi imidlertid valgt ut det første av kapitlene, som har en mer generell karakter, og handler om opprinnelsen til jektefarta. Kapitlet drøfter ikke alle sider ved jektefartas oppkomst, men inneholder interessante perspektiver og forklaringer i forhold til spørsmålene om kronologi og utvikling. I kapitlet er beskrivelsen av handelssystemet i Nord-Norge og Bergen i høg- og seinmiddelalder først og fremst bygd på Helle 1982, Bertelsen 1985 og Nielssen 1990 (se litteraturlista). Opplysninger om ulike skipstyper, måleenheter for last, omregningsforhold m.m. er i hovedsak hentet fra Norsk Historisk Leksikon. Opplysninger om jektene og jektefarta bygger på flere kilder, men Kiil 1993 og Bottolfsen 1995 er de viktigste. Querinis beretning og Mannskapets beretning som det ofte vises til, finnes trykt i Wold 1991, s. 123-70.

Alf Ragnar Nielssen, professor, Nord universitet

Langs jekteleia på Helgeland

Tekst: Ann Kristin Klausen

"I seilskutetida var skipsleia stort sett den samme gjennom flere hundre år. De samme naturformasjoner har vært brukt som seilingsmerker i tusener av år og kravene til gode naturhavner var de samme på 1800-tallet, som i middelalderen" (Nilsen: 29).

FARLEIA GJENNOM Helgeland er skildret i mange kilder. I denne artikkelen tar jeg utgangspunkt i tre av dem: Norlandia-kartet fra midten av 1700-tallet, en kursbok fra 1801 og den første utgaven av *Den norske los*. I hvilken grad samsvarer disse rutebeskrivelsene? Var det snakk om ei fast rute? Hvordan påvirker leivalget stedene og omvendt? Jeg skal også kort komme inn på kulturminner langs leia, hovedsakelig et par av sjømerkene.

Jektefart

Fram til slutten av 1800-tallet utgjorde jektene ryggraden i store deler av den innenlandske kysttrafikken, og især var de viktig bindeledd mellom Nord-Norge og byene i Midt-Norge og på Vestlandet, først og fremst Bergen, men også Trondheim og Kristiansund var tidvis viktige destinasjoner. Jektenes store fortrinnet var lastekapasiteten. Minuset var begrensede manøvreringsmuligheter. Jektene var fullstendig prisgitt vinden for å komme fram.

Vanligvis reiste nordlendingene til Bergen to ganger i løpet av sommerhalvåret til de såkalte "nordfarstevnene". Den første turen gikk i mai, den andre i juli. Jektene fraktet også utstyr til Lofoten av det fiskerne trengte under skreifisket, som proviant- og kleskister, hjellved, mindre fiskebåter m.m. I tillegg kunne det bli turer til Finnmark når fisket der



Vanligvis reiste nordlendingene til Bergen to ganger i løpet av sommerhalvåret til de såkalte "nordfarstevnene".

pågikk om sommeren, og eventuelt til Trøndelag om høsten.

Jektene fulgte naturlig nok andre ruter enn fiskerne som dro til Lofoten i sine nordlandsbåter eller store havgående fartøy gikk lengre ut i havet. Terje Bodøgaard skriver i artikkelen "Helgelandkysten- leisystemer og båtbruk", i *Årbok for Helgeland 2015* at jekteleia i stor grad fulgte leidangsleia. Leidangen var et gammelt forsvarssystem med røtter tilbake til 900-tallet. Langs leidangsleia var faste åreskifter basert på distanse, der skip og mannskap ble skiftet. Åreskiftene på Helgeland var Støtt, Mangvardan, Skjelva og Melstein. Disse skal ha blitt markert med varder og veter i nærheten (Bodøgaard: 61-69).

Norlandiakartet

På midten av 1700-tallet ble flere kart over Nordlandene, det vil si Nordland og Troms, tegnet og fargelagt. Norlandiakartet er nok mest kjent, og mye brukt; som illustrasjon og kilde. Det er ikke det første kartet over dette området, og egentlig ikke et sjøkart i ordets rette forstand. Men det er unikt på mange måter, detaljert og forholdsvis korrekt gjengitt for kysten og øyene utenfor ut fra datidens standard, og det første kjente kartet hvor leia er påtegnet. Denne er prikket opp som en langsgående linje mellom holmer og øyer langs kysten. "NordfarLeeden" står det skrevet

flere steder langs linja. Båter i forskjellige størrelser, hvorav et par jekter, er også tegnet inn. Inntegningen av leia og jektene skal ha medført at kartet også har blitt betegnet som jektekartet (Nissen 1938: 127).

Kartet er tegnet på tynt papir som er klebet på tre papplater, slik at det framstår i tre deler. Landet sees i liggende format fra vest med nord til venstre og sør til høyre. Det strekker seg fra nåværende grensen mot Finnmark i nord til grensen mot Namdal i sør. Nederst til høyre, i sørenden, er tittelen "Norlandia" tegnet inn, omkranset av et ornament med krone over.

Det dreier seg om et stort kart, over to meter langt og rundt en halv meter i høyde. Her er detaljer som trær, kirker, jekter, større havgående fartøy, en fiskebåt ved Træna, jektebyggerier innerst i Rana, ved Vefsnfjorden og Beiarn, samiske bosettinger "Find-Hytte" ved innløpet av Rana og på fastlandet i Lurøy.

Kartografen er ukjent, men sannsynligvis er det lagd etter en forsvunnet original produsert av forstmennene Andreas Heitmann og C.F. Siebeling på deres reiser i området i 1744-45, etter oppdrag fra Generalfortsamtet; et slags skogdirektorat med sete i Kongsberg. Hensikten med oppdraget var å få kartlagt Nord-Norge og kartfestet skogressursene i landsdelen. Et kart tegnet av Andreas Heitmann, trolig i 1744-45, som en jobbskisse til internt bruk er bevart. Her er ikke leia med. Prost og kartograf Kristian Nissen som på 1930- og 1940-tallet skreiv flere artikler om Norlandiakartet, konkluderte med at det trolig har eksistert en mer forseggjort skisse som Heitman har sendt til København, og at denne skissen har vært utgangspunkt for Norlandia-versjonen, som han mente mest sannsynlig var tegnet av en nordmann i København (Nissen 1938: 160).

Her følger en gjennomgang av leia for Helgelandområdet fra nord til sør på Norlandiakartet. Jeg har valgt å bruke moderne navn på stedene som er gjengitt på kartet, men har i enkelte tilfeller satt navnene fra Norlandiakartet i parentes.

Skillet mellom Salten og Helgeland er markert med farger. Fastlandet på Helgeland er fargelagt grønt, mens Salten og indre del av Lofoten er lysegult.

På midten av 1700-tallet var grensen mellom Helgeland og Salten ansett for å gå over Fugløy. På fastlandet går skillet ved Sørfjorden. Leia er inntegnet på utsiden Fugløy,

mellom Nordre Helgelandflesa (Flesen) og Støttkuven (Kuen), tett forbi Kunna og gjennom øyene i Støtt. Kunna er forbundet med fastlandet med en smal og lav val. Fjellet er et velkjent seilingsmerke, samt en gammel gård, hvor det er gjort rike funn av gravhauger og fornminner. Havet utenfor er værhardt, brådypt og utsatt.

Øygruppa Støtt var et naturlig og viktig stoppested med velegnet havn, ikke bare for jektene, blant annet også for fiskere på vei til og fra Lofoten. I sundet her kunne båtene bli liggende flere dager før de krysset det utsatte havstykket Støttrota. Støtt var ett av de fire åreskiftene i leidangen på Helgeland. Det skal også ha vært en viktig ferskvannskilde her. Stedet har lange handelstradisjoner og et sjømerke var satt opp en gang før 1837. Da fikk kjøpmann Gotaas bygd et nytt sjømerke på det offentlige regning siden det gamle var ødelagt av storm. Det nye var av samme type som sin forgjenger, i tre. I 1839 ble en kanon innkjøpt fra arsenalet i Trondheim montert som sjømerke på Geitryggen i Støttsundet. Samtidig ble en 20 fot høy hvit kjegleformet varde montert i Sørstøtt ved innløpet sørfra.

Videre er leia inntegnet mellom Gåsvær og Meløy på innsiden og Meløyvær utenfor. Også Meløyvær fikk to sjømerker i 1839. En kjegle, 8 fot høy og mørk på Meløyværkua, og i nord på Olstokkua, en avkortet kjegle, 20 fot høy og hvit.

På det sørligste kartbladet hvor Helgeland er skissert, går leia mellom Bolga og Åmnøya (Omøe) sør i Meløy. Den fortsetter gjennom Medfjordsholman med markeds-plassen Sleipnes (Slepnæs) på innsiden og det gamle handelsstedet Svinvær på utsiden.

Rødøy passerer på innsiden, deretter går leia sørover på utsiden av de store øyene Gjerdøya, Sundøya og Hestmona (Store Selsøe/Hestmon), med Selsøyvær utenfor. Yttersida av øygruppen Måvær, Tjønnholman (Kyeholmen) og Sørvær i Lurøy passerer. Holmen Eggeløysa (Egglös) ligger et stykke innenfor leia. Likeens øygruppene Kvitvær og Sandvær. Ruta fortsetter gjennom Mangvardan (Mandvaren), på innsiden av Risvær.

Mangvardan ligger i Lurøy som en liten gruppe landflekker mellom Tomma og Solværøyan, nordøst for Risvær og sørvest for Sandvær. Mens øygruppene rundt har hatt til dels tett bosetting er det ingen tradisjon for dette på Mangvardan. Ifølge oversiktsverket Den norske los fra 1870 kommer navnet trolig av at der fra gammelt av sto



Del av det såkalte Nordlandiaket, ca 1750.

mange steinvarder for å markere leia og varsle om ureint farvann. Her finnes skjulte grunner og overflodde skjær. Likevel valgte mange denne ruta, særlig mindre seilbåter. En rekke båter har forlist i eller ved Mangvardan. Disse øyene og holmene var som nevnt et gammelt åreskifte i Leidangleia. Mangvardkua også kalt Lejkua, er en liten holme sør for Mangvardene. Denne var på lang avstand eller i tåke vanskelig å skilne fra andre holmer i nærheten. I 1839 ble det satt opp en 16 fot høy hvit kjegle som sjømerke der.

Risvær var en gammel gård og borgerleie; midt i leia, og med god havn for jekter. Det hadde vært drevet handel her i hvert fall siden 1600-tallet; av Trondheimsborgere fra begynnelsen av 1700-tallet.

Ferden på kartet går så mellom de to store øyene Tomma (Tommen), med storgården og borgerleiet Husby, og Løkta med et tilsvarende senter Kopardal (Kobberdal) på innsiden og Dønna (Dunøen) på yttersiden. Der passerer den

gamle proprietærgården Dønnes (Dýnæs) og Bjørn, åsted for handelsstevnet Bjørnsmartnan. Deretter forbi øyene Skorpa og Løvøya. Mellom fastlandet i nåværende Leirfjord kommune med Angarsnes og Meisfjord på den ene siden, og øya Skorpa og Dønna er inntegnet en tømmerflåte, "Tømer Flode"; trolig for å markere frakt av tømmer fra Rana til Dønna.

Leia går så på utsida Alstenøya med det gamle kremmerleiet Karvestrand. Den forbigår Nord-Herøy, Sør-Herøy, Tenna og "Søerøen" på innsiden. Sistnevnte øy er trolig en felles benevnelse på Austbø/Blomsøya/Hestøya. Ved Alstahaug (Alstehoug) er den gunstige ankerplassen illustrert med båt og anker. Deretter fortsetter leia mellom Tjøtta og Rosøya (Rosøen), videre med de tre store øyene Mindlandet (Minnæs), Havnøya (Hafnøe) og Ylvingen (Ulvingen) på innsiden og Igerøy (Egerøe) og Vega (Wægen) utenfor. Ved Mindlandet ligger Skjelva, ett av de fire åreskiftene for leidangen. Selve Skjelva er imidlertid ikke avmerket på kartet.

Ferden ledes inn Brønnøysundet (Brynøe) med Torget utenfor. Deretter mellom Vik på fastlandet i Sømna og øygruppa Sandværet. Leia er inntegnet mellom Rossvika med en rekke navnløse småøyer, og Sørflesen. Her gikk grensa mellom Hålogaland og Trøndelag. Sørflesen ligger noe nord for Melstein, som jo var et åreskifte i leidangen. Melstein er, i likhet med Skjelva, ikke avmerket.

Otervika (Otternæs) og Nord-Gutvika (Nord Goding) på fastlandet passeres, med Leka (Lecho) på utsiden. Ved Leka er Nummedal skrevet inn. Her avsluttes ferden gjennom Helgeland og fortsetter inn i Trøndelag.

Stedene som er avmerket på kartet antas å ha en viss betydning siden de ble notert. Leia passerer flere øygrupper som på dette tidspunkt var bosatt, gamle gårder og kremmer- eller borgerleier. Nærheten til leia var en opplagt fordel for den som skulle drive handel og fraktefart. Da det på andre halvdel av 1700-tallet vokste fram en nordnorsk handels- og gjestgiverstand, var dette i mange tilfeller på tidligere borger- og jekteleier. Mange av disse lå langs leia, og ble etablert på steder avmerket på Norlandiakartet.

I grenseprotokollene

I forkant av utarbeidelsen av grensetraktaten mellom Norge og Sverige i 1751 ble det gjennomført et omfattende befaringsarbeid. Major Peter Schnitler fikk i 1742 i oppdrag å befare grenseområdene nordafjells fra Trøndelag til Øst-Finnmark. I årene fram til 1745 foretok han flere reiser og holdt en lang rekke vitneavhør. Disse ble innført i grenseeksaminasjonsprotokoller, som siden ble utgitt. Schnitler tegnet kartskisser og førte en stor korrespondanse og gjenga forskjellige skriftlige kilder.

Schnitler beskriver også Helgeland, inkludert 11 skips- og jektehavner. Fra sør er havnene: Brønnøysund, Rosøya i Tjøtta, Hellesvik/ Kårholmen i Alstahaug, Sandnes i Alstahaug, Bjørn (Dønbiørn) i daværende Herøy, Risvær i Lurøy, Mangvardan i Lurøy, Rangund i Rødøy, Rosøyan i Rødøy, Meløysund (Mæløsund) i Meløy og Støtt i Meløy (Schnitler: 41). Med unntak av Meløysund ligger alle disse havnene langs den skisserte leia på Norlandiakartet. De fleste er også innskrevet på Norlandiakartet, men ikke alle. Hellesvik/Kårholmen i Alstahaug og Rosøyan i Rødøy er ikke tatt med der. Nettopp de fra naturens side så gode jektehavner er et argument for å anlegge en kjøpstad i Nordland, mener Schnitler. Han foreslår både Brønnøysund og Tjøtta i så måte. (Schnitler: 51).

Schnitlers notater, som er fra samme tid som Norlandiakartet, bekrefter opplysningene på kartet, selv om ikke alle stedene samsvarer.

En kursbok

I 1801 ble det trykt en kursbok over leia fra Senja til Bergen, *Opscript paa Coursen og Havnene fra Senjen til Bergen*. Det lille heftet inneholdt oversikt over den indre leia og velegnede havner. Det henvendte seg direkte til leseren i du-form, med diverse nyttige tips og råd; blant annet ved kompasshenvisninger og *med* – stadfesting av et punkt ved hjelp av krysspeiling av landemerker.

Heftet ble opptrykt i Bergen i 1852. Forfatter er ikke oppgitt, men det står at det er trykt i 1852 hos Chr. Dahl A.S. "Faas og tilkjøbs hos Bogbinder Martens, ved Bryggerporten i Bergen."

Kursboka har ingen innledning, men går rett på sak med beskrivelse av kursen, og den starter i nord, med den indre leia på sørsiden av Senja. Etter å ha fulgt kysten sørover ankommes Helgeland fra Fleinvær, via Støtt, til Meløyvær med Åmøya på innsida og Medfjordsholman og Svinvær, hvor det var havn, på yttersiden. Mens Sleipnes hadde god vinterhavn.

Sør for Svinvær går leia på Rødøyfjorden på innsiden Rødøya, forbi Galten ved Rødøyvika og anbefalt havn sør på Rødøy. Så langt følger denne rutebeskrivelsen leia slik den var inntegnet på Norlandiakartet cirka 50 år tidligere. Deretter anbefales en noe annen rute. Mellom øyene Ringa (Knibranden) og Gjerdøya (Gaardsøen), altså på Østsiden Gjerdøya og gjennom sundet Hundsrauva (Hundsroven). "(...) den kan du fare igjennem paa to Steder, og er god Havn." (Opscript paa Coursen og Havnene fra Senjen til Bergen: 5). Hundsrauva, også kalt Grimshavn, er et trangt sund sør på Gjerdøy mellom Gjerøyhavn og Kalvøya, passerbart og med ankringsmuligheter for mindre fartøyer.

Rett nordvest for Hundsrauva, i sundet som går mellom Gjerøyhavn og Kjøløya ligger også naturhavna Gjømma. En god skjult naturlig havn som er foreslått å være stedet Giardeyiar geíma i den islandske Halfs saga. Gjømma er svært egnet til å skjule skip, omgitt av trange sund og høye berg rett ved leia. I dag er det rett nok tørt ved fjære sjø både når man seiler inn og ut (Heide: 106-109).

Kursen går forbi Rangundøya til Andklakken. Rongsund, altså Rangundøya var avmerket på Norlandiakartet

som "Rogn", men lå et godt stykke innenfor leia. Fra eldre tider var dette ei sentralt beliggende øy med gode havneforhold. Her hadde noen hundre år tidligere vært både tingsted og rettersted (Hutchinson: 114). Deretter heter det i beskrivelsen fra 1801: "Fra Rongesund og til Anklakken er S.V. til S. og N.O. til N, men agte dig vel for Katten, der ligger for Næsset for høieste Anklakken, hold vel ind paa for den. Lidt bedre frem ligger et stort Skjær, kom ikke for meget ind, hold der frem med."

De tre pukkelliknende øyene som utgjør Andklakken ligger rett sørøst for Storselsøya med det kjente fjellet og seilingsmerket Hestmona. Andklakken ligger mellom to åpne havstykker, Sjona og Selsøyfjorden. Sammen danner de tettliggende øynene en lun havn.

Her skiller ruta seg ut fra den som er skissert på Norlandiakartet, som går noe lenger ut, mellom Storselsøya og Selsøyvær, mens kursheftet angir kurs på innsiden Storselsøya med mulig havn i Andklakken. Andklakken er også avmerket på Norlandiakartet, men langt innenfor leia.

Ruta langs Helgeland tilsvarer deretter for det meste Norlandiakartet, forbi en rekke øygrupper i Lurøy; Sørvær med to havner, Eggeløysa og til Kvitvær. Derfra på utsiden Tomma gjennom Mangvardan, med Mangvardkua og forbi Risvær, slik som det også var inntegnet på kartet. Deretter mellom Løkta og Dønna, så til Bjørn. Gode havner oppgis ved Gleinsvågen, Bjørnstumpen og sør for Bjørn på Dønna. Bjørn er gammel markeds plass. I en beskrivelse som trolig er skrevet rundt 1750 fortelles det om en forseggjort åbor, kalt St. Oles åbor, en steinhaug for å feste jektetauene i på en odde ved gården Nord-Bjørn. Steinene var sammenmurt og festet til berget (ukjent forfatter 1976: 16).

Ruta fortsetter på utsida av Sandnesholmen, og til Hellesvik som har anbefalt havn på nordferd. Kårholmen, utenfor Skjeggenes, før ankomst Alstahaug, en annen havnemulighet.

Leia går mellom Tjøtta og Rosøya, på Tjøttfjorden. Sør på fjorden er Ramnøya, så den lille øya Skjelva i Mindværet sør i Tjøtta. Her ble det satt opp et sjømerke i 1939, en 10 fot høy hvit firesidet figur. I 1898 fikk Skjelva kystfyr med bemannet stasjon.

Kursboka beskriver ferden utenfor Hamnøya med Hestun i Vevelstad, og det mulige havnstedet Vomma, som er en av de mange småøyene på utsiden av Hamnøya. Derfra

forbi Straumøyan på Tilremfjorden, med gunstige havneforhold. Det presiseres ikke, men trolig er meninga at sjøfarende skal seile på innsida av Ylvingen, mens leia på Norlandiakartet var inntegnet på utsiden mellom Igerøy og Ylvingen.

På yttersida er Torgnesøyene. Der står en varde på en holme, og stedet fungerer som havn. Dette er den eneste varden som nevnes i kursbeskrivelsen fra 1801. Nord for Brønnøysund ble det i 1839 satt opp et sjømerke på Salhusrognan, en firesidet figur, 16 fot høy og hvit.

Leia følges gjennom Brønnøysundet. Etter dette må man passe seg for Galten som ligger på innerhånd. Dette kan ha vært Ormøygalten, hvor det i 1839 ble satt opp en kanon på høykant som seilingsmerke. Denne eksisterer fortsatt (Solbakk: 1-2).

Det blir advart mot Møyhavnen (Møyholmen), som er "(...) heel slem at komme fra udi Landvind i Nordfæren." Man må deretter se opp for Stabben på ytterhånd og Gloen (Gloven) på indre hånd. Beskrivelsen fortsetter sørover forbi Torghatten, på innsiden Sandvær og på utsiden Lyngvær og Kvaløya, samtlige med havnemuligheter.

Den indre leia nærmer seg Trøndelag på innsiden av Helgelandflesa, som markerer grensen mellom Helgeland og Trøndelag, og Melsteinen ved munningen av Bindalsfjorden. Beskrivelsen fortsetter med anvisninger til Bergen.

Leia slik den refereres i dette heftet er noe annerledes enn den som er skissert på Norlandia kartet. Dette gjelder områder i Rødøy og Lurøy, eventuelt som nevnt ved Ylvingen. På Norlandiakartet er ruta inntegnet på utsiden av Gjerdøya og Storselsøy. Mens den i kursbeskrivelsen går på innsiden av begge disse øyene. Det er heller ikke helt samsvar mellom steder som nevnes, først og fremst fordi kursboka er mer utfyllende. Men enkelte steder innskrevet på kartet, nevnes heller ikke i kursboka, deriblant Karvestrand i Alstahaug.

Den norske los

I oversiktsverket *Den Norske Lods*, utgitt for strekningen Trondheim-Russland i 1870, er "den indre led" atskillig grundigere beskrevet enn i de hittil nevnte kilder. Her er flere praktiske tips, anbefalinger om farvann, farer, havner, beskrivelser av sjømerker og detaljer om strøm og klima. Verket er basert på undersøkelser i årene 1828 til 1842, men rettet etter seinere innkomne opplysninger, slik at tidsspennet som omhandles går fram mot 1870.

Denne beskrevne leia innaskjærs følger i stor grad rutebeskrivelsen fra 1801, men sett sørfra. Noen forskjeller er det imidlertid. Leia går innom Andklakkene og handelsstedet Selsøyvik, som i eldre kilde kalles Lille Selsøy. Altså ikke på yttersida Storselsøya slik som på Norlandiakartet. Men beskrivelsen fra 1801 nevner ikke Selsøyvik. I *Den Norske Lods* foreslås flere alternative ruter. For eksempel lanseres Toftsundet vest for Torghatten som et alternativ til Brønnøysundet, og man kan gå innen- eller utenfor Fugløy.

For området rundt Gjerdøya i Rødøy, hvor Norlandiakartet og kursboka skisseres to forskjellige ruter, lanseres i *Den norske los* begge mulighetene. Men å seile mot nord mellom Gjerdøyvær og Gjerdøya anbefales ikke da, dette området er vanskelig og for ukjente omtrent ikke farbar (*Den Norske Lods*: 54). Den foretrukne ruta går derfor enten gjennom eller sør for sundet Hundsrauva, som skissert i kursboka fra 1801.

Kanonen på Ormøygalten nevnes også i *Den Norske Lods*, og en tilsvarende på Støtt. "På Gjettryggen i Støtsundet er opført en Kanon med Kost" (*Den Norske Lods*: 33 og 56). En kost er en busk som ble plassert opp i kanonløpet, eventuelt flere flettet sammen (Solbakk: 2). Støtt hadde i tillegg flere andre varder. Vi får også vite at noen av innløpene til havnene var merket med små steinvarder, at det var kommet opp noen jernsøyler og steinvarder som sjømerker, og fortøyningsringer. På Buholmen ved det nordre innløpet til Brønnøysund var det oppført et fast ledfyrt av 6. orden. (*Den Norske Lods*: 34). Dette var Helgelands første fyrt, satt i drift fra høsten 1862. Det andre kom nord for Støtt, på det mellomste av Seiskjæran, hvor et fast fyrt av 4. orden ble tent 1. oktober 1867 (*Den Norske Lods*: 56).

På Helgelandsflesa var det ifølge *Den Norske Lods* oppført et dagmerke (*Den Norske Lods*: 33). Denne varden ble satt opp i 1839 samtidig med 13 andre sjømerker og 27 fortøyningsringer i den indre lei langs Nordlandsleden, det vil si fra Trondheim og nordover. Ni av sjømerkene ble plassert på Helgeland, deriblant de to kanonene på henholdsvis Støtt og Ormøygalten. Kjeglen på Helgelandsflesa var 30 fot høy og hvitmalt. (*Departements Tidende 1839*: 811-812). Nå er den svart, og ble i år fredet av Riksantikvaren. Den er større enn de fleste varder fordi den både fungerte ledmerke og landkjenningsmerke.

Valg og endring

Inntrykket av at hovedleia i seilskutetida var tilnærmet den samme gjennom århundrene stemmer nok for det meste slik gjennomgangen av nevnte kilder viser. Samtidig var ikke leia statisk, heller ikke i den tida seil og årer var gjeldene. Det var flere del-leier og det fantes alternative valg. Valget ble påvirket av faktorer som hvor man kom fra og hvor man skulle, årstider og lys, vær og vind, strøm, hvilket fartøy, last og mannskap det var snakk om, samt lokale og individuelle forhold; for eksempel kunnskap og preferanser hos den eller de som førte skuta.

Alf Kiil gir i boka *Da bøndene seilte* flere eksempler på endringer av leia. I 1796 skreiv fogden Runde på Helgeland at det skulle finnes et skriv om det "saa kaldede nye Jægteløb igienom Fogderiet." Dette gikk nord for Dønna, og skulle være den beste og korteste vei (Kiil: 162). Fogden nevner også en trykt bok som beskreib jekteløpet gjennom fogderiet. Kiil mener dette kan være en tidligere utgave av kursbeskrivelsen fra 1801.

På Norlandiakartet var leia i Rødøy og Lurøy skissert noe lengre ut enn i de andre kildene. På kartet går ruta utenom steder som Selsøyvik og Andklakken. Begge disse stedene lå sentralt langs leia i de seinere kildene. Selsøyvik hadde borgerleie allerede på slutten av 1600-tallet, men ble nedlagt som borgerleie før 1720 (Hutchinson: 254), og var inne i en nedgangsperiode på den tida Norlandiakartet ble tegnet og Schnitlers grenseprotokoller utført. Det er rett nok tegnet inn på Norlandiakartet, men et godt stykke innenfor leia. Fra midten av 1760-tallet ble handelen tatt opp igjen (Hutchinson: 261). Stedet fikk gjestgiveribevilling i 1777. Det er likevel ikke nevnt i rutebeskrivelsen fra 1801.

Brukerne av gården på Storselsøya ankret opp jektene sine i Andklakken. Fra 1798 var Andklakken gjestgiveri, og ble i 1837 ett av stoppestedene da dampskipene begynte å trafikkere Nord-Norge i sommerhalvåret. Dette varte fram til 1860. Deretter kom tilbakegangen. Også Andklakken er avmerket på Norlandiakartet, men langt innenfor leia. Leia kan ha blitt lagt om utover 1700-tallet nettopp fordi stedene hadde utviklet seg til senter med muligheter for overnatting og handel, men det kan også ha vært fordi stedene lå langs en hovedferdselsåre at de utmerket seg som senter, slik det vanligvis antas at leia bidro til økt befolkningsvekst, handel og kommunikasjon. Det kan selvsagt ha vært andre forhold som påvirket leivalget, og stedene kan ha utviklet seg som en følge av det.

Hva som var gode jektehavner var heller ikke gitt en gang for alle. Steder døde ut og nye kom til. John A. Norhuus forteller i *Beskrivelse over Brønøe hovedsogn* fra 1848 at det var en jektehavn på Torgnesøyene også kalt Hestholmen som neppe var besøkt de siste 50 år (Nordhuus: 106). Dette stedet var ført opp som jektehavn i en gammel kursbeskrivelse, skriver Nordhuus. I kursbeskrivelsen fra 1801 er Torgnesøyene nevnt som havn. Det var her beskrivelsens eneste varde på Helgeland sto. Stedet kan da ha mistet sin funksjon som jektehavn på slutten av 1700-tallet.

Kunnskapen om leia var erfaringsbasert, og bygd på praksis ut fra lang tids bruk. De som skulle navigere i dette farvannet tok med for å finne vei. En dyktig navigatør kunne brukte observasjoner av vær og vind, tolkning av skyformasjoner, fugleliv og vindretninger, og lyden av bølgene når han førte sin båt.

Etter hvert kom det skriftlige dokumenter. Leia ble inntegnet på kart og oppmerket med navigasjonsinstallasjoner, som fyr og diverse sjømerker. Særlig fra andre halvdel av 1800-tallet ble merkesystemer, merking, oppmåling, kartlegging, fyrvesen og havnevesen utbygd. Det kom flere varder, jernsøyler og fortøyningsringer, fyr, lykter, moloer, havnearlegg, m.m.

Med dampskip og motorisering ble andre stoppesteder og delvis andre ruter valgt. Jektene hadde sitt startsted og sitt mål, med mulige stoppesteder underveis. Å si nøyaktig når de ville ankomme var umulig. De var prisgitt vind og vær. Dampskipene hadde faste anløp til visse steder. Utbygginga av havner, moloer, lys-, lyd- og sjømerker ledet trafikken. Ei praktisk rute og ei god havn i 1850 var ikke det samme som ei logisk lei og ei god havn i 1950.

Farleia i dag er annerledes enn i jektefartens tid. Men Nordlandsekspressen fra Sandnessjøen til Bodø, stopper også på steder som Bjørn, Selsøyvik, Gjerdøya, Rødøy, Bolga, Støtt og Fugløy. På kartene står navn, i nærheten av, og som kan relateres til den gamle leia; Jekta, Jektslua, Jeksundet, Jektåsen, Jektåsholmen, Jektberga, Jekthaugneset, Bonnetskjæret, Leiholmen, Leikua, Leiskjæret Vardskjæret, Vardhaugneset, Varøya, Hamnøya, Havnøy og Havnsundet. Rester av den gamle leia finnes også som fortellinger om trollfjell, fysiske kulturminner med navigasjonsmerker, nausttuffer, rester av båttopptrekk, fortøyningsanordninger, brygger, sjøhus og andre bygninger, inskripsjoner i berg og en kanon på Ormøygalten.

Kilder og litteratur

Sivert Bakkelid. *Gamle vannstandsmerker langs kysten av Norge*. Hønefoss: Statens kartverk 1990.

Terje Bodøgaard. Helgelandskysten- leisystemer og båtbruk. *Årbok for Helgeland* 2015: 61-70.

Den Norske Lods. H. *Indeholdende Kyststrækningen fra Trondhjemsleden til den russiske Grændse: efter de hydrografiske Undersøgelser i aarene 1828 til 1842*. Kristiania: Den geografiske opmaaling 1870.

Departements Tidende 1839.

Jo van der Eynden, Knut Baar Kristoffersen. *Riksvei nr. 1*. Fortellinger om Kyst-Norge 2009.

Eldar Heide. Eit hamnenamn i Halfs saga – med nogo attåt. *Namn og Nemne* nr. 30 2013: 105-110.

Olav Helseth. *Jektfarten i salten etter 1814*. Oslo: Norsk sjøfartsmuseum 1938.

Arne Hoem. *Norge på gamle kart*. Oslo: Cappelen 1986.

Alan Hutchinson. *Disse tider, disse skikker: Træna, Lurøy, Rødøy, Meløy: i fellesprestegjeldets dager 1500-1800*. Bodø: Kommunene Træna, Lurøy, Rødøy, Meløy: 1997.

Alf Kiil. *Da bøndene seilte: bygdefarbrukets historie i Nordlandene*. Oslo: Messel 1993.

Ann Kristin Klausen. Lys i mørket. Fyr på Helgeland. *Helgelands Blad*, 23 og 25 juli 2012.

Nils Knutsen. *Nessekongene*. Oslo: Gyldendal 1988.

Morgenbladet 17. november 1839.

Kristian Nissen. Bidrag til Norges karthistorie. *Norsk geografisk tidsskrift bind 7 hefte 3*, 1938: 126-161.

Roy Anders Nilsen. Sjøkart og det marinarkeologiske landskapet. *Ottar nr 3*. Tromsø: Tromsø Museum, Universitetet i Tromsø 1998: 25-33.

Kristian Nissen. Den Werlauffske gave. *Boken om bøker, årsskrift for bokvennen 3*. Oslo: Steenske forlag 1932.

John A. Norhuus. *Beskrivelse over Brønøe hovedsogn 1848*. Helgeland historielag: Brønnøysund. 1977.

Magnar Solbakk. *Kanonen på Ormøygalten*. Kulturminner i Brønnøy 2013.

Erling Svanberg. *Langs vei og leid i Nordland samferdsel i 3000 år*. Bodø: Nordland fylkeskommune 1990.

K. B. Wiklund. *Major Peter Schnitlers grenseeksaminasjonsprotokoller 1742-1745, bind 2*. Oslo: Norsk historisk kjeldeskrift-institutt 1929.

Ukjent forfatter. Noget om Fiskerieme og Folkets Næring og Brug i Helgelands fogderie i Nordlands Ampt. *Årbok for Helgeland* 1976: 5-20.

Ann Kristin Klausen (f. 1967) er Cand. Philol. i historie, konservator NMF. Klausen jobber som avdelingsleder i Helgeland Museum.

Tre generasjonar jekteskipparar – sett gjennom ei museumssamling

Tekst: Åsa Elstad

Ein lilla herrevest av silke med rosa blomstermønster, ei linskjorte med høg krage og brodert monogram, ein kvit, tynn bomullskjole i empiresnitt med broderi og eit sitrongult, figursydd kjoleliv med blonder - alle desse kleda er som klypte frå kostymefilmar som *Stolthet og fordom* eller *Fornuft og følelser*.

INGEN AV dei har nokon gong flagra over filmrerretet, dei ligg tvert om heilt i ro, sirleg innpakka i syrefritt silkepapir i tekstilmagasinet på Vesterålmuseet på Melbu. Der er dei ein del av samlinga etter familien Bruun. Familien dreiv jektefart og handel i Hadsel i Vesterålen i tre generasjonar frå rundt 1760 til 1840, og samlinga etter dei inneheld rundt 1200 gjenstandar av alle slag, pluss ein god del arkivmateriale. I samlinga kan vi tydeleg sjå korleis forbruket til handelsmennene spegla kontakten med resten av Europa og var ein del av strategien for å befeste den sosiale posisjonen dei hadde.

Peder Bruun (1732 – 1799) var trondheimsborgar på kremmerleiet Flatset i Hadsel. Ein måtte ha borgarskap i by for å få drive handel i Nordlandene, og sist på 1700-talet og først på 1800-talet var det trondheimsborgarar som dreiv denne handelen. Dei var mellommenn mellom dei store kjøpmannshusa i Stiftsstanden og fiskarbefolkninga i nord. Handelsboka til Bruun frå 1780, som var autorisert med magistratens underskrift og rådstuas segl, viser at han var utliggarborgar, han hadde



For å markere
seg som
sosialt
overlegen
brukte ein
for det første
klede som
vitna
om god
betalingsevne.

med andre ord tillating til å drive handel på Flatset også om vinteren.

Etter at Peder Bruun etablerte seg på Børøya ved Stokmarknes på 1760-talet, blei han sterkare knytta til Bergen. Forutan den vesle jekta, hadde han ei stor, «Haabet», som blei brukt til bergensturane. Vesterålmuseet har enno jekteflagget, der initialane hans står saman med kong Christian 7 sine midt i dannebrogskorset, og også eit sørgjeflagg som blei brukt ved sorg og gravferder, for utan roperten som blei brukt når jektestyrmannen ropte ut ordrane sine. Samlinga inneheld vidare brev frå fleire av dei tyskætta kjøpmennene i Bergen, blant anna Johan Henrich Rytter, Diderich Lyder Smitt og Ludw. Wiese. Dei skreiv stadig om uro på verdsmarknaden når dei skulle argumentere for prisane dei tilbød.

I 1795 betalte Peder Bruun gjestgjevarskatt, handelsskatt og skipperskatt og rusta nok også ut fiskarar. Han måtte nemlig samtidig betale bot for garnfiske (som var ulovleg fram til 1796). I 1801 hadde Bruun-hushaldet forutan ein styrmann fem yngre tenestekarar og to eldre, dei var neppe alle opptatt med gardsdrifta heile året. I tillegg hadde han jordeigedommar, han bygsla bort gardpartar og truga med å kaste ut husmenn frå plassane han eigde. Etter at Peder var død, heldt enka, prestedottera Maren Aagaard Schytte fram verksemda på borgarleiet, mens sonen, Henrik D. Bruun, overtok på Børøya.

Same år som Peder døydde, i 1799, inngjekk Henrik bygdefarkontrakt med ei rekke fiskarar og forplikta seg til å frakte varer for dei. Han må ha overtatt ei veldrive forretning og ser

også sjølv ut til å ha gjort det bra. Sjølv dei fleste åra under Napoleonskrigane hadde han jekter i Bergen.¹

Peder og Henrik Bruun representerte altså to ulike typar av nordnorske handelsmenn i perioden, trondheimsborgaren og jekteskipperen. Jekteskipperen var ikkje berre reiar for ei fraktskute, men dreiv også lokalhandel. Dørbjella som ringte kvar gong det kom kundar innom krumbua, ligg no stum og taus på ei hylle på Vesterålmuseet. Frå 1802 representerte Bruunfamilien også den tredje typen handelsmann, etter at Henrik Bruun fekk kongeleg bevilgning som gjestgivar og handelsmann i fiskeværet Hovden. Her hadde han ei «handelsstue med tilbygninger og 2de roerboder med Flere» og rusta ut mange båtlag. Då bygdefarkontrakten blei fornya i 1825, var det 66 fiskarar som skreiv under. Henrik døydd i 1826. Handelsstaden Hovden blei forpakta bort og etter kvart selt.²

Sonen, Hans Renner etablerte seg som gjestgjevar i 1835 på garden Bitterstad på andre sida av sundet, og saman med mora overtok han etter kvart jektefarta etter faren. Ho betalte jekteskippereskatt til og med 1848, hadde bygselen på Børøya og beholdt garden på kremmarleiet Flatset til ho døydd. Som svigermora framstår ho dermed som økonomisk sjølvstendig. Desse åra gjekk det nedoverbakke med «Bruunan». I dokumentsamlinga speglar det seg i eit par gjeldsbrev, det eine frå ein av dei største pengeutlånarane i Nordland i samtida, Lars N Renner, det andre frå ein trondheimskjøpmann.

Gjennom dei rundt åtti åra Bruunskipparane førte fisk til Bergen, førte dei også varer nordover. Ein av varetypane var tekstilar. Dei importerte tekstilane blei brukt både av dei mest velstående og av folk flest. Frå og via Nederland og Storbritannia kom damask, klede, taburets, rosemønstra og brosjert slike, fløyel, trykt bomullsstoff (cattun) og brokade og calemank.³ Ein stikkprøve i tolllistene frå Trondheim og Bergen frå året 1794 viser at den registrerte tekstilimporten til Bergen var om lag dobbel så stor som til Trondheim, rekna i alen, men dei dominerande kvalitetane til Bergen var grovare og billigare stoff enn dei som kom til Trondheim.⁴

Bergentekstilane var for det meste til kvardagsbruk og for folk flest, mens mesteparten av det som kom via

1 Bottolfsen, Øystein: Lofoten og Vesterålens historie, bd 3, 1995:181

2 Vesterålmuseet: Leigekontrakt mellom Anne Malene Bruun og Erik LColdevin, 17.01.1836; Hovland, Edgar: De bygde landet. Bygdebok for Hadsel 1995:167 – 171

3 Karlberg, Magny: Frå Versailles til Valdres . Ei drakthistorisk reise 2015:18

4 <http://toll.lokalhistorie.no/listene/varelistar>. Lasta ned 10. oktober 2016.

trondheim var til festbruk eller bruk for overklassen, og mykje av det kom frå Storbritannia.

Kostbare silkestoff til fiffen

Noko av det som skil tekstilane i Bruun-samlinga frå andre tekstilar i musea i Vesterålen, er dei eksklusive materialane. Fleire plagg er for eksempel i silke. I Europa blei det produsert silkestoff i Lyon i Frankrike og på 1800-talet i aukande grad i Spitafield utanfor London. Silken var ikkje berre kostbar, men også eit skjørt stoff og eit stoff som det var vanskeleg å halde skikkeleg reint.⁵ Det understreka det eksklusive preget som knytta silken til overklassen.

Eksklusive importerte stoff signaliserte ekstra sterke band til verda utanfor. Det var ikkje uvanleg at sønene i handelshusa blei sendt utanlands for opplæring, og mange heldt kontakten med utlandet. Slik kunne det bli som hos handelsmann Lorck (1790 – 1844), som var handelsmann i Vågan i Lofoten:

*«I storstuen på Storvågan hadde Lorck innrett et et slags museum. Stuen var inndelt i flere partier, i ett parti var det en samling av gull- og sølvsaker, i et annet tøier av silke og andre stoffer og således videre. Det meste herav hadde han bragt med seg fra Tyskland. Han reiste ofte om høsten til Bremen.»*⁶

Her var det tydelegvis ikkje nok å vise fram dei tekstilane ein hadde på seg, i tillegg blei dei plassert på utstilling i storstua.

I sosiologen Thorstein Veblens klassikar frå 1899, *The Theory of the Leisure Class: An Economic Study of Institutions* blir det særleg lagt vekt på kva typar klede som markerer den sosiokulturelle bakgrunnen til folk. For å markere seg som sosialt overlegen brukte ein for det første klede som vitna om god betalingsevne.⁷ Det innebar ofte at dei var importerte, sjølv om langt frå alle importerte tekstilar var like eksklusive.

Engelske glansa kamgarnsstoff var forutan silke lenge blant dei eksklusive stoffa, ikkje minst når dei blei brukt i plagg som kravde nokre meter, som i skjorta vi i dag finn på Vesterålmuseet. Glansinga, eller kalandringa var ei forretningshemmelegheit. Stoffet blei varmpressa og innsett med bivoks etter ein metode som no er ukjent.⁸

5 Styles, John. Threads of Feeling. The London founding hospital's textile tokens. 1740 – 1770. London 2010:31

6 Wolff, Johan Unger: En norsk slekt Wolff II . Biografiske meddelelser, Oslo 1943:292.

7 Veblen, Thorstein B.:Den arbeidsfrie klasse (Original: The Theory of the Leisure Class: An Economic Study of Institutions, 1899). Oslo 1976: 138ff.

8 James, John: History of the Worsted Manufacture in England, 1857: 483.



Rosa skjørt av glansa ullstoff (Museum Nord).

Det blei produsert tilsvarande stoffar både i Sverige og Danmark, men overflatebehandlinga var ikkje på høgde med den engelske.⁹

Det var ikkje berre stoffa som blei importert, motene var ikkje mindre viktige. Å vere i stand til å følgje moten, skifte klesstil på kort tid og vise at ein kjente til kva som gjekk føre seg i motemetropolar som London og Paris, var ein viktig del av den sosiale kapitalen. Ein måtte alltid ligge framfor allmugen. Og endringar i klesstil var trass alt mindre kostbare enn andre forbruksendringar. Kledda eigna seg kort sagt godt til å halde fasaden.

I samlinga etter Bruun-familien er dei ulike moteretningane frå slutten av 1700-talet til rundt 1870 talet representert, både rokokko, empire, biedemeier og nyrokko. Ekspertar som har sett på tekstilsamlinga meiner også det er mogleg at nokre av plagg blei skreddarsydd i Paris.

Klede som vitnar om forbruk utan deltaking i produksjon gav status. Slike klede kunne for eksempel vere tronge knebukser eller krinolineskjørt. Kledda til overklassekvinnar representerte familien utad i endå sterkare grad enn for mennene. Derfor var det særleg viktig at kvinnene skulle ha klede som hindrar og hemmar frie rørslar. Kjoleliv med figursydd, tronge ermer gjorde det umogleg å strekke armene over hovudet for å ordne håret, for ikkje å snakka om å henge opp klevask. I dei fleste stilperiodane

Haugen, Bjørn Sverre Hol: Virkningsfulle tekstiler - østnorske bønders draktpraksiser på 1700-tallet 2014:154
 9 Eldvik, Berit: Möte med mode. Folkliga kläder 1750 – 1900 i Nordiska museet, Stockholm 2014:48, Haugen 2014:154



Gult kjoleliv av silke (Museum Nord).

blei desse kvinnene snørt med korsett, hadde ofte stive, store skjørt som ikkje kunne bindast opp, slik kvinner som måtte arbeide gjorde. Gjennom kvinnedrakten skulle ein vise fram både økonomisk, sosial og kulturell kapital, og kvinnene kunne framstå som pyntedokker.

Andre klede verna brukaren mot sollys slik at ein ikkje skulle sjå ut som ei som måtte vere ute og arbeide. Derfor brukte herskapet også hanskar sjølv om det var sommar og kvinnene brukte kyser som verna ansiktet mot sola.¹⁰

Ein del klede symboliserte i seg sjølv at ein hørte til ein høgare stand. Hovudplagg er blitt kalla dei viktigaste plagg, neppe berre fordi dei heldt hovudet varmt, men fordi det så ofte fungerte som klare symbol, blant anna på «stilling og stand».¹¹ På 1700-talet var det for eksempel svært vanleg at dei gifte kvinnene hadde små, svarte huver eller kyser, og dei som var høgast på strå hadde ein liten, kvit kniplingskant framme. Frå Bruunslekta blir det for eksempel fortald ein anekdote om ei kvinne i familien som sa klårt ifrå viss ho «så nogen ved kirke som bar denne ekstra pryddelse med urette»¹²

Klede med tidkrevjande dekor var også typisk for dei mest velstående. Dei ferdige arbeidda signaliserte sosial status fordi dei var vakre unyttige, moderne og eksklusive. I samlinga finn vi materialar, mønster og ferdige produkt som tyder på at «fruentimmernetheder» som denne typen handarbeid blei kalla, hadde stor plass i liva til kvinnene i Bruun-familien, Maren, Ane Malene og Dorthea

Tekstilar broderi, kniplingar eller andre formar for dekor blei også brukt til innreiring, sengeklede og diverse mindre

10 Veblen 1976: 146f

11 Karlberg 2015, jfr. og Haugen 2014:293

12 Bruun, Helga M. :En gren av slekten Bruun : genealogiske og personalhistoriske optegnelser om en gren av familien der for det meste har levet nordenfjells fra midten av det 17e århundre ,Bodø 1930:35

bruksjgenstandar. I romanen Den fremsynte av Jonas Lie skildrar han eit nordlandsk handelshus på 1800-talet der sengekleda var gjort til bevis på flid og velstand:

*Fru Heggelund overholdt paa sin Vis en streng Orden i sit Huus: Hun satte noget pralende sin Ære i den storartede Husflid, hvormed hun vidste stadig at sysselsette sin Hær af Tjenestefolk. Gjestesengene var saaledes helt igjennem tilvirkede i Hjemmet, og Dynerne fyldte med den fineste Edderdun fra Heggelunds egne Fuglevær.*¹³

I familien Bruun var det få kvinner, men folketeljinga frå 1801 viser at også Bruun-hushaldet hadde ein liten hær av tenestejenter, ikkje mindre enn elleve kvinner

i alderen 18 til 74 år, som truleg stod bak ein stor del av tekstilarbeidet, kanskje særleg spinning, veving og saum.

Mønster til broderi, kniplingar og andre «Fruentimmer-netheder» gjekk frå kvinne til kvinne og frå land til land og frå. Populære europeiske motiv som rokokkbloster på 1700-talet og bautasteinar og kransar rundt 1800 finn vi også i samlingane etter Bruun-familien. Dei hadde også ei mønsterbok av den tyske kopparstikkaren og malaren Heinrich Grosch frå 1794, og trykte små mønsterplansjar med blomstermotiv og fransk og tysk tekst.

Kvinnene i dette samfunnslaget brukte mykje energi på å sy om og variere klesdrakta slik at dei kunne opptre standsmessig. Sjølv om kleda var moderne og av kostbare stoff, var ofte føret av simplare kvalitet, og plagg av kostbare, importerte stoff, kunne ha mange usynlige skøytar. Slik bidrog dei på sin måte til familieøkonomien.¹⁴ Å markere posisjonen sin med høgt forbruk stod ikkje i motsetnad til eit ideal om å ikkje sløse, men utnytte ressursane.

Tekstilkompetansen Bruun-kvinnene utvikla var ein kompetanse som var vesentleg ulik den som var nødvendig for kvinnene på småbruka. Der dei sistnemnte måtte lære å vurdere ullkvalitetar og dyktiggjere seg i det tekstilarbeidet som skulle til for å utruste fiskarane med varme og funksjonelle klede, fekk overklassekvinnene kompetanse til å vurdere dei ulike importerte stoffkvalitetane, halde seg orientert om dei siste europeiske motane og ta dei estetiske vala bak utforminga av eit antrekk.

13 Lie, Jonas: Den fremsynte eller Tremasteren Fremtiden, 1870, utg 1942:168

14 Waldén, Louise og Svensson, Birgitta: Att hävda det textila i Waldén og Svensson (red.): Den feminina textilen. Makt och mönster. 2005:13



Herrevest av brosjert silke (Museum Nord).

«De levde stort, men mest på borg»

Ser ein på skifteoppgjera etter handelsmennene i regionen, er det ingen tvil om at fasaden var viktig. Johan Borgos har for eksempel undersøkt skifta etter jakteskipperar og gjestgjevarar i Øksnes i Vesterålen. I perioden mellom 1780-åra og 1820 gjekk dei alle fleste dundrande fallitt. Dei «levde stort, men mest på borg», skriv Borgos, «tross mye glitter og stas hadde «storkarene» i Barkestad og Langenes fjerdingar et sårbart og antakelig noe spinkelt økonomisk fundament.»¹⁵ Desse handelsmennene var likevel ikkje representative for resten av Vesterålen og Nordland, i alle fall ikkje i heile den perioden vi tar for oss. Mellom 1809 og 1864 var 17 % av alle bua etter handelsfolk i Nordland fallitt, i Lofoten og Vesterålen noko meir, 28 %. Det må tilføyast at både gjennomsnittsfarme og - gjeld var høgare blant handelsfolka i Lofoten og Vesterålen enn elles i amtet.¹⁶

15 Borgos, Johan: «Jordens ufruchtbarhed og Hefsens Fischerie»: Befolkning, bosetning og økonomi i Barkestad og Langenes fjerdingar 1700-1820, Kautokeino/ Guovdageaidnu 1988: 246 – 250

16 Harviksen, Bente: Fiskerbøndernes arv – Gjeldsrelasjoner i Nordland 1780-1865 vesentlig belyst ved skiftemateriale Oslo 2007: 408 – 419

Den yngste av dei tre Bruun-handelsmennene, Hans Renner, måtte òg slå seg konkurs. Likevel kunne familien meir enn hundre år seinare gje det lokale museet ei praktfull samling av eksklusive klede og andre statussymbol, mykje av det frakta til Vesterålen frå resten av Europa. Familien Bruun etterlet seg også mange andre gjenstandar som vitna om ein livsførsel knytta til overklassen. Representasjon i form av gjestebod må ha vore viktig. Eikestolane i stova hadde trekk av silkedamask, borda kunne dekkast med servise, glas og bestikk av finaste sort, for å tilkalle tenarskapet kunne ein ringe med den vesle bordklokka, og det blei brukt bordkanonar ved skåltalene. Dette livet, langt borte frå den kvardagen folk flest i Vesterålen kjente. gjekk føre seg i eit arkitektheitna hus som må ha vore ein sterk kontrast til dei små toromsstuene og nordlandshusa dei fleste budde i.

Avstanden til allmugen blei også markert på fleire måtar, for eksempel gjennom giftemålsstrategiar. Klesstilen til kvinnene spela også ein viktig rolle her. Peder Bruun gifta seg med ei prestedotter, Henrik med dottera til ein trondheimsborgar og Hans med dottera til ein rittmeister og kaptein.

Som andre handelsmenn var «Bruunan» avhengige av å vere tillitvekkande, å gje inntrykk av at dei var gode for meir enn dei kanskje var. I bygdebok for Hadsel skriv Edgar Hovland at sjølv om Peder Bruun var trondheimsborgar, var det som jekteskipper han slo seg opp, og bygdefaret var også kjerna i sonen Henrik si verksemd. Kanskje var det også slik at jekteskipperane var endå meir avhengig av å ha tillit hos kundane sine enn andre handelsmenn og reiarar? Rett nok var bygdefarretten i prinsippet livsvarig og arveleg, men tingbøkene gjer det tydeleg at jekteskipperen ikkje kunne operere heilt som han sjølv ville. Det var eit kontraktsforhold der det blei stilt krav frå begge partane, og kontrakten var gjensidig oppseiieleg. Både Peder Bruun (1786 og 1787) og Henrik Brun (1817) måtte få støtte av tingforsamlinga på at dei burde få bevilling frå styresmaktene til å skaffe seg nye jekter «for å kunne til enhver tid og etter omstendighetene med fiskeriene være sitt bygdefars befraktere i Hadsel prestegjeld til tjeneste»(1817). På tinget i 1824 klaga Henrik Bruun over at det var vanskeleg å få håseter, mannskap til jektereisene, og det blei då semje om at plikta til å stille som jektemannskap skulle gå på omgang mellom alle dei som fekk frakta varene sine med jekta.¹⁷ På sommartinget i 1841 ville 22 av dei 66 befraktarane seie opp kontrakten,

trulig fordi situasjonen var uklår etter at Hans Renner i 1840 måtte gje opp buet sitt til skifteretten.¹⁸

Kor viktig nettverket mellom dei kondisjonerte var, blei då tydeleg, sjølv om det som skjedde i Hadsel neppe var typisk. Då Hans Renner meldte oppbod, blei det danna eit interessentselskap av embets- og handelsmenn i Lofoten og Vesterålen som kjøpte halvparten av jekta «Haabet» for «derigjennem at aabne H R Bruun eller i tilfælde af hans død, han nuhavende kone, Dorothea Marie, født Nannestad som enke, noenlunde udsigter til nødtørftigt dagligt brød gennem fragtindtægt av bemeldte jægt.»

Det som skil Bruunsamlinga frå andre museumssamlingar er storleiken og variasjonen. Gjenstandane er gjennomgåande meir eksklusive enn elles i museet, dei er meir dekorert, av meir kostbare materialar og særleg tekstilane viser rask endringstakt. Dekor og utforming viser også nær kontakt med europeiske motar og ideologiske straumdrag som empiren si sverming for antikken og nasjonalisme inspirert av vikinghistorie. Det som først og fremst kjenneteikna dette forbruket, var at det signaliserte band til resten av Europa, band som både dei kondisjonerte og styresmaktene ville ha mest mogeleg for seg sjølv. Forbruket blei brukt for å skilje mellom folk frå ulike stender eller klassar, og der det fellesskapet mellom dei «kondisjonerte» som blant anna blei uttrykt gjennom forbruket, var viktig for å skilje mellom eit *vi* og eit *dei*.

Jektefarta gav det økonomiske grunnlaget for dette forbruket, samtidig som det stadfesta den sosiale posisjonen som på si side var ein av føresetnadane for jekteskipperen og familien. Tørrfisk og tran blei veksla inn i blant anna silke og sirts og jekteskipperen heldt den leiande stillinga si ved lag.

Åsa Elstad er Førstekonservator, forskingsleiar i Museum Nord og leiar av Sortland museum.

17 Bottolfsen 1995:396 – 397

18 Hovland 1995:169

På jakt etter jekta – en handelshistorie

Tekst: Ketil Jensen

Handel med tørrfisk har satt sine spor i arkivene.

I 1992 BLE MEMORY of the World (MoW) opprettet, som et av flere UNESCO-program opprettet for å synliggjøre og redde kulturarven. MoW skulle bidra til å til å berge verdens dokumentarv og har laget et register over spesielt verneverdige arkiver. Arkiver blir nominert og enkelte av disse blir tatt opp i registret og sett på som spesielt viktige for vår kulturarv. Disse registrene finnes på Internasjonalt, regionalt og nasjonalt nivå. I Norge heter registret Norges dokumentarv. På mange måter forteller innholdet i disse registrene om betydningen tørrfiskhandelen har hatt på internasjonalt og nasjonalt nivå. Det er funnet plass til hele tre arkiver i MOW-registrene som omhandler denne viktige handelen, Hanseat-arkivene i Lübeck i Tyskland, Nordlandshandelsarkivene i Bergen og Handelsstedsarkivene i Salten og Lofoten. Handelsstedsarkivene i Salten og Lofoten bevares ved Arkiv i Nordland, Nordlandsmuseet og Museum Nord, og beskriver skreiinnsiget i Nord- Norge og produksjonen av tørrfisk.

En ny epoke «Handelstedsepoken» overtok Nordlandshandelen. Denne epoken varte fra 1770-årene til begynnelsen av 1900-tallet. Før 1770 var handel kun tillatt gjennom borgerskap i en by. I Nordland fantes på den tid ingen byer, og det var borgere fra særlig Bergen og etter hvert Trondheim som hadde privilegiet å drive handel i Nordland. De privilegerte gjestgiveriene og handelsstedene ble etablert etter lovendringer på siste halvdel av 1700-tallet, og handelsmennene i Nordland ble mellommenn i handelen mellom fiskerne



Fra Arkiv i Nordland.
Foto Ernst Furuhatt.



Væreierne monopoliserte etter hvert all virksomhet i fiskeværene og eide langt på vei også rettighetene til selve fiskefeltene.

og blant annet bryggekjøpmennene i Bergen. De ble et aktivt og betydelig element i det økonomiske og sosiale liv på kysten, og kom til å få en vidtrekkende innflytelse på landsdelens utvikling.

De privilegerte nordnorske handelsstedene lå gjerne strategisk plassert ute langs kysten i nær kontakt med leia og ferdseilen til sjøs. Virksomheten var mangfoldig og inkluderte lokalhandel, gjestgiveri, brennevinshandel, jektefart, utredningsvirksomhet, rorbuutleie, kredittvirksomhet, fiskeoppkjøp og produksjonshandel med fiskeprodukter – tørrfisk, klippfisk, tran og rogn. Blant annet som følge av lofotloven av 1816 vokste det fram en egen variant av privilegerte handelssteder i Lofoten, det som senere ble kalt væreiersystemet. Væreierne monopoliserte etter hvert all virksomhet i fiskeværene og eide langt på vei også rettighetene til selve fiskefeltene, noe som skilte dem fra andre handelsmenn langs kysten, selv om også de hadde omfattende makt over sitt omland.



Klippfisktørring på Langstranda. Fra Ragnar Schjølberg Arkivet, Arkiv i Nordland.

Gjennom sin posisjon som mellomledd mellom fiskeeksportørene i Bergen og etter hvert Kristiansund, og den nordnorske fiskerallmue, fikk handelsborgerskapet i Nordland en større del av overskuddet av fiskeeksporten til å havne i landsdelen, om enn på få hender. Det var en sentral del av deres suksess som driftsform, og var med på å skape et avgjørende skille for landsdelen som sådan. Handelsstedene ble en drivkraft i utviklinga av en landsdel som hadde produsert landets viktigste eksportvare i mange hundre år, men der levekårene forble harde, og majoriteten av befolkningen levde i arme kår. Handelsborgerskapet på handelsstedene utgjorde en betydelig maktfaktor i lokalsamfunnene, og stedene ble økonomiske og sosiale sentra i bygdene.

De såkalte væreiere var handelsmenn og gjestgivere som etablerte seg på strategiske steder i Lofoten, som Å, Henningsvær og Nusfjord. De bygde rorbuer og fiskehjeller for tilreisende fiskere og fikk fra 1786 sete i det offentlige oppsynet for lofotfisket. Fram til ca. 1800 drev de fleste virksomheten sin på bygslet statsgrunn, men ved disse tider begynte staten å selge eiendommer, og handelsmennene kjøpte opp grunnen i fiskeværerne. Da fikk også handelsmannen kontroll over allmuen i fiskeværret, som fikk status som husmann, eller leilendinger med sterkt begrensede rettigheter. Og handelsmennene, eller væreiere som nå blir en dekkende tittel på denne gruppen

handelsmenn, fikk blant annet gjennom lofotloven av 1816, anledning til å monopolisere handel og annen virksomhet i fiskeværret. Bare væreieren kunne drive handel eller leie ut rorbu og fiskehjeller, og etter hvert etablerte væreieren kontroll med tilgangen til fiskefeltene. Rundt 1825 var denne tilstanden konsolidert, og en 50-årig glansperiode for væreiersystemet ble innledet. Handelsstedene i Nord-Norge var en stor og viktig institusjon i over 100 år. Tallet på handelssteder holdt seg nokså stabilt på mellom 120 og 130 mellom 1770 og 1870.

Fra denne handelsvirksomheten er det bevart arkivmateriale fra bare en håndfull handelssteder. Av de nærmere 130 handelstedene som var virksomme er 22 tatt opp i Norges dokumentarv og sett på som spesielt viktige for vår kulturarv. Dette er arkivene etter blant annet Kjerringøy handelssted, Berg og Sønner og Ragnar Riksheim. Arkiver som bidrar til å fortelle historien om overgangen fra jektefartens tid til fremveksten av en ny tid for landsdelen.

Artikkelen er basert på en søknad til Norges dokumentarv og er et samarbeid mellom flere forfattere. Den er omformet til artikkelform av tidligere leder av Arkiv i Nordland, Ketil Jensen.

En kjøpmanns problem

Tekst: Jørn Stian Nilsen

Da kjøpmann Johan Falch i slutten av september 1922 bestilte en større forsendelse av fyrstikker var det allerede på høy tid. Han visste veldig godt at mangel på varer var dårlig for forretningen.

DET VAR som regel dampskipsselskapene på Helgelandskysten og i Salten som sørget for effektiv varelevering til hans distrikt. Denne gangen fikk han sendt varene nordover fra Trondheim med hurtigruteskipet DS Tordenskjold. Etter bare noen dager var varene allerede blitt omlastet fra hurtigruten til et mindre frakteskip som skulle sørge for at resten av transporten frem til mottaker gikk knirkefritt. Da frakteskipet hadde kommet et godt stykke inn i Tjongsfjorden i Rødøy må noe ha hendt. For på samme tidspunkt som mannskapet kunne se det røde handelshuset i det fjerne havnet den store trekassen med alle fyrstikkene i sjøen. Hva som skjedde forteller historien ingenting om. Både uvær og menneskelig svikt var begge sannsynlige faktorer som må tas med i betraktning.

At uhell kunne skje var både kjøpmenn, vareleverandører og transportfirmaer smertelige klar over. Ekstra utsatt ble man nok i tillegg når vareleveringen måtte foregå sjøveien. Som oftest gikk det bra. Men frakten av varer på sjøen økte også risikoen for at enkelte vareslag ble dårlige før de ankom kjøpmannen. I forretningsarkivet til Johan Falch finnes det en rekke eksempler på reklamasjoner av dårlige varer som mel, sirup, sukker, fyrstikker også videre som nok kan tilskrives måten de ble oppbevart på under frakten. Og hovedproblemet var ofte fukt. I tilfellet



Frakten av varer på sjøen økte også risikoen for at enkelte vareslag ble dårlige før de ankom kjøpmannen.

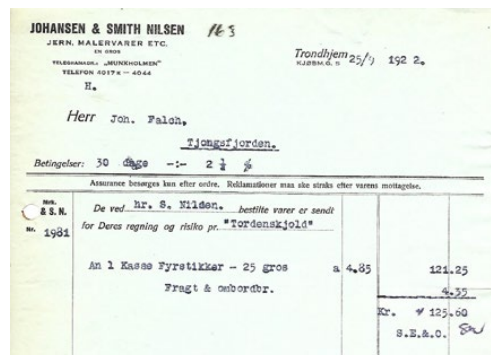


Foto: Helgeland Museum.

med fyrstickleveransen beskrevet over var varene sendt for kjøpmannens regning og risiko, noe som sannsynligvis var den mest vanlige praksisen. Denne gangen hadde han heldigvis forsikringen i orden. På begynnelsen av 1920-tallet hadde forsikring eksistert i flere århundre allerede. Hos enkelte firma var det også mulig å betale ekstra, slik at vareleveringen var forsikret under transport. Hvis ikke hadde det vært vanskelig, om ikke umulig å drive forretninger ute i havgapet.

Enkelte firmaer opplyste på sin fraktseddel at de ikke var ansvarlig for brekkasje på varene under transport. C.I. Pedersen var et Trondheimsfirma som solgte glassvarer, lamper, lampesaker og porselen. På deres fraktseddel stod det: «For brækage bæres intet ansvar, da varen pakkes omhyggelig». Det ser heller ikke ut til at dette var en uvanlig praksis blant vareleverandører. For eksempel hadde L.A. Meyer i Mo i Rana samme type ordlyd på sine fraktsedler: «For brækage og tyveri under forsendelsen er jeg ikke ansvarlig». Forståelig nok måtte den enkelte leverandør av varer gjøre det en kunne for å beskytte seg selv og sitt gode rykte. For når varene hadde blitt sendt fra dem hadde de ikke lengre kontroll. Brekkasje under transport og tyveri av vareforsendelsene var ikke et ukjent fenomen. Gottfr. Buchholz fra Christiania som drev «Manufacturforretning En Gros. Fabrik for Herreconfection og Arbeidsklær» advarte i et fraktbrev til Johan Falch om tyveri fra



Foto: Helgeland Museum.

forsendelsene: «Paa grund av de stadig forekommende tyverier fra vareforsendelserne, vil jeg anmode Dem om, saasnt nogen manko forekommer, uopholdelig at anmelde dette til derværende expedition for dampskib eller jernbane, og sende mig copi av Deres skrivelse tilligemed expeditionens svar. Gottfr. Buchholz». Hvorvidt kjøpmann Falch ble rammet av tyverier fra Buchholz forsendelser vites dessverre ikke. Men det finnes en rekke eksempler på at han mottok ulike varer som hadde blitt ødelagt underveis i transporten. 7. september 1922 bestilte han blant annet smørasetter, mugger, oljelamper og tallerkener fra C.A. Jacobsen i Trondheim. Noe må ha gått galt under transporten for Johan Falch sendte reklamasjonsbrev til C.A. Jacobsen der han påpekte tilstanden på varene han mottok. 5. oktober 1922 fikk han svar:

Herr Johan Falch, Tjongsfjorden. Mottatt deres brev av 19. september 1922. Det burde være dem bekjendt at alle varer sendes for kjøperens regning og risiko, og han har saaledes ingen ret til nogen skadeerstatning fra min side. Det rigtige forum som De kan henvende dem til, maa enten være ekspeditionen paa Deres sted, som muligens kan ha lat kassene staa ute ubedekket, eller ogsaa damskibsselskapet som muligens kan ha lat kassene bli staaende på dekk, likesaa ubeskyttet. I begge tilfældene maa De fremlegge sakene for ekspeditionen saa han kan bedømme skaden. Naar jeg gjennomser fakturaen maa jeg tro at De er en meget spøkefuld maan som i det hele tat gjør forsök paa at forlange kr. 40,- i skadeerstatning. Glas og lign. tar ingen skade av vand.

Ved først øyekast kan det se ut til at kjøpmann Falch forsøkte å få erstatning for varer som ikke var ødelagt. Men korrespondansen mellom de to partene utover høsten 1922 endte med større troverdighet for Johan Falch. C.A. Jacobsen skriver i et brev 25. oktober at: I henhold til tidligere korrespondanse om skadelidte varer medeles at jeg har konferert med assuranceselskapet og agenten er villig til at anbefale selskapet at gaa utenom den ramme forsikringen gjelder, men maa De da straks sende

mig en specifikt oppgave over de varer som ble beskadiget og oppgi det tap som formentlig paaföres.

Om Johan Falch fikk erstatning forteller arkivet ikke, men saken gir et eksempel på at både vareleverandører og forsikringsselskap i enkelte tilfeller var villige til å strekke seg for å gjøre kundene fornøyde.

For kjøpmann Johan Falch som drev et mindre handelssted var det kanskje ikke så nøye hva årsaken til at varene han hadde bestilt ikke kom frem i en slik forfatning som forventet. Det viktigste var at han ikke ble skadelidende. Det hadde han simpelthen ikke råd til. Varene han bestilte skulle selges til kundene, og når varene var ødelagte eller ikke dukket opp så var det hans problem. Han måtte sende klagebrev til firmaene som hadde sendt ham varene og de kunne dekke seg bak at varen var sendt for mottakers egen regning og risiko. Hvis ikke det hjalp å klage til vareleverandøren måtte han klage til fraktfirmaene. Og førte heller ikke det frem, så var siste instans forsikringsselskapet. Vant han frem der og varene fremdeles ikke var blitt betalt, så hadde det nok allerede gått såpass lang tid at regningen for lengst var forfalt eller gått til inkasso. For å kunne drive gode forretninger var det viktig med god likviditet, og for å oppnå dette var han avhengig av at vareleveransen gikk uten problemer og at kundene kjøpte varer.

I gode tider var det ikke noe stort problem hvis en forsendelse med fyrstikker forsvant underveis, da fantes det uansett penger til å betale regningen. I dårlige tider var det ikke mange uhell med varetransporten som skulle til for at bedriften ble truet økonomisk, selv om den største trusselen var mangel på kunder. Kjøpmann Johan Falch opplevde i løpet av sin karriere å få konkursvarsel på grunn av ubetalte regninger, men selv om økonomien til tider kunne være anstrengt gikk handelshuset aldri konkurs. Driften ble avvirket i 1975 og hadde da holdt stand i nesten 80 år.

Kilder:

Joh. Falch sitt bedriftsarkiv.
Store Norske leksikon (Snl.no).

Jørn Stian Nilsen (f. 1978) er utdannet historiker med mastergrad fra NTNU i Trondheim. Han jobber til daglig som avdelingsleder i Helgeland Museum, avdeling Rødøy.

Historien om de to "brødrene"

Tekst: Trond Ringlund

Rundt midten av 1800-tallet etablerte familien Sørensen seg på Solum i Eidsfjord.

FAREN, JAKOB OLAUS, drev gårdsdrift og fiske, og to av sønnene, Jens og Ole, drev handel og jektefart. Jekta fikk navnet "Brødrene" og var klinkbygget. Den ble mest sannsynlig bygget på Rognan, som i den tiden var et viktig senter for båt- og jektebygging. Byggeåret er ikke kjent, men var trolig rundt midten av århundret. Fiskerne i Eidsfjorden rodde vinterfiske for ytre Vesterålen, og fangsten ble hengt til tørk der. Etter "feskhentardagen", den 12. juni, var det Solumjektas oppgave å hente den ferdige tørr-fisken og frakte den og andre fiskeprodukter til Bergen. Tilbake til Eidsfjorden seilte "Brødrene" med forskjellige varer både til fiskerne og brødrene Sørensens handel på Solum.

Levetiden for de klinkbygde jektene var kort, ca. 30 år. Men i andre halvdel av 1800-tallet ble det vanlig å spikre kravellhud utenpå klinkskroget, noe som forlenget levetiden betydelig, samtidig som det gjorde båten sterkere. Så også med "Brødrene". Vinteren 1886/87 lå den på byggmester Aspens verft i Kristiansund for ombygging. Ved en ren tilfeldighet ble denne ombyggingen nøye beskrevet og registrert. Jekta ble målt opp ned til den minste planke og bolt, og denne beskrivelsen er heldigvis bevart. Den kom godt med da den nye "Brødrene" ble bygget på 1990-tallet.

Mot slutten av det nittende århundre ble jektene avløst av andre og mer moderne fartøytyper, og "Brødrene" som antakelig var en av de siste som seilte til Bergen i tradisjonell



Den aller siste jekta som seilte til Bergen med tørrfisk, var "Brødrene" av Nygårdsjøen i 1932.

tørrfiskfart fra Vesterålen, ble liggende i opplag på Solum. Der lå den til 1910, da den ble solgt til kjøpmann Christian Frederiksen på Melbo. Den ble rigget ned, og fikk en kort mast med bom til lasting og lossing. Jekta ble slept rundt til forskjellige fiskevær og brukt til lekter for salting av fisk. Men også denne virksomheten tok slutt, og den ble liggende i opplag på havna i Melbo.

Den aller siste jekta som seilte til Bergen med tørrfisk, var "Brødrene" av Nygårdsjøen i 1932. Utover på 1930-tallet økte den museale interessen for denne fartøytypen, og i 1936 ble "Brødrene" av Solum/Melbo solgt til Nordlandsmuseet i Bodø og slept inn til Rognan for restaurering og rigging. Etter krigsutbruddet i 1940 var denne prosessen nesten ferdig, og jekta lå klar for rigging. Dette ble på grunn av kaoset rundt krigen ikke utført, og det endte med at den ble fortøyd like vest for Rognan sentrum, ganske nært land. Under en storm høsten 1940 var den nær ved å havarere, og etter hvert oppstod det lekkasjer. På grunn av isproblemer og manglende tilsyn sank den på grunt vann. I de følgende årene ble den brutt ned. Vraket under vann ligger der ennå, og kan sees fra småbåthavna.

Asbjørn E. Herteig, nyjektas "far", var av yrke konservator og bosatt i Bergen. Han var født i 1919 på Husby ved Melbu, og da han var guttunge rodde han ut til og klatret om bord i "Brødrene" som lå i opplag på havna. Han må allerede da ha fått et godt forhold til fartøyet, for da han ble voksen og jekta var sunket på



Postkort: Jekta «Elida» (nærmest) og jekta Brødrene i Melbo havn, ca 1910/11.

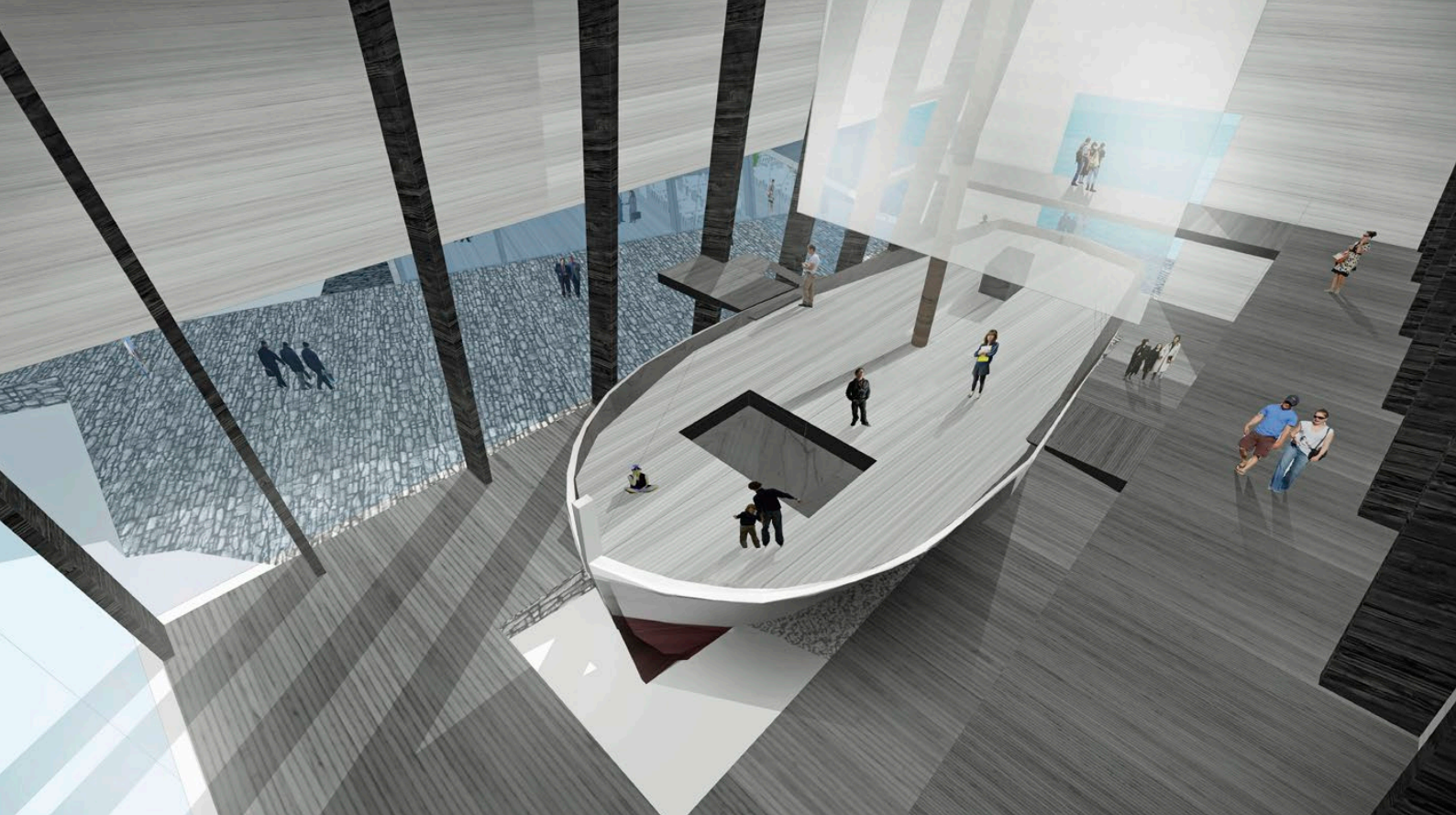
Rognan, prøvde han å få vraket hevet og reparert. Av forskjellige grunner lot dette seg ikke gjøre, men han ga seg ikke, og i 1950 kjøpte han vraket for 5 kroner. Herteig fortsatte å samle inn penger til hevingen mens han som konservator ledet utgravningene av Bryggen i Bergen etter den store brannen. Mens han holdt på med dette, fikk han vite at i Hopen i Lofoten lå ei jekt som var til salgs, og som fløt. Herteig formidlet kjøpet av jekta, som het "Anna Karoline", og fikk den slept til Bodø og Nordlandsmuseet, som dessverre ikke hadde ressurser til å ta vare på dette historiske fartøyet. Jekta ble dratt på land i Bodøsjøen, og har ligget der siden. Nå, i sommer er det lagt ned en grunnstein til et jektefartsmuseum som skal bygges rundt denne båten. Selve steinen, en ballaststein som ble brukt om bord i jektene, kommer fra fjæra på Solum, og danner således en forbindelse til den gamle "Brødrene".

Den gamle "Brødrene" var tapt, men Asbjørn Herteig hadde en drøm om en gang å få bygget en rekonstruksjon. Sommeren 1989 ble det bestemt å bygge en ny "Brødrene", og i samarbeid med det nystartede Nordland Akademi på Melbu jobbet Herteig med å samle inn penger, måle opp

det gamle vraket, lage arbeidstegninger og sette i gang byggingen. Saltdalsverftet på Rognan påtok seg oppgaven, og etter et par års byggetid ble "Nordlandsjekta Brødrene" sjø satt den 22. august 1995. Gudmor var Inger Herteig, kona til Asbjørn. Våren 1996 seilte jekta sin jomfrutur til Bergen der den ble møtt med stor festivitas og hornmusikken fra Melbu.

I årene som har gått siden denne turen har jekta seilt langs kysten vår med nåtidens mennesker som får oppleve noe av det som var en viktig del for folket som bodde her i gamle dager. Den nye jekta frakter lite tørrfisk, men mest mennesker. Herteig selv kalte jektefarten "et sort hull i vår historie". Vi håper at "Nordlandsjekta Brødrene" kan bidra til å tette dette hullet og fortelle historien om jektene og jektefarten.

Trond Ringlund er pensjonert lærer og er en av de mange frivillige som arbeider med drifta av jekta Brødrene. Han formidlar jektas historie, og blir gjerne titulert "jekteforteller".



Fra Jektehuset i det nye Jektefartsmuseet. En skisse fra arkitektene Rintala Eggertson.

Norsk jektefartsmuseum

Tekst: Morten Steffensen

Nå er det endelig klart at det blir et nasjonalt museum knyttet til norsk jektefartshistorie. Norsk jektefartsmuseum skal bygges i Bodøsjøen, like utenfor Bodø sentrum, og skal stå ferdig i 2018.

I SEPTEMBER 2015 kunngjorde regjeringen at de vil være med å finansiere et nasjonalt kulturbygg i Bodø, og at prosjektet vil være på statsbudsjettet fra 2016. Den totale prislappen for det nye museet er på ca. kr. 101 millioner. Nordland fylkeskommune og Bodø kommune er med på finansieringen. Prosjektet vil også kreve noe egeninnsats og private sponsormidler. Nordlandsmuseet er ansvarlig for gjennomføringen, og vil også stå for drift og videre utvikling når museet står ferdig.

Jektefart gjennom århundrene

Handel med tørrfisk startet omkring år 1100. Fra slutten av middelalderen seilte de nordlandske Jektene med tørrfisk og andre varer til Hanseatenes Bergen. Nordlendingene

fikk tilbake varer som var vanskelig eller umulig å produsere hjemme, viktigst korn og melvarer, og etter hvert europeiske luksusvarer og kulturimpulser. Det er en lang og sammensatt historie som er grunnlaget for norsk Jektefartsmuseum. Båten og virksomheten disse var knyttet til, handel og frakt, er dynamiske i den forstand at de utvikler seg og endres i takt med teknologi, samfunnsstruktur og næringsinteresser.

Jektefarten er likevel en relativt konstant faktor gjennom flere hundre år, og en institusjon for den viktige handelskontakten mellom nord og sør langs den norske kysten. I andre halvdel av 1800-tallet er denne epoken over. Nye båter og teknologi tar gradvis over, men helt frem



Jekter med tørrfisklast.



Anna Karoline i Bodøsjøen på midten av 1950-tallet.

til på 1930 – 40 tallet er det fremdeles jekter som brukes til ulike formål, og som bærer vitnesbyrd om den epoken som var. Jekter var i hovedsak i bruk langs kysten nordover fra Bergen, og defineres ofte ved at den har råseil og en særegen skrogform. Selv om nordlandshandelen har vært mest fremhevet i jektefartens historie, var jektene også brukt til å frakte bøndernes varer mellom fjordene og Bergen. Også i handelsfart til Trondheim, var jektene viktige fartøy.

Museumsprosjektet

Arbeidet for å ta vare på jektefartens historie tok til på 1930-tallet. Da begynner det å bli relativt få jekter igjen, og Nordlandsmuseet går til anskaffelse av jekta «Brødrene» i 1939 med mål om «å bevare denne historien for etteslekten». Året etter slepes «Brødrene» til Rognan for reparasjon og utbedring. Dessverre medfører okkupasjonen at jekta blir et offer for omstendighetene, og den havarer i løpet av det første krigsåret. Etter krigen blir det igangsatt et arbeid for å redde «Brødrene», men det viser seg å vanskelig å gjennomføre. I 1954 blir «Anna Karoline» kjøpt inn av Nordlandsmuseet, som erstatning for «Brødrene». «Anna Karoline» blir liggende i Bodøsjøen hvor Nordlandsmuseet har et friluftsmuseum. I 1959 blir jekta dradd på land, og det blir i årene som følger bygd støtteanordninger for den, foretatt reparasjoner og gjort forsøk på impregnering av treverket.



Den totale prislappen for det nye museet er på ca. kr 101 millioner.

Det har i tidens løp vært lansert flere byggeprosjekter knyttet til jekta, som fikk et provisorisk bygg rundt seg på 1970-tallet. Å få til et større prosjekt har vist seg vanskelig av mange årsaker, ikke minst har det å flytte en så pass stor gjenstand vært en vedvarende utfordring.

Tre bygninger som er knyttet sammen

Dagens prosjekt ble startet i 2011 på initiativ fra Bodø kommune. Den finske arkitekten Sami Rintala fra arkitektene Rintala Eggertson Architects ble engasjert for å lage et skisseprosjekt i samarbeid med Bodø kommune og Nordlandsmuseet. Skissen har senere blitt utviklet og modifisert i et forprosjekt som var utgangspunkt for søknad om støtte til nasjonalt kulturbygg i 2015. En viktig premisse for det nye prosjektet er at jekta Anna Karoline blir liggende der hun opprinnelig ble satt på land, og at museet bygges rundt henne. Museet vil totalt være på 2 200 kvm, og bestå av tre bygninger som er knyttet sammen. De tre bygningene er et formidlings- og servicebygg, et jektehus, hvor Anna Karoline er sentral, og et aktivitetshus- utstillingsbygg hvor fortellingen utdypes blant annet med andre tradisjonelle båttyper. I tillegg skal friluftsmuseet i Bodøsjøen oppgraderes til å bli en fin ramme rundt fortellingen om jektefartens historie med tradisjonelle bygg som naust, rorbu, våningshus og andre elementer hvor det kan være aktivitet og formidling.

Anna Karoline

Jekta Anna Karoline, som er sentral i den nye jektefartsmuseet, er bygget i 1876 på Brataker i Mosvik, Trøndelag for Arnt O. Eggen, Oluf Nøst og Ole Vandsvik. Fartøyet var klinkbygd furu på furu, og bygd som flakejakt. Hun er ca. 60 fot langt, 21 fot bredt og stikker ca. 6 fot uten last, og 12-13 fot, med last. Fartøyet laster ca. 90 tonn. Anna Karoline har gjennomgått modifiseringer og ombygninger i flere omganger i tidens løp. Den lengste seilasen hun har gjennomført, er den perioden hun har vært museumsjenstand.

Istandsetting, bevaring og konservering

Det er igangsatt et stort prosjekt som er knyttet til istandsetting, bevaring og konservering av jekta. Oppdraget er gitt til Hardanger fartøyvernsenter, som også laget en antikvarisk tilstandsrapport for Anna Karoline i 2014. Dokumentasjon og formidlingsmessige utfordringer er en sentral del av prosjektet, som utføres i nært samarbeid med Nordlandsmuseet egne fagfolk.



Foto: Ernst Furuhatt/Nordlandsmuseet.



Konservator Oscar Berg ved Nordlandsmuseet inspiserer det pågående restaureringsarbeidet. Foto: Nordlandsmuseet.

Utstillinger og opplevelse

Arbeidstittelen for utstillingene i det nye jektefartsmuseet er Farefulle seilaser. Eventyret og forventningen knyttet til opplevelsen med å være på reise, en reise som finner sted i en annen tid, er sentral. Det dreier seg om forventningene med å reise ut, eller komme hjem. Hente last, selge den og bringe tilbake varer. Det dreier seg om farer som truer, vær og vind, fristelser i fremmede havner, om overtro, men også om samhold, sjømannskap og kunnskap, om kjærlighet og lidenskap. Alt det, og mye mer vil det nye Jektefartsmuseet tilby publikum, og det vil være noe for alle å fascinere av og leve seg inn i.

Kvorning Design og Kommunikation har fått oppdrag som utstillingsformgivere, og arbeider tett med Nordlandsmuseet om utforming og innhold. Kvorning er et anerkjent dansk selskap, som har gjennomført mange store prosjekter for museer i mange land.



Konseptskisse, Kvorning design og kommunikation. Jektehuset.

Morten Steffensen er Cand. philol. fra Universitetet i Bergen, og er direktør ved Nordlandsmuseet siden 2013.

KULTUR ∅ NATUR

vandringen

Tekst: Hedi Fagervik

En formidlingsAPP utviklet av Nordlandsmuseet i samarbeid med Seria AS.

DET BEGYNTE med en ide om å formidle natur og kultur langsetter Bodøelva, et populært turområde i Bodømarka. Planen var skiltbasert formidling med tekst og bilder, men da ulike faginstanser mente det ville føre til en uheldig skiltjungel, endret prosjektet karakter fra skilt- til digital formidling. Nå er det kun et skilt i hver ende av løypa som informerer om at her finner du små «formidlingsskatter» i terrenget, men bare på telefon, nettbrett eller pc. Vi kaller det en formidlingsAPP eller en fortellerguide.

Enkel og kartbasert formidling

Prosjektet er faglig bredt forankret og museet har hatt med flinke fagfolk fra Nord Universitet, Fylkesmannen i Nordland, Nordland Fylkeskommune, Bodø kommune, Bodøgaard kunst & kultur og lokalhistoriker Knut Støre, noe som har vært helt nødvendig i forhold til å håndtere den enorme mengden fagstoff som ligger til grunn for sluttproduktet.

Om du går inn på www.vandringen.no finner du den. APPen er gratis og veldig enkel å bruke. Du kan sitte hjemme i sofakroken eller ta turen ut i marka og oppsøke objektet eller stedet vi forteller om.

Når du kommer inn på nettsiden får du opp et kart over området med alle postene som er publisert. Ved å åpne posten kan en se bilder, lese tekst, klikke videre til ulike lenker, høre lyd og på noen poster se «film». Filmen er en sammenstilling av lyd, lydeffekter og bilder – timet slik vi vil du skal oppleve den.



Nordlandsmuseet skal ikke slutte med levende formidling, men av og til kan en god digital – levendegjort – formidling være veldig bra!

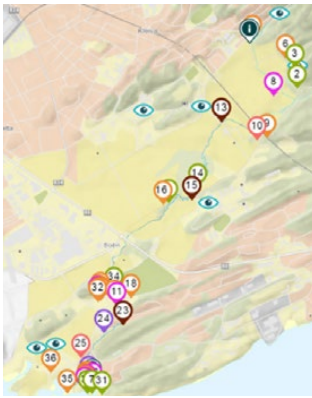
Levende film kan også publiseres. Det er brukt store ressurser på å levendegjøre innholdet for publikum noe som har gitt gode tilbakemeldinger.

Ute i terrenget slås telefonens GPS-lokasjon (stedtjeneste/posisjon) på, og ved hjelp av kartmarkøren og kartet navigerer en seg fram til ønsket formidlingspunkt og starter formidlingen der. Fargene på postene i kartet symboliserer ulike tema, så om en for eksempel kun vil ta for deg krigshistorien, kan en gjøre det ved å gå etter de mørke brune «boblene» i kartet.

Samarbeid med SERIA om teknologisk løsning

Bodøfirmaet Seria AS fant prosjektet spennende og ble vår samarbeidspartner. Vi har utformet en avtale som sier at alle som kjøper seg inn i produktet får tilgang til all videreutvikling. Hvis det senere skulle vise seg at det er behov for en tilleggsfunksjon kan flere gå sammen om å spleise på å få det utviklet. Det neste som nå er på trappene er å implantere en kategori-samling for å kunne tematisere vandringene vi lager, og vi jobber med løsning for at fremtidige APPer skal bli salgbare i APPstore. Det er kostbart å utforme et levende digitalt innhold og derfor blir fremtidige APPer noe publikum kan velge å kjøpe.

Underveis i prosessen ble vi rådet til å kjøpe et eget domene, www.vandringen.no. Dersom andre kjøper seg inn i APPen vil publikum kunne reise rundt i landet og finne gode



kulturelle formidlingstilbud som kan oppleves akkurat når det måtte passe!

Administrasjonsverktøyet/-basen er enkel å bruke, og når en har kjøpt seg inn i løsningen kan en publisere poster «dag og natt» uten at det koster noe ekstra. En zoomer seg inn i kartet, setter kartpunktet, laster opp foto, film, lyd, kobler lenker og angir når et punkt skal være publisert. For eksempel vil en ikke finne punktet om blåveis i Bodøsjøen midtvinters. Men like sikkert som våren kommer publiseres punktet igjen automatisk på angitt publiseringsdato. Det ligger også til rette for å ta i bruk de språk en ønsker, uten ekstra kostnader.

Nordlandsmuseet skal ikke slutte med levende formidling, men av og til kan en god digital – levendegjort – formidling være veldig bra! Og det har helt klart sine fordeler. Når den publiseres, er den godt kvalitetssikra, både faglig og fortellermessig, publikum kan ta den i bruk akkurat når det måtte passe. I tillegg frigjør vi ressurser som kan brukes på å utarbeide og drive annen formidling.

Nordlandsmuseet har planer om nye prosjekter, avhengig av finansiering. Vi ønsker å lage en byvandring APP både for byens befolkning og turister. Siden Bodø er en kystby med daglige anløp av hurtigruta er det absolutt aktuelt å lage en «hurtigrutevariant» av byvandringen. Vi ønsker også å ta APPen inn på bymuseet for å få til et samspill mellom digital formidling og utstilling. Tenk for noen muligheter som åpenbarer seg med det digitale verktøyet!

Hedi Fagervik er Museumspedagog og prosjektleder ved Nordlandsmuseet.

Hundre år med Vefsn museum

Tekst: Kari Sommerseth Jacobsen

Hvorfor var de så tidlig ute med å stifte et museum i Mosjøen? Hvordan står det til med hundreåringen i dag? Er det noe som kjennetegner museums-historien i Vefsn?

FOR EN nyansatt avdelingsleder er det interessant å finne ut av dette for å bli bedre kjent med egen arbeidsplass.

Pionertiden 1909-1978

Fra begynnelsen i 1909 ble arbeidet drevet på frivillig basis. Pionerene var nynorskefolk og venstrefolk. Vefsn Folkehøgskole åpnet i 1899, som den aller første i hele Nord-Norge, med Odin Benum (1868-1938) i førersete. Trønderen kom rett fra Namdal folkehøgskole som var en direkte avlegger fra den første folkehøgskolen i landet; Sagatun ved Hamar (1864). På et møte i Mosjøen og Vefsn Mållag i november 1907 diskuterte de hvor viktig det var å ta vare på det beste fra den gamle bygdekulturen som viser, sagn, ordtak, skikker, klesdrakt, treskurd, rosemaling osv. Målfolket samlet seg i et opprop i lokalavisen, og dette ble startskuddet for et museum i Vefsn – det andre i hele Nordland etter fiskerimuseet i Bodø fra 1888, nå Nordlandsmuseet.

Heldigvis for målfolket som i stor grad var innflyttere, meldte lensmann Thorleiv Havig seg som giver av gjenstander han hadde samlet på auksjoner eller kjøpt direkte av folk i Vefsn. Den første gjenstandsprotokollen viser 22 gjenstander fra Thorleiv Havig, registrert i 1909. De neste 15 gjenstandene registrert året etter var fra faren C.M. Havig, gammellensmannen som endatil hadde vært stortingsmann og lagtingspresident. Den lokale og solide Havig-familien og deres gaver ble altså en viktig brikke i det som



Ettersom museet tidlig satset på fotobevaring, har museet den største fotosamlingen på hele Helgeland, 330 000 foto.

skulle bli en suksesshistorie. 27. november 1909 ble det nedsatt en arbeidskomite som besto av formann Thorleiv Havig, kasserer lærer Lukas Skogsås og Odin Benum som skulle ta seg av gjenstandene som kom inn, og føre en gaveprotokoll. Han ordnet med plass på folkehøgskolen, en ikke helt ubetydelig detalj, og dermed var det bare å samle inn. Interessant er det også at i 1912 bevilget mållaget i Mosjøen 500 kroner til Mikael Jakobsens historieskrivning, nemlig Alstahaug Kanikegjeld, som skulle komme ut i jubileumsåret 1914, men som ikke ble ferdig før i 1924. Da hadde de samme kultursamlerne i Mosjøen gitt ikke mindre enn 1349,53 kroner til verket. Allerede da var perspektivet vidt; historieforskning, innsamling og formidling. Det geografiske blikket omfavnet mer enn bare Vefsn.

I de neste 20 årene var innsamling av gjenstander hovedsaken, og i 1927 hadde de samlet inn 700 små og store objekter. Nå var det på tide å få vist disse frem og skaffe hus til bygdesamlingen. I 1928 fikk de leie fire mål tomt av prestegården ved Dolstad. Leietiden var 99 år til en lav leie takket være at stortingsmann Nils Mjåvatn hadde gått direkte til departementet og prutet på prisen. Samme stortingsmann ordnet med at Perjordstua som sto på militært område i Drevja, ble gitt gratis til Vefsn Bygdesamling. Søndag 26. mai 1929 ble anlegget åpnet, og Odin Benum holdt åpningstalen.



Hjertet av Sjøgata med nåværende hovedsete til Vefsn Museum i den store gule Jacobsenbrygga fra 1880 som tilhørte handelshuset Jacobsen & Elnan. På 1970-tallet pågikk en intens bevaringskamp for området som daværende ordfører ville rive til fordel for parkeringsplasser for Samvirkelaget. I dag er dette Nord-Norges lengste bevarte gamle trehusbebyggelse og Mosjøens attraksjon nr. 1. Foto: Bjørnar Pedersen 2016/Helgeland Museum.

Neste hus som kom på tunet var den staselige Rynesstua i 1939. Også dette var en redningsaksjon for et hus som måtte vike plassen for en annen offentlig virksomhet, ikke det militære denne gang men selveste jernbanen som ble lagt akkurat over tunet til en av bygdas fornemste gårder. I de neste 40 årene ble det satt opp ti bygninger på Bygdetunet.

Rekken av styreledere i denne pionertiden består av menn, men i 1959 ble den første kvinnen valgt, Karen Aas. Hun nevnes ikke bare fordi hun var kvinne, men fordi innsamlingsarbeidet under hennes ledelse ble dreid mot tekstiler. Hun så viktigheten av å ta vare på denne delen av kulturarven også. Med sin familiebakgrunn i Mosjøens borgerskap, hadde hun tilgang til mange givere. Hun reiste også rundt på sin sykkel og samlet inn, iherdig og målbevisst. Dette la grunnen til den rike tekstilsamlingen ved museet. Og ikke bare det. Hun brøytet veien for flere kvinner i arbeid ved museet i Mosjøen.

Offentlige tilskudd fra 1978 og frem til i dag

I 1972 ble Solveig Utgard (1924-2014) fra gården Hals i Vefsn valgt inn i styret. I 1978 ble hun ansatt i halv stilling som den aller første betalte medarbeideren. Den statlige ordningen for halvoffentlige museer fra 1975 hadde en avgjørende betydning for norske museer. Solveig Utgard fortsatte der Karen Aas hadde begynt: med fokus på tekstilsamlingen. Hun fikk et kurs i samlingsforvaltning ved Norsk Folkemuseum, og arbeidet ble nå profesjonalisert. I 1985 ble det ansatt en bestyrer: sosialantropologen og Mosjøværingen Hans Pedersen som etter hvert ble

sjefen for en helt liten stab. I tillegg til Solveig Utgard var her følgende fagpersoner: håndverker Kalle Dolmen, en vaktmester og en fotograf. Rønnaug Tuven overtok som samlingsforvalter etter Utgard, så her har det vært kontinuitet i arbeidet. Ettersom museet tidlig satset på fotobevaring, har museet den største fotosamlingen på hele Helgeland, 330 000 foto. Fotograf Bjørnar Pedersen har ledet digitaliseringen og arbeidet med den de siste 30 årene, og er i tillegg en dyktig kunstoffograf.

Prosjektene sto i kø for Vefsn Museum i disse årene: oppbyggingen av museumsvirksomheten på Politimestergården like overfor Bygdetunet med egen fotoavdeling, egen samlingsforvaltningsavdeling og ikke minst et eget brannsikkert magasin under jorden på 430 m². Museet utvidet stadig sin virksomhet til nye områder av byen: stor aktivitet i revitaliseringen av den verneverdige trehusbebyggelsen i Sjøgata, og erverving av nye bygninger her som Jacobsenbrygga, Forsjordbrygga, Skogbrygga og Ola Oktoberbrygga. Nå var det bevaring på stedet og vern gjennom bruk som gjaldt. Et eget antikvarisk verksted ble også etablert, og mange folk var i arbeid gjennom ulike statlige arbeidstiltaksordninger. Museet drev også en aktiv rådgivning til eiere av gamle hus.

En viktig forutsetning for museumsarbeidet i Vefsn, har helt fra 1970 vært bygdebokarbeidet. At kommunen satset på dette og ansatte historiker Kjell Jacobsen, kan ikke verdsettes høyt nok. Museumsarbeidet og bygdebokarbeidet gikk hånd i hånd, og fremdeles i dag er dette en realitet. Fra 1987 har museumslaget gitt ut årboka Far etter



17. mai foran Rynesstua tidlig på 1970-tallet. Med sin nære beliggenhet til Dolstad kirke der barnetoget avsluttes, er Bygdetunet fremdeles en viktig del av 17. mai-feiringen i Mosjøen. Opp mot tusen besøkende kan komme når været er på sitt beste. For museets ansatte er det «alle mann på dekk» sammen med mange frivillige for å selge lefse med gomme, melkkake og sjokoladecake samt brus og kaffe. Foto: Helgeland Arbeiderblad/Helgeland Museum avdeling Vefsn.

fedrane, og verdifull lokalhistorie er blitt formidlet i alle årganger siden av en stor gjeng med lokale skribenter.

Helgeland Museum

Vefsn Museum tok lederrollen da Helgeland Museum så dagens lys i 2003, sammenslåingen av alle de små og store museene på Helgeland som en direkte følge av den statlige museumsreformen fra 2000. Helgeland Museum var ganske tidlig ute og nøt godt av større reformmidler. Hovedkontoret ble liggende i Mosjøen med Hans Pedersen som første direktør. I dag er det inngått avtaler med 18 kommuner. Prinsippet bygger på en stedlig avdelingsleder i hver av kommunene, en desentralisert modell med nærhet til innbyggerne. Det siste store prosjektet i museumsbyggingen på Helgeland, er Mjaavatnanlegget, Sjøgatas største brygge, som er stor nok til å samle alle ansatte i lokalavdelingen i Mosjøen så vel som staben ved hovedkontoret. I tillegg kommer større lokaler til en ny byhistorisk utstilling og en egen

samlingsforvaltningsavdeling for hele Helgeland. Det blir spennende å få være med på denne viktige etappen i museumsutviklingen i Mosjøen. Prosjektet er kostnadsberegnet til ca. 80 millioner kroner, basert på et spleiselag mellom Vefsn kommune, Nordland fylkeskommune og Staten.

Kilder:

Muntlige samtaler med Hans Pedersen og Kjell Jacobsen Pedersen, Hans, «Vefsn Museum – en presentasjon», i *Far etter fedrane 1987*

Halse, Kristian, «Vefsn bygdesamling blir til», i *Far etter fedrane 2009B*

Kari Sommerseth Jacobsen, f. 1953 i Sandnessjøen. Mag. art. etnologi ved UiO 1984. Arbeidet med å etablere og bygge opp museene i Kongsvinger fra 1978-2015, deriblant Kvinnemuseet fra 1995. Avdelingsleder i Helgeland Museum fra 1. februar 2016.

Et helt nytt museum

Tekst: Eystein Markusson

I sommer åpnet det splitter nye Narvik Krigsmuseum.

MUSEET ER en videreføring av Nordland Røde Kors Krigsmuseum. Samtidig har det nye museet et videre tematisk og geografisk omfang. Utstillingen som åpnet i det nye Narvik Krigsmuseum, er den tydeligste manifestasjon av Stiftelsen Narviksenterets mandat og formålsparagraf:

«Stiftelsen skal arbeide for å fremme kunnskap om og forståelse for fred, krigens regler, internasjonale konvensjoner og menneskerettigheter gjennom forskning, dokumentasjon og formidling med særlig fokus på krigs- og okkupasjonshistorien i Nordområdene.»

Den sjeldne muligheten som er formulert i Narviksenterets mål og visjon åpner for en ny og spennende fortolkning. Det skapes en mulighet for å kombinere temaer og følelser, fortid og fremtid, på måter som nærmest er uten presedens i beslektede muséer og sentra. Dette stiller bydende krav til hvordan vi i formidlingen lar det faglige krysse det frie og tankevekkende.

Utfordringer

Her ligger store utfordringer; de besøkende har sprikende forventninger. Museet skal på samme tid være et historisk minneste, et lærested om krig, konflikt, menneskerettigheter og krigens regler – samtidig som vi er en viktig del av reiselivet. Legg så på toppen vår overordnede ambisjon om å være et ledende dokumentasjons- og kompetansesenter innen disse områdene, så ser du at oppgaven er komplisert og krevende. Det gjør det både enklere og vanskeligere at den mest dramatiske perioden i Norge under den verste krigen verden noen gang har opplevd ligger til grunn for det hele. Dette skaper sterke følelser og forplikter.



Museet skal på samme tid være et historisk minneste, et lærested om krig, konflikt, menneskerettigheter og krigens regler – samtidig som vi er en viktig del av reiselivet.

Premisser

Ved starten av planleggingen av utstillingen var disse punktene viktige:

- En refleksjon av Narviksenterets mandat
- At utstillingen skal treffe den viktigste målgruppen – ungdommen
- Verden er ikke svart/hvit – den består av mange nyanser av grått. Slik er det med samtiden og slik er det med historien
- At gjestene reflekterer over sine meninger
- En god faglig forankring og belegg for det vi sier
- En god balanse mellom gjenstander og formidling
- Den skal holde høy estetisk kvalitet
- At utstillingen ikke skal gå ut på dato

Faglig bakgrunn

Selv om temaet «krigen» kan synes greit definert innenfor geografi og tid, er mengden av historier og gjenstander nærmest uendelig. Hver minste bygd og hver eneste slekt har sin egen historie knyttet til krigen. For å gjøre dette best mulig har vi arbeidet sammen med våre gode samarbeidspartnere ved Arran, Forsvarets Stabsskole, Nord Universitet, Norges Røde Kors og UiT, Norges arktiske universitet, for å gjøre en gjennomgang og kategorisering av historien knyttet til andre verdenskrig i Nord-Norge.

Dette arbeidet gjorde også at det var behov for en fullstendig gjennomgang av samlingene våre og bildemateriale slik at hver enkelt gjenstand som vi stiller ut skal ha en funksjon utover sin egen gestalt. Det ble naturligvis også behov for helt nye tekster. Tekster i utstillinger er et krevende tema, blir de for lange er det ingen som leser og er de for korte får vi ikke gitt den informasjon vi ønsker, derfor har vi arbeidet mye med disse. Utstillingen

inneholder nå til sammen ca. 17.000 ord, omtrent 50 tettskrevne A4-sider.

Interaktivitet

Et viktig grep i utstillingen er en rekke interaktive stasjoner hvor gjesten får tilgang til mer innhold enn det som er trykt på vegg, for eksempel ulike perspektiver på historiske hendelser eller korte intervju med forskere om ulike tema. Deriblant en topografisk modell bygd av jernmalm fra LKAB. Bak kulissene er alle digitale stasjoner knyttet sammen i et innholdsstyringssystem (CMS). Dette gjør også at vi er i stand til enkelt å oppdatere utstillingen med ny viten eller andre vinklinger.

Samtiden

Den siste delen av utstillingen, «Zona», har et helt annet uttrykk enn den historiske delen. Zona er et landskap som befinner seg utenfor normal tid og rom og er ikke knyttet til andre verdenskrig. Her skal vi være en aktuell formidler rundt temaet krig, konflikt og menneskerettigheter. Den besøkende vil se at det finnes ulike installasjoner som alle tematiserer disse spørsmålene. Også i denne delen av utstillingen er perspektivene viktige, her er de primært representert ved litt lengre signerte tekster knyttet til hver av installasjonene. Vi håper at Zona skal være en kilde til refleksjon og læring hos ungdom og andre besøkende i lang tid fremover. Fortsatt gjenstår arbeid med å utarbeide tilpassede opplegg sammen med gode samarbeidspartnere som Røde Kors for å få det beste resultat. Vi håper at utstillingen med sin tilnærming til stoffet vil vise seg å være fleksibel nok til å være aktuell i en skiftende verden.

Videreutvikling

Den oppmerksomme gjesten vil legge merke til at det fortsatt er relativt godt med plass, i tillegg er det satt av et eget rom for midlertidige utstillinger. Slik har vi skaffet oss rom for videre utvikling, både innenfor de temaene vi allerede har presentert, men også innenfor nye tema. For selv om vi har arbeidet hardt for å gjøre det vi mener er de beste utvalgene, så er det fortsatt et utvalg. Det finnes en uendelighet av alternative måter å fortelle disse historiene på og mange andre historier vi kunne fortalt. Noen av disse skal fortelles i fremtiden.

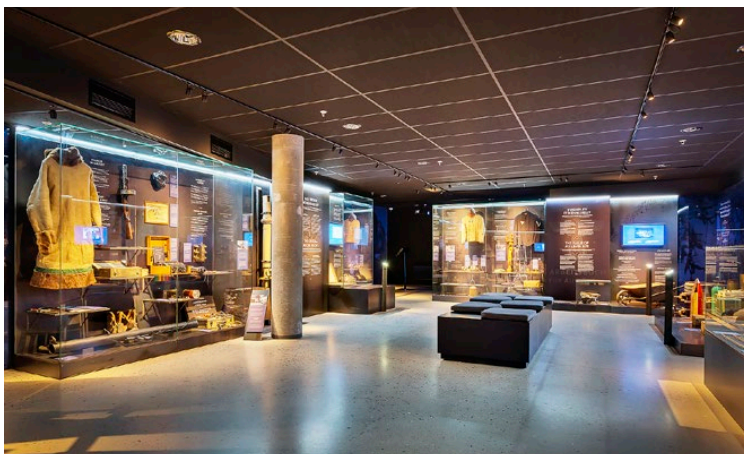


Foto: Narvik Krigsmuseum.

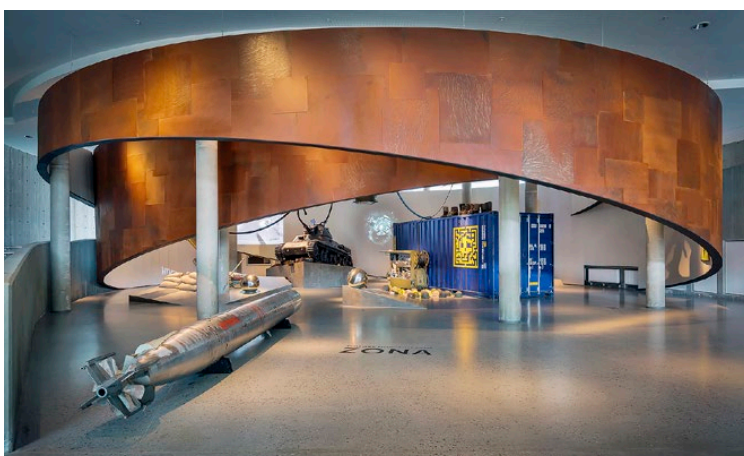


Foto: Narvik Krigsmuseum.



Foto: Narvik Krigsmuseum.

Eystein Markusson (46) er direktør for stiftelsen Narviksenteret og det nye Narvik Krigsmuseum. Han er utdannet cand. scient. fra UiT og har tidligere arbeidet blant annet ved Universitetssenteret på Svalbard og som daglig leder i Ofoten regionråd.

Ny utstilling i fyret på Andenes



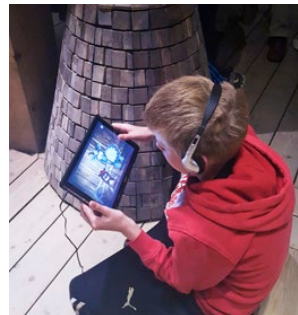
Andenes fyr. Foto, Museum Nord.

I fyret på Andenes finner du nå en helt ny utstilling som handler om det norske fyrvesenet, bygging av fyrene langs kysten og fyrvokternes liv og virke. Utstillinga er laget i samarbeid med Kystverkmusea. Umiddelbart etter åpninga i vår gikk prosjektleder Kristine Moltu i gang med å planlegge en større utstilling om fyr og havneutbygging. Med i arbeidsgruppa er også avdelingsdirektør Brynjar Pettersen, Kjersti Åshagen på Andøymuseet og flere andre i avdeling Vesterålen. Utstillinga skal stå ferdig til sommeren 2017.

Museum Nord har, sammen med fire andre museer i Norge, funksjonen som etatsmuseum for Kystverket. Andenes er et perfekt sted for formidling om fyr- og havnehistorie innenfor Museum Nord's område. Fyret, som ble bygget i 1859, er med sine 40 meter et av landets høyeste fyrtårn og er i dag fredet. Det er unikt at det ligger på fastlandet og dermed er lett tilgjengelig for publikum. Et besøk i fyret er spektakulært og er etterspurt av turister på Andenes.

Formidlinga i fyret vil skje i et samarbeid med Whale Safari, som tilbyr guiding på flere språk også på kveldstid. Andenes er et godt besøkt reiselivsmål hele året, og der er flere attraksjoner. Håpet er at en slik pakkelsønsning og samarbeid med en annen reiselivsbedrift kan ha overføringsverdi til flere av de andre besøksstedene i Museum Nord.

Bædi og Børði digger vikinger



Nettbrettsformidlingsopplegg for ungar på Lofotr vikingmuseum.

Bædi og Børði er sprø. De sier de skal reise 1000 år bakover i tid. Er det mulig? Og hvem i alle dager er Bædi og Børði?

Bædi er ei geit som er veldig glad i fiskeboller. Men havets boller gir ham luft i magen. Mye luft.

Faktisk så mye at han blir en luftballong. Dette er egentlig ganske praktisk, for hans trofaste reisefølge, Børði, er en fugl som ikke kan fly. Så når den reiseglade duoen har ruta klar, så fise-flyr de seg ut på spennende turer rundt om i hele landet.

Fise, fly og nye eventyr. De tre tingene som kanskje står høyest i kurs hos de små, gjør Bædi & Børði til barnas selvskrevne reiseguidere! Geita og foggeln guider i en barnevennlig, visuell stil, samt med en halvgal slapstick-humor. Når den fiskebolleelskende geita og de rare fuglen får trent seg litt som guider på vikingmuseet kommer de til å jobbe på andre museer og attraksjoner i Norge også.

Lofotr vikingmuseum lanserte tilbudet i juli 2016 (med riksdekkende tv tilstedel!) og kan rapportere om at ungene gir toppkarakterer til Bædi og Børði – de blir godt tatt i mot i en stor aldersgruppe (ca 6 – 13 år). Systemet framstår hittil som enkelt å drifte. Planen er at de fra 2017 flytter ut av nettbrettene og ut i skyen, slik at de kan lastes ned på den enkelte person sin smarttelefon.

Finn ut mer på baahdybirdy.com

Evige øyeblikk og Sprekk



Fotografen Magdalene Norman (1877–1979). (Museum Nord).

Museum Nord Divtasvuodna/Tysfjord åpnet hele to nye utstillinger i sommer. På Korsnes kan du oppleve utstillingen EVIGE ØYEBLIKK som skildrer fotografen Magdalene Norman (1877–1979). Magdalene var en viljesterk dame med salt i replikken. Hun vokste opp på Korsnes, og returnerte dit sent i livet for å jobbe som poståpner og dampskipsekspeditør. Gjennom bildene hennes blir vi – bit for bit – kjent med livet hun levde, reisene hun dro på, og menneskene hun var glad i.

I Kjøpsvik er det bygget opp en helt ny utstilling som har fått navnet SPREKK – En utstilling om folk og fjell i Tysfjord. SPREKK undersøker temaer som identitet og kultur, folketall og mennesker, samene i Tysfjord, fiskeri, industri og skole. Lokalt produserte materialer som sement og kvarts er brukt i oppbyggingen av utstillingen. Norges Nasjonalfjell Stetind har også fått en sentral plass.

Museene i Korsnes og Kjøpsvik er kun sommeråpne, men resten av året åpner de på forespørsel. Museene administreres fra Museum Nord – Narvik.

Lexows laboratorium på Melbu



Fra laboratoriet på sildoljefabrikken Neptun, Melbu (Museum Nord).

I 1918 etablerte Christan Fredriksen et av de første industrityrte laboratoriene i Norge. Kjemiingeniør Thor Lexow ble ansatt som leder, og gjennom årene på Melbu var han med på å forbedre kvaliteten på sildeoljen og –melet som ble produsert. Lexows arbeid førte til at nye teknikker og maskiner ble utviklet, og han ble regnet som en pioner innen norsk sildeoljeindustri.

Norsk Fiskeindustrimuseum på Melbu har fått tak i laboratoriestyr fra en sildeoljefabrikk i nabokommunen Sortland. Utstyret og møblet er fra 50-tallet, og inkluderer blant annet glassbeger, tørkestativ, ventilasjonsskap, arbeidsbenker, og kjøttkvern som ble brukt til å kverne sild. Det var denne typen utstyr Lexow brukte i sitt arbeid på Melbu.

Laboratoriet monteres nå opp som en utstilling i resepsjonen til Norsk Fiskeindustrimuseum. Det vil nok aldri bli brukt til innovativ forskning på sild igjen, men det er en bra illustrasjon på en bransje hvor nordnorske bedrifter var først ute med ny teknologi og forskning.

Artikler sendt av forskningslederen ved Museum Nord, Åsa Elstad.

Torskekysten i tusen år:

Søknad om EU-midler til prosjekt om europeisk kystkultur

Tekst: Miriam Tveit

Nord universitet har tatt initiativet til en søknad til Horisont 2020, som er et EU-finansiert forskningsprogram med formål å løse vår tids utfordringer: *Europe in a changing world – inclusive, innovative and reflective Societies*.

DEN AKTUELLE utlysningen innenfor programmet har tittelen «Cultural heritage of European coastal and maritime regions», og setter Europas felles kystkulturarv på agendaen. Eksport av torskeprodukter har vært, og er fortsatt, en stor del av Norges utførsel av fiskevarer. Fangst og handel av torsk i bytte med importvarer gjennom nordlandshandelen karakteriserer nordnorsk økonomisk historie og kystens kulturhistorie fra høymiddelalderen til vår tid. Europa fra sør til nord, har lange tradisjoner med kulturkontakt gjennom handel med torsk, og torsken har vært alt fra livsgrunnlag og handelsvare, til mat. Prosjektet ledet av Nord universitet har som hovedformål å utforske hvordan torsken har preget den europeiske kystkulturen, gjennom kontaktnettverk og mattradisjoner. Prosjektet skal gi et rammeverk for forvaltning og formidling av den europeiske kystkulturen, og bidra til en bærekraftig forvaltning av våre ressurser og kystkultur i dag gjennom fiske og matproduksjon. Like viktig er imidlertid prosjektets mål om å bidra til økt kunnskap og formidling av denne felles kulturarven, gjennom forskning på blant annet sosiale forhold, handelshistorie og mattradisjoner. Et mål er at europeiske kystsamfunn gjennom delte erfaringer og kunnskap skal få en mer aktiv rolle i forvaltningen av egen kulturarv.

Vårt prosjekt involverer forsknings- og formidlingsinstitusjoner fra Portugal, Spania, Tyskland og Storbritannia. Samarbeid med andre europeiske partnere vil sette vår kunnskap om nordlandshandelens inn i sin



Fisk på hjell. Fra Ragnar Schjølberg Arkivet, Arkiv i Nordland.



Torsken har vært alt fra livsgrunnlag og handelsvare, til mat.

internasjonale kontekst. Bakgrunnen for at Nord universitet tok initiativ til å utvikle prosjektet er at det bygges et nasjonalt museum for jektefart i Bodø, med behov for forskningsbasert kunnskap om jektefartens historie i en europeisk handel- og kulturhistorisk sammenheng. Et EU-finansiert prosjekt vil videre gi muligheter for å utvikle kompetanse innen reiselivsnæringen og ved de samarbeidende museale institusjonene og universitetsinstitusjoner, og er et viktig ledd i Nord universitet sin internasjonale profil.

Miriam Tveit er universitetslektor ved Nord Universitet og er koordinator for arbeidet med søknaden til Horizon 2020.

Kulturminneplanarbeidet

– et prosjekt for å sikre bærekraftig kulturminnevern i Nordland

Tekst: Anna Ehrhardt

KULTURMINNER ER definert som spor etter mennesker. Et fast kulturminne kan for eksempel være en bygning, en varde, en gravhaug, en vei eller bro eller steder med religiøs betydning fra gammelt av. I en rekke sammenhenger kan det være aktuelt å snakke om et kulturmiljø, da flere kulturminner danner et sammenhengende miljø. Løse kulturminner kan være fartøy, gjenstander, brev, dagbøker og mye mer. Det finnes også immaterielle kulturminner som for eksempel sanger, håndverkstradisjoner, mattradisjoner eller minner.

Kulturminner kan ha internasjonal betydning, som for eksempel Vega verdensarv som er oppført på UNESCOs liste over kulturmiljøer med verdensbetydning. Noen kulturminner har en nasjonal verdi, som for eksempel helleristninger og hulemalerier. Andre kan ha en regional verdi eller en kommunal verdi.

Vern og verneverdig

Kulturminneloven definerer et vern for kulturminner fra før 1537, stående bygninger eldre enn 1650 og samiske kulturminner som er mer enn 100 år gamle. Disse kulturminnene er automatisk fredet på bakgrunn av alder. Kulturminner som faller utenfor lovens vernebestemmelser er i noen enkelte tilfeller vedtaksfredet, de kan være vernet gjennom arealplaner etter plan- og bygningsloven, eller de har ikke noe formelt vern.

Kommunale kulturminneplaner er et verktøy som kan gi et visst vern til kulturminner uten vernestatus. De er også viktige for å ha en god oversikt over hva som finnes, og en mulighet



90 % av alle kommunane i landet skal ha stadfesta planar med eit særskild fokus på kulturminne innan 2020.

for kommuner til å utpeke prioriterte kulturminner. Dette forenkler saksbehandlingen i en rekke tilfeller, for eksempel når en skal gi tillatelser til bygging eller ombygging, og når tilskudd skal fordeles. Ikke minst kan en kulturminneplan være et hjelpemiddel for å bestemme om verneverdige bygninger skal vernes – eller ikke.

En hører ofte ordene «verneverdig» eller «bevaringsverdig» når en snakker om kulturminner, spesielt når det gjelder gamle bygninger. Begrepene har ingen juridisk betydning, i motsetning til «vernet» eller «fredet» som beskriver et konkret juridisk bindende vernestatus. Dette kan skape utfordringer for saksbehandlere når forventninger knyttes til verneverdig-begrepet.

Kulturminneplaner

Riksantikvaren har de siste årene gitt penger til utarbeidelse av kulturminneplaner i kommunene (KiK-prosjektet). «Målet er at 90 % av alle kommunene i landet skal ha stadfesta planar med eit særskild fokus på kulturminne innan 2020.»¹ Kulturminneplanene skal styrke kommunal kulturminneforvaltning, gi kunnskap om lokalhistorie og viktige kulturminner i kommunen og danne grunnlaget for en prioritering av hvilke kulturminner man ønsker å bevare for fremtiden og hvilke historier man ønsker å fortelle som er med på å skape lokal identitet.

Nordland fylkeskommune har fra 2016 engasjert seg i KIK-prosjektet gjennom å arrangere

¹ <http://www.riksantikvaren.no/Prosjekter/Kulturminne-i-kommunen-KIK> (sett 07.11.2016)

Kulturminner på Sør-Helgeland

Utvalgte nasjonalt og regionalt viktige kulturminner i kommunene Vega, Vevelstad, Brønnøy, Sømna og Bindal



akademika
forlag

Fylkeskommunens registreringer av kulturminner på Sør-Helgeland. Registreringene er gitt ut i bokform, og det finnes en liknende bok med registreringer fra Lofoten.

seminarer og samlinger for å stimulere til deltakelse i prosjektet og for å bistå de kommunene som er i gang med arbeidet.

I tillegg jobber fylkeskommunen med å utarbeide regionale kulturminneregistreringer, som skal omfatte kulturminner av regional og nasjonal verdi. De regionvise kulturminneregistreringene skal brukes som kunnskapsgrunnlag for en regional kulturminneplan for Nordland. Både i arbeidet med kommunale kulturminneplaner og med de regionale registreringene er flere museer involvert på forskjellige nivå. En del kommuner har bedt museumsansatte om å være med i referansegrupper, noen

ønsker at museet bistår med noen arbeidsskritt og andre ønsker å hyre inn museet som prosjektleder. Også andre kunnskapsinstitusjoner er til en viss grad involvert. Kulturminneplaner oppfattes som viktige verktøy for å få kulturminnevern på dagsorden og for å sikre et bærekraftig og faglig fundert kulturminnevern.

Anna Ehrhardt, mag. Art. i Sosial- og økonomisk historie fra Universitet i Hamburg, med tilleggskvalifikasjon Museumsmanagement. Ehrhardt flyttet til Norge i 2009, og er i dag ansatt som fagsjef ved Helgeland Museum. Hun har tidligere jobbet som avdelingsleder for Helgeland Museum avdeling Vevelstad, og som distriktskonservator ved Museet Midt.

