

*Nordlandsjekt for fulle seil langs jekteleia.
Foto: A. B. Wilse/Nasjonalt bibliotek.*

Eventyr



ets farkost

Jektas bravader var store og mange, ble vi fortalt. I hjembygda i Lofoten gikk det frasnagn om denne eventyrets farkost, som seilte til Bergen med tørrfisk og tran og rogn, i bytte med mel og sukker og salt og andre nødvendigheter til folket der nord. Jekta var livsnerven langs kysten vår. I fem hundre år. Nå blåser det ny vind i jekteseilene.

Nord i Trøndelag i fjordbygda Mosvik har Gunerius Brataker fått et nytt arbeidsoppdrag. Det er omfattende, og det kommer til å kreve sin mann. Men som den erfarne jektebyggeren og jekteskipperen han er, vet Gunerius Brataker nøyaktig hvordan han og arbeidslaget skal utføre oppdraget. Målene har han i hodet: 60 fot lang, 21 fot bred, 6 fot dyp. «Anna Karoline» skal hun hete. Året er 1876.

Arbeidstegninger fantes ikke. Med bestillingen fulgte ingen annen spesifikasjon enn hvilken lengde, bredde og dybde jekta skulle ha. Da visste byggmesteren hvor lang kjøl han skulle strekke, hvor høy og kraftig masta måtte være, og hvilken styrke jekta skulle ha for å holde på rigg og seil. Det var byggmesterens oppgave å gå i skogen og ta ut tømmeret han trengte. Og det gjorde han utelukkende ved hjelp av øyemål. Trevirket ble drevet fram i løpet av vinteren og anbragt til byggmesterens gård.

Til ei jekt kunne det gå med omtrent like mye trematerialer som til et bolighus av typen middels stort trøndelån. Materialene vekslet mellom furu og gran, men som oftest ble grana foretrukket til jektebord og mast, etter som grana er lettere i vekt,

og holdt for å ha like stor holdbarhet som furua. Jektebordene ble som regel håndsaget etter at tømmeret var hogd. Hele sommeren gikk med til dette omfattende arbeidet, med en sagmester og to sager.

Etter at sagingen var unnagjort, ble jektematerialene lagret på gården over vinteren. Idet våren nærmet seg, kunne byggarbeidet begynne. Først måtte kjølen strekkes i en lengde som tilsvarte jektas drektighet. Spantemene ble økset og formet i ønskede størrelser, avhengig av hvor på jekta de skulle være. Bordene til skroget festet man etter klinkermetoden, der overlappende bordkledning ble naglet til hverandre med klinkede jernsøm, på samme måte som vikingskipene ble bygget.

Når klinkhammerne gikk for fullt på byggeplassene, kunne det høres over hele bygda, som opphissende musikk. På Steinkjersannan, der byens rådhus står i dag, ble det bygd to jekter samtidig i 1879. Det var den gangen Steinkjer-folket måtte leve med lyden av jekteklinkingen gjennom hele sommeren.

Jektas karakteristiske og iøynefallende forstevn kunne ha en høyde på flere meter. Fra det tverre akterspeilet og et stykke framover ble det bygget

et dekk, der styrmannen styrte jekta. Under dekket hadde styrmannen sin kahytt, der også passasjerer som fulgte med jekta kunne oppholde seg. De fleste jektene ble bygget uten fast dekk, som «Anna Karoline».

Det er usikkert hvor på gården til Gunerius Brataker «Anna Karoline» ble bygget, men mye tyder på at byggeplassen ble anlagt i utkanten av gården nede ved fjorden. Det hendte også at jektene ble bygget på gårds-plasser der det var en viss avstand til sjøen. Jekteutsetting var en stor begivenhet i bygdene langs Trondheimsfjorden, og da kunne hele bygda stille opp. Når jekta skulle sjøsettes, ble den trukket og skjøvet langs bakken på rundstokker, såkalte lunner. Noen ganger oppsto det uforutsette hindringer på veien. Som da ei nybygd jekt til en gårdbruker og jekteskipper på Inderøya skulle lunnnes gjennom tunet på gårds-plassen, og det viste det seg at jekta var for stor til å passere mellom husene på gården. For å gi plass til jekta måtte stabburet rives.

Gåtefull opprinnelse

Jektas opprinnelse er fortsatt en gåte. Den kom seilende inn i vår historie nærmest av seg selv. Ingen vet når det

skjedde, og hvor den kom fra. Det kan ha vært nordpå et sted. Ei kystbygd i Trøndelag. Eller kanskje på Vestlandet. Vi vet at jekta ble bygget i kystnære områder der det var rikelig med tilgang på god skog, fra Ryfylke i sør og helt nord til Finnmark. Vi vet også at jekta varierte i form og størrelse, avhengig av hvor den ble bygget, men alltid med det samme karakteristiske særpreget. Den høye forstevnen og det tverrstilte akterspeilet, bordgangene som var klinket til spantene med jernnagler, det åpne dekket, og den ruvende masta som stod plantet omtrent midt i jekta, rigget med råseil.

Bergen var en av Europas betydeligste handelsbyer i middelalderen, og for oss nordmenn de nye impulsenes by. Og kanskje var det slik som professor emeritus Arne Emil Christensen tenker seg, at her har en norsk skipsbygger på bytur sett ei skute med akterspeil, og reist hjem til bygda han kom fra, der han klarte å overbevise en kunde om at det var dette som var framtida. At det var slik den første jekta ble til. Det får vi neppe vite, men at resten av jekteskroget er norsk i alle sine detaljer, synes ifølge Arne Emil Christensen å være mer sannsynlig enn at jekta skulle være en fremmed farkost som kom seilende til oss, for så å bli tatt opp i vår båtbyggertradisjon. Og da er det ikke usannsynlig at skroget på middelalderens byrding kan ha blitt utstyrt med hekk en gang i seinmiddelalderen. Derfor er det nærliggende å tro at det er i siste halvdel av 1400-tallet, eller første halvdel av 1500-tallet den første jekta kommer seilende inn i vår historie.

En av mange

I likhet med flere av de større jektene seilte «Anna Karoline» til Lofoten om vinteren. Om bord i henne ble det saltet fisk og torskerogn, som hun gikk sørover med når lofotfisket var slutt for sesongen, og våren meldte sin ankomst. Mens den saltmodne fisken ble vasket og tørket på bergene



Jekta «Ella Marie» sjøsettes fra en av gårdene i Innherred. Bildet er fra rundt 1890. Foto: Leksvik kommunes fotosamling.



Spillum Dampsag & Høvleri i Namsos rundt 1920. Av de to jektene på bildet kan det være «Anna Karoline» som ligger til høyre. Foto: Norsk Sagbruksmuseum.

ved Kråkerøy nord i Trøndelag, gikk «Anna Karoline» i fraktfart med trelast fra Namsen og nordover, for så å vende tilbake til bergene nord i Trøndelag, der den ferdigtørkede klippfisken ble lastet om bord og seilt til klippfiskkjøperne på Vestlandet.

Sigurd Jønvik har fortalt at han i en alder av 18 år gikk om bord i «Anna Karoline» vinteren 1906 og at han ble med jekta til Lofoten som mannskap. Den vinteren seilte «Anna Karoline» nordover i lag med et hundretalls andre fartøyer. De mest langveisfarende kom fra Stavangerområdet.

Det var skiftende værforhold under den lange seilasen, og det hendte de måtte søke inn til nærmeste havn når stormen kom settende. Bessaker og Rørvik nord i Trøndelag, Sandnessjøen på Helgeland og Støtt lenger nord på nordlandskysten var steder der fartøyer søkte ly for været. På Støtt var det ei stor og romslig havn, der råseiljektene lå side om side med bomseilerne (jakter og galeaser), og ventet på gode seilingsforhold over Vestfjorden, som var et av de verste havstykkeene å forsere på denne tida av året.

I flere sesonger hadde «Anna



Mannskap fra Tjeldsund-jektene «Margrethe» og «Hansine» hos fotografen i Namsos. Foran fra venstre William Dreyer, Helmer Hansen og Hans Dreyer. Bak fra venstre Jentoft Andreassen, Kristian Andreassen, Anders Jensen, Rasmus Mattisen og Karl Olsen. Bildet er tatt like etter 1900. Foto: Tjeldsund kommunes fotosamling.

Karoline» fast stasjon på Tinn i nærheten av Reine, der hun ble brukt som flytende landhandel. Det var fortrinnsvis kolonialvarer og fiskereds-kaper hun hadde med seg nordover, som et tilbud til lofotfiskerne. Mens jektemannskapet på sin side kjøpte fisk, som de saltet og foredlet om bord.

«Anna Karoline» gikk også i tørrfiskfart til Bergen. Hvor ofte er uklart, men både i 1896 og 1897 er hun registrert i skipslista over innkomne fartøyer som ble kunngjort i Bergens-avisene. Det var ikke alltid at navn på fartøy, skipper og eier var korrekt bokstavert. I Bergens Tiden- den 13. juli 1897 heter det: «Som henhørende til Nordlandsstevnen er endvidere indkommen: Jægt «Anne Caroline», Skipper Bjørvig, af Indhered, fra Vesteraalen med Tørfisk, Tran og Rogn, Reder N. Vandsvik, Modtager P. v. Tangen, m.fl.» Selv om navnet er skrevet «Anne Caroline», er det ingen tvil om at det er

«Anna Karoline» det her dreier seg om, og at skipperen Bjørvig er Johan Bjørvik, som førte jekta gjennom flere år på slutten av 1800- og begynnelsen av 1900-tallet, og at rederen som i avisa oppgis til N. Vandsvik er Nils Wandsvik.

Fraktfart og lekter i Lofoten

«Anna Karoline» skiftet eiere flere ganger. I 1916 overtok Spillum Dampsag & Høvlari i Namsos henne for 25 000 kroner, for deretter å selge henne til et partsrederi som var eid av Julius Pedersen og Ole Schiefloe for samme beløp. Ole Schiefloe var på denne tida disponert ved Spillum, og hadde klare planer om å bruke jekta i frakt av trelast. De nye eierne sørget for at «Anna Karoline» fikk innsatt en 30 hk Avance motor, men hun hadde fortsatt riggen med råseilet i behold. Motoren var mest for en hjelpemotor å regne.

Hovedsakelig ble jekta nå brukt til frakt av trelast til Nordland og Troms. Etter et havari i Bodø den 31. oktober 1917 ble hun satt på slipp ved Bodø skipsverft og reparert for 9309 kroner og 14 øre. Samtidig ble hun utstyrt med fast dekk.

Tida på Spillum innvarslet en ny epoke i «Anna Karoline» sin 40 år lange historie. Ei normal levetid for ei jekt ble anslått til et sted mellom 20 og 30 år. «Anna Karoline» hadde overlevd de fleste jektene, og det til tross for at hun hadde vært gjennom flere havarier, med etterfølgende utbedringer og fornyinger. Og nå lå hun der ved Spillum-bruket, nyrestaurert med fast dekk for første gang. Nærmest som et smykke, med Julius Pedersen som skipper.

I Namsos var Julius Pedersen nærmest for en institusjon å regne. Han var født på en husmannsplass i Vemundvik femte juledag 1860. Faren var skomaker og familien levde i svært trange kår. De første

barneårene var ikke enkle for Julius Pedersen. Han var det sjette barnet i familien, og da det kom to til, ble han i femårsalderen satt bort til en familie i Klinga. Han bodde på flere adresser før han ble konfirmert. Skolegang var det heller dårlig med, og når han snakket om dette temaet, konkluderte han med at på skolen i Klinga var det hovedsakelig tre fag: «Det var sang, religion og juling.»

I 1929 ble «Anna Karoline» solgt til J. Angell & Sønner i fiskeværret Hopen på Austvågøya i Lofoten. Firmaet drev med produksjon og foredling av fisk og fiskevarer og assortert handelsvirksomhet. Da «Anna Karoline» kom i Angell-familiens eie, var jektefartens tid forbi. Hun hadde fortsatt riggen i behold med full seilføring, men i 1932 ble hun avrigget i en alder av snart 50 år. Masta ble tatt på land og lagt i et naust, og det ble foretatt en større utbedring av skroget. I tillegg fikk hun nytt spell, nytt akterspeil og nytt dekk foran og bak. «Anna Karoline» gled inn i en ny epoke. Heretter skulle hun tjene som lekter.

Vinterstid var hun ekspedisjons-

fartøy i Lofoten for salting av fisk og sukkersalting av rogn. Det ble til og med dampet tran om bord i henne. Når våren kom, gikk hun til Finnmark der det ble produsert saltfisk om bord. Om sommeren ble hun brukt til transport av tørrfisk og guano fra Nordland og Troms til Vestlandet.

Eneste originale

Tida hennes på havet nærmet seg slutten. Skulle det gå med «Anna Karoline» som med de andre jektene, at hun ble hugget, eller liggende i fjæra og råtne? Angell-familien ville ikke at hun skulle ende slik. Det hele endte med at Nordlandsmuseet kjøpte «Anna Karoline», og hentet henne til Bodø som museumsjekt. Her skulle hun få den heder og verdighet hun fortjente, som synlig bevis og dokumentasjon på jektas betydning for Norge som kystnasjon. Selv om «Anna Karoline» har en mer anonym arbeidsdag bak seg enn de berømte ishavsskutene, rangerte Arne Emil Christensen henne som et nasjonalt symbol på linje med «Fram» og «Gjøa».

Byggingen av det etterlengtede jektfartsmuseet lot vente på seg. En av de som fryktet at «Anna Karoline» ville synke inn i glemselen der hun stod bortgjemt i Bodøsjøen og råtnet, var Asbjørn Herteig. Han hadde sett jekta stå under åpen himmel og vansmekte. Frykten for at «Anna Karoline» ville gå til grunne i vanskjøtsel fikk Herteig til å tenke nytt. Som pensjonert førstekonserverator ved Bryggen Museum i Bergen ville han nå bruke all sin tid på å hindre at jektas historie seilte bort i ingenting. Herteig ville bygge en kopi av nordlandsjekta «Brødrene», som hørte hjemme i Vesterålen, og som var bygget på Rognan på slutten av 1800-tallet, der jekta også endte sine dager i krigsåret 1940.

Nye «Brødrene» ble bygget på Saltdalsverftet på Rognan som et arbeidsmarkedstiltak, der begge båtbyggerlinjene ved Saltdal videregående skole deltok i byggeprosessen. Ikke bare var jekta et utdøende fartøy, men også kunnskapene om jektebygging var i ferd med å bli borte. I de saltalske skoger hentet elevene ut gode furuemner. Om lag åtti trær og

Henningsvær var på 1800-tallet Norges største fiskevær. Og inne på havna ruvet jektene. Foto: A. B. Wilse/Nasjonalbiblioteket.





I tju år stod «Anna Karoline» utildekket under åpen himmel i Bodøsjøen. Råte-skadene hun ble påført var betydelige. Foto: Nordlandsmuseet.



I jektehallen på Jektefartsmuseet i Bodøsjøen troner «Anna Karoline», etter endelig å ha kommet i eget hus. Tjærebredd og gyllen, rigget med storseil, står hun klar til å ta imot sitt publikum. Som den siste originale jekta som seilte på nordlandskysten. Foto: Ernst Furuhatt/Nordlandsmuseet.

et syttitalls røtter ble hugget for hånd, slik de gamle jektebyggerne gjorde for flere hundre år siden, den gangen Saltdal var et av de store og mest toneangivende dalfører for jektebygging i landet vårt. Høsten 1993 startet byggearbeidene, med Sigurd Lorentzen som byggmester. To år senere, den 22. august 1995 ble «Brødrene» sjøsatt fra Saltdalsverftet på Rognan.

Og mens «Brødrene» seilte i fryd og glede til alles oppmerksomhet, stod «Anna Karoline» gjenglempt på land i Bodøsjøen. Sigurd Lorentzen kunne ikke unnlate å kommentere hennes elendige tilstand midt oppi all viraken rundt «Brødrene», som han hadde vært byggmester for. Han ønsket så inderlig at «Anna Karoline» skulle få en bedre skjebne. Og skylda for hennes bedrøvelige tilstand var det flere som måtte ta, mente Lorentzen:

«- Dere har sikkert sett henne alle sammen under et nødtørftig tak i fjæra i Bodøsjøen. Fra å kunne blitt et verdifullt monument og et symbol for nordnorsk teknologi, kultur og livsmot, står hun i dag som en råtnende bauta over kulturforakt, åndelig fattigdom, inkompetanse, giddesløshet, uvitenhet, vandalisme og vrangvilje som er en av verdens fineste kystkulturer himmelropende uverdige.»

Forut for byggingen av «Brødrene» var jekta «Pauline» blitt restaurert og

rekonstruert nord i Trøndelag. Også på Vestlandet var kystkulturentusiaster i ferd med å gjenskape i hvert fall deler av den gamle jektekulturen. Noen av de gamle jektene ble rekonstruert, og «Anna Karoline» var fortsatt ikke tapt. Det fantes de som fortsatt ville kjempe for henne, og som visste hvordan de skulle få gjennomslag for å bygge det etterlengtede museet rundt henne.

Målbevisst arbeid ga synlige resultater. Sommeren 2016 ble grunnsteinen og grunnstokken for Jektefartsmuseet lagt ned i Bodøsjøen under Forbundet KYSTENS landsstevne. Med salut. Året etter ble spaden satt i jorda. Og den 22. juni, dagen før sankthansaften i 2019, seksti år etter at «Anna Karoline» ble satt på land i Bodøsjøen, blir Jektefartsmuseet åpnet.

Inne i jektehallen står «Anna Karoline» klar til å ta imot sitt publikum. Tjærebredd med rigg og storseil. Blant de inviterte gjestene er åtte godt voksne oldebarn av Gunerius Brataker. Han som bygde «Anna Karoline». Alle beundrer de skaperverket hans. For flere av de åtte etterkommerne er dette deres første møte med jekta. Einar Brataker har aldri sett henne før. Med blanke øyne forteller han at han har gledet seg som en liten unge til å møte henne.

«Dette er et historisk øyeblikk. Nesten ikke til å tro. Når jeg ser «Anna Karoline» stå her i all sin storhet, er det trist å tenke på hvor liten plass jekta og jektefarten har fått i vår historie. Men nå tror jeg at det snur. Nå ser jeg lyst på framtida for kystkulturen.»

Og mens Jektefartsmuseet ble åpnet i Bodø, kunne jektebygger Einar Borgfjord fra museet Kystens Arv nord i Trøndelag sjøsette den nye jekta «Tordenskiold», som er det siste skuddet på stammen med våre rekonstruerte jekter. «Tordenskiold» er den første klinkbygde jekta i Trøndelag på 113 år. Det blåser en ny vind i jekteseilene. |

Om forfatteren:

Bjørn Tore Pedersen kommer fra Petvik i Vestvågøy, som er ei av Lofotens eldste jektebygder. Artikkelen er basert på boka «Jekta - Eventyrets farkost», utgitt av Museumsforlaget, som nylig ble lansert på Jektefartsmuseet. Pedersen har skrevet flere bøker om profilerte nordlandskunstnere, lofotfisket med mer. Han har vært journalist i en rekke dagsaviser, og arbeider nå som kulturreporter og radioprodusent i NRK Nordland.