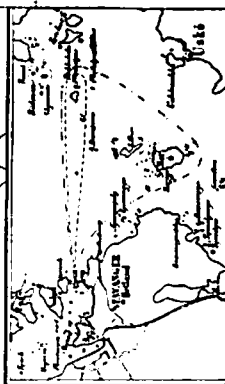


Den norske fiskerbåt og landsregattaen i Stavanger 1868

Av Johannes Elgvin

I: Stavanger Museum / Årbok,
årg. 66(1956), s. 108-144

STAVANGER



DEN NORSKE FISKERBÅT

OG LANDSREGATTAEN I STAVANGER 1868

Av JOHANNES ELGVIN

«Ei blot til Lyst.»

Regattaens motto.

Mottoet dekker ypperlig den tanken som lå bak regattaen, for det sportslige, den umiddelbare glede over å delta i fredelig kappestrid, var bare et påskudd for arrangørene eller i høyden et middel for det mål de hadde satt seg. Det de ville, var å holde en konkurranse mellom alle de båttyper som ble brukt langs Norges kyst, for å finne frem til den eller de typer som måtte være de beste. I første rekke kom fiskerbåtene, dernest losskøyter, skipsbåter og andre robåter.

De norske fiskerbåtene på midten av 1800-tallet¹⁾ kan vi dele inn i to hovedgrupper: den østlandske som ble brukt så langt vest som til Egersund; den vestlandske og nordlandske på resten av norskekysten. De østlandske var bygget mere solid, hadde smalere bord og var sammenføyd med trenagler; de var tyngre, ikke så skarpe, men stakk dypere, og hadde liggende eller hellende stevner. Lengden var omtrent 3 ganger bredden. Til årene ble brukt tolleganger, tollar som ble stukket gjennom huller i æsingene. Seilene var storseil med spri, fokk og klyver; til masten ble ikke brukt vanter.

Først omkring 1830 begynte østlendingene å bygge dekksbåter eller skøyter.²⁾ Men dette ble en østlandssak. Som i århundrer tidligere fortsatte hvert distrikt å ha sin båttipe. På Østlandet ble båtbygging drevet nesten utelukkende på Hvaler, som helt fra 1700-tallet kan sees som en del av et stort svensk båtbyggingsområde.

De to viktigste østlandsbåter var hvalerbåten, som har vært meget kjent som losskøyte, og listerbåten. Den går ikke lenger tilbake enn til ca. 1820, og opphavsmannen er *Gjert Gundersen* (død ca. 1851–53) fra Jondal i Hardanger. Han drev fart mellom Hardanger og Lista, solgte varer og kjøpte opp. Han bosatte seg på Lista og bygde sin første båt der. Den hadde litt av hardingbåten og litt av østlandsbåten. Gundersens første elev var *Ole Stave* (f. ca. 1797, d. post 1868), og han og hans etterfølgere skapte den egentlige listerbåt. Det er to hovedtyper av den,

Vatne-skøytene som er de mest typiske listerbåter, skapt av makrellfisket langt til havs; og Bordhaug-skøytene som har fått sin spisse baug av de engelske slupper som kom og hentet makrell om sommeren; dernest hadde Bordhaugskøytene den største bredde dels på midten, dels aktenfor midten. *Hans Kristian Kristensen Bordhaug* hadde fått denne ideen fra amerikanske fartøyer som skulle ha utmerket seg i seilas, og så eksperimenterte han for å finne hvor det lønte seg å ha største bredde. Listerbåtens store fortrinn var at den forente drektighet med rask seilas, og så var den temmelig lettrodd. I ballast var den meget rank. Den var skarp, skar lett igjennom og tok følgelig mye skvett inn over baugen. Den lå ualminnelig nær vinden. Den holdt 17–18 fot i kjølen og 24–24 mellom stevnene. Bygget med kjøl og stevner av eik og resten av furu kunne man omkring 1860 få skroget for 35–40 spd. Fullt utstyrt kom den på 80–100 spd. Tidligere hadde listringene kjøpt sine båter fra Flekkefjord-distriktet. Flekkefjordbåten var av den østlandske hovedform, en bred, grunn og tung eikebåt.

De vestlandske og nordlandske båtene var bygget av meget brede og tynne bord festet med jernnagler. De var meget lengere i forhold til bredden, vanligvis var lengden 4–5 ganger bredden. Stevnene hellet ikke så meget, tildels var de helt opprettstående og høye. Båtene var ikke så dype, og istedetfor tollepinner hadde de keiper med vidje- eller hamlebånd. Den ekte nordlandsbåt hadde bare ett seil, råseilet, og det var det vanlige også på Vestlandet helt til begynnelsen av 1800-tallet. Da hadde spriseilet trengt seg nordover, helt til nordsiden av Stord.

Vestlandsbåtene kunne deles inn i fem: hardangerbåten fra Egersund til Fedje, nordfjordbåten fra Fedje til Stad, sunnmørsbåten fra Stad til Ona — berømt fordi den kunne ligge så ualminnelig høyt opp mot vinden —, nordmørsbåten fra Ona til Nordsmøla og åfjordbåten fra Nordsmøla til Vikna.

Nordenfor finner vi nordlandsbåten. Varianter er bindalsbåten, vefsnbåten, ranabåten og saltnebåten. Det er saga-dåm over nordlandsbåten; vakrere båt-syn kan vanskelig tenkes enn når nordlandsbåten kommer inn for storm med fulle seil og havskummet frådende om baugen. Akter står den staute hovedsmann med styrvolen i den ene hånd og skjøtet i den annen. Snart er båten på toppen av bølgekammen, snart helt skjult med mast og seil nede mellom bølgene. Nordlandsbåten kunne ha en lengde på opptil 45 fot — men tross sine dimensjoner forholdsvis lett å ro. Og med de betydelige avstander der nord var hovedhensikten nettopp at den måtte være lett å ro. Båten hadde fått sin konstruksjon også ut fra vindforholdene. Der er enten vestlig eller østlig vind. Alltid hadde man førende vind — enten man skulle til eller fra lofotfisket. En avgjørende mangel kunne den

dog aldri si seg fri for: med råseil var den en dårlig kryss-seiler. I sterk vind kunne den da ikke krysse seg opp, men måtte bære av for vinden. Det kunne være hardt arbeid å måtte ro når veien var lang, vinden sterk, og båten full-lastet. Og med det åpne hav og de få havner ble dødsrisikoen stor for enhver som la ut med en nordlandsbåt.

For størstedelen foregikk fisket med andre ord med åpne båter. Men alt lenge hadde man vært klar over også på Vestlandet at dekksbåter måtte til, skulle man kunne dra fordel av de fiskerike banker. Tanken møter vi i et skrift fra ca. 1600; den kommer igjen hos *Hans Strom* (ca. 1750) og med Storeggen rett ut var det ikke så rart at tanken dukker opp med visse mellomrom. I 1812 forsøkte landhusholdningsselskapet i Romsdals amt å oppmuntre båtbyggere til å konstruere en dekksbåt som kunne greie Storeggen og sikre folk «ved indtræffende Storm». ³⁾ Premien selskapet stilte opp, var på 20 rdl. — altså ingen stor sum, så meget pengeverdien var falt allerede.

Enkelte båtbyggere som *Krispinus Myren* fra Herøy eksperimenterte med nye typer, og selskapet fortsatte å sette opp premier. ⁴⁾ Endel betød nok dette initiativ, og det har opplagt vært medvirkende til at sunnmørsbåten var mere sjødyktig enn de fra distriktene både sør og nord for den.

Saken kom opp allerede på det første ordentlige storting i 1815. Stortinget i 1814 hadde nemlig nedsatt en komite «for det Indre», som avga sin beretning like etterat det nye var trådt sammen. Komiteen erklærte seg enig i at havfiske med dekksbåter ville bli innbringende for landet, men fant det tvilsomt om staten ved lån og premier burde oppmuntre til forsøk i den retning, iallfall under de vanskelige økonomiske forhold som rådet. Saken ble behandlet av en ny komite i september 1815 og av komiteen for juridiske saker i april 1816, som konkluderte med at saken burde prøves nærmere av lovkomiteen «efter at denne har søkt å tilveiebringe de ytterligere opplysninger som synes nødvendig innen noen endelig beslutning kan fattes». Og med denne oversendelse ble det. ⁵⁾

Det selvstendige, fattige Norge hadde andre ting å tenke på.

Sorenskriver *Eiler Hagerup Schiøtz* i Karmsund og Hesbø — svigersønn til Gabriel Schanche Kielland — møtte på Stortinget i 1815–16, og han er en av dem som arbeidet med tanken om hva som kunne gjøres for fiskere og sjøfolk i havsnød. I 1827 konstruerte han en redningsbåt — den var svært lik den engelskmannen Greatheads hadde laget i 1790 og som ble grunnlaget for den engelske redningsbåt. Schiøtz sendte beskrivelsen til Marindepartementet, men der oppnådde den bare

å havne i en departemental skuff.⁶⁾ Heller ikke Selskapet for Norges Vel maktet å ta opp denne saken. Det blir tydelig uttalt ved selskapets reorganisering i 1830 at fiskeriklassen konsentrerer seg om ferskvannsfiskeriene, både fordi selskapet har landbruket som hovedformål og fordi man mangler såvel penger som sakkunnskap til å kunne favne videre.⁷⁾

Møringene gjorde et nytt fremstøt i slutten av 1820-årene. Da ble det rett og slett gjort til vilkår for å få handelsbevilling i Sunnmøre fogderi enten at man utrustet et dekksfartøy til bankfiske på Storeggen eller at man ga et pengebeløp til en eller annen nyttig innretning for distriktet.⁸⁾ Men heller ikke dette initiativ fikk varig betydning. Romsdalsrepresentanten, postmester *Peder Tonning*, la også fram for Odelstinget i 1830 et promemoria av overtollbetjent *J. C. Brun* om fremme av fiskeriene på Norges vestkyst, men betenkningen ble bare henlagt.⁹⁾

De rike sildefiskeriene på Vestlandet betød uten tvil endel for å drive fram bedre båter, men noe avgjørende skifte i forhold til tidligere kan vi ikke peke på. I det store og hele var og ble båtbyggeri et arbeid som man drev ved siden av sitt egentlige bonde- eller fiskeriarbeid, slik man hadde lært det av forrige generasjon. Enkelte distrikter, som Åfjord i Trøndelag, kunne derimot ha båtbygging som en av sine viktigste inntektskilder.

Når det ikke lyktes å komme noen vei med alle disse forsøk på å gi fiskerne bedre farkoster, ligger grunnen ganske klart i dagen. Teknisk befant samfunnet seg på et så primitivt nivå at det ikke forelå noen muligheter for å sprengne den gamle struktur. Fiskerne har også vist en utrolig standhaftighet når det gjelder å holde på den båttype som etter generasjoners innsats var blitt distriktets egen. Kontakten med andre distrikter var heller ikke særlig rik, og hadde man kontakt, så fant standhaftigheten svært ofte støtte i en spesiell tanke: De andre har helt andre behov enn oss. Vi driver dette fiske, og naturforholdene her krever denne typen. Dessuten kjenner vi den fra barnsben. Det er ikke lett å få voksne til å gå ombord i en ny og ukjent båttype. Åndelig sett var man preget av en fatalistisk tankegang. Var det en som blev, så var det vel slik det skulle være.

Slik var situasjonen ved midten av hundreåret. Departementet for det Indre var opprettet i 1845, fiskeriene sorterte under det, men departementet hadde bare administrative oppgaver. I denne liberalismens stortid tenkte i det hele ingen på at staten skulle ta på seg arbeidet for å finne fram til høvelige båter.¹⁰⁾ Slike faglige oppgaver ventet man at de enkelte foreninger og selskaper skulle ta seg av. Disse kunne så eventuelt henvende seg til riksstyret. I Romsdal forsøkte også

landhusholdningsselskapet i slutten av 1850-årene å gjenoppta arbeidet for å få innført dekksbåter. Selskapet fikk bidrag av Selskapet for Norges Vel og endog av statskassen for å få understøtte en båtbygger på Sunnmøre, men båtbyggeren ga opp forsøket.¹¹⁾

Tydeligere enn i mange andre tilfelle kan arbeidet for å fremme den gode båttype, et arbeid med en så utpreget praktisk, materiell karakter, føres tilbake til en enkelt manns idé. Mannen er *Eilert Sundt*, og ideen kom han fram med i sitt skrift fra 1855: *Om Dodeligheden i Norge*. Sundt jevnførte procenten for dødsfall ved ulykkestilfeller, og fant at den lå betydelig høyere i Tromsø stift, enn i de andre landsdeler, folketallet tatt i betraktning. Procenten for Tromsøstiftet, dvs. Nordlandene og Finnmark, var endog 3 ganger så høy som for Island; Frankrike hadde bare $\frac{1}{10}$ av Tromsøstiftets tap. I skrift etter skrift forfulgte Sundt problemet.¹²⁾ Han undersøkte et enkelt distrikt som Haram og fant også her et uforholdsmessig stort procenttall.¹³⁾ Ulykkene i fiskeridistriktene opptok ham nu i en betydelig grad. Det ser ikke ut til at Sundt i sin tolkning har tatt med i betraktningen at i langt høyere grad enn ellers i landet var befolkningen i Nord-Norge henvist til havet som levevei. Forlisprocenten måtte derfor ligge høyere her. Men Sundt kunne senere også peke på at endog Frankrikes tap av mennesker i Krimkrigen viste lavere procent enn Nord-Norges årvisse tap. Dette ga ham en veldig styrke i argumentasjonen. Allerede i 1855 hadde han lansert sin idé: Alle ulykkestilfeller må bli registrert, slik at årsaken kan bli klarlagt. Var ulykken bare et uhell, kunne den vært forebygget osv. I 1861 tar han ideen fram på nytt og vil nu at prestene i Tromsø stift skal gi innberetninger om alle ulykkestilfelle. Takket være biskop *Essendrop* kommer arbeidet igang, og fra 1862 kan Sundt bringe sine årlige oversikter. Rapportene ble trykt i «Folkevennen», men Sundt tok også noen hundre særtrykk og fikk dem delt ut i stiftet. Beretningen for 1864 ble trykt på offentlig foranstaltning og distribuert på samme måte. Sundt stanset ikke med det. Han dro selv nordover for å sette seg inn i båtforholdene, for det var etter rapportene helt tydelig at her var sakens kjerne. «Jeg kom til Nordland og Finnmarken i 1863, og jeg var begjærlig efter å se den båt som jeg visste årligårs blir så mangfoldige menneskers likkiste. Det var nordlandsbåten. Det første inntrykk var at den var forførerisk vakker, og det siste inntrykk var uforandret som det første — kun at synet var blitt enn mere tiltalende. . . »¹⁴⁾

Fyrdirektør *C. F. Diriks* tok i 1863 opp båtspørsmålet i en stor artikkel i *Folkevennen*, muligens etter tilskyndelse fra Sundt, og lanserte ideen om «båt-

skuer, båtmøter — eller hva man nu vil kalle det — hvor der fremmøtte en båt av hvert slags, hver med sin fulle besetning, for samtidig å prøve og veie dens gode og mangelfulle egenskaper mot hinannen».

Diriks' idé var sprunget fram av en aktuell situasjon. For nettopp i disse årene var det blitt kontakt mellom de forskjellige fiskeridistrikter. Inntil året 1857 hadde «austmennene» — folk fra Lister og Mandal amt og fra Stavanger amt så langt vest som til Egersund — ikke dratt lenger nordover enn til det søndre sildefiske, mellom Stavanger og Stord. Fra og med det året dro mange av dem også til det nordlige fiske, utenfor Sunnfjord, særlig ved Kinn.

I 1854 var det her 5 500 «innfødte» og ca. 20 fra strøket sønnenfor så langt som til Bergen.

I 1860 var tallene 6 500 «innfødte», og 6 300 fra strøket sønnenfor. Av disse siste var 1 300 fra strøket mellom Egersund og Lindesnes, 150 lenger østfra. Oppsynssjefen skrev i sin rapport at denne raske utvikling måtte tilskrives de iherdige og dristige fiskere fra Egersund-Lindesnesdistriktet. De skydde ikke noen fare eller noe slit. — Saken var klar. Disse fiskerne kunne drive på en annen måte enn de «innfødte», for de hadde en annen båt, listerbåten. Selvfølgelig var det også andre grunner: de hadde mindre mannskap pr. enhet, med andre ord flere folk, de tok silda av garnet på en annen måte, økonomisk sto de sterkere, de hadde med andre ord flere garn i reserve. Det betød mere slit, men også chance til større vinning. Kostholdet deres var meget bedre; de orket å ro meget lengere; langt flere av dem hadde vært til sjøs og var derfor vant til å greie brasene bedre. Følgene uteble heller ikke. De «innfødte» begynte å legge seg etter de fremmedes båter.¹⁵⁾

I 1860 utkom også en enkel liten fortelling som gjorde et mektig inntrykk utover landet og særlig i kystdistriktene: Bjørnsons «Faderen».¹⁶⁾

For møringene skjedde den avgjørende begivenhet at fiskere fra Bohuslen deltok i fisket på Storeggen fra 1861. Møringene lærte bankfiske av svenskene, og det store omskifte foregikk mellom 1861 og 1885.¹⁷⁾

Eilert Sundt hadde samtidig fått en verdifull alliert i oppsynssjefen ved lofotfisket, kapteinløytnant *Hjalmar Olsen*. Han begynte å oppta forklaringer etter det samme skjema som prestene i Tromsø stift, og fra 1863 av sendte han sine rapporter til Sundt.¹⁸⁾

Samme året sørget kapteinløytnanten for å få opp en listerbåt til lofotfisket. Formelt skulle den være til bruk for oppsynet, men hans hovedtanke var uten tvil at den skulle prøves sammen med nordlandsbåten. «Ved adskillige leiligheter tildro den fremmede båt seg gunstig oppmerksomhet blant lofotfiskerne...»

En båtbygger fra Rana tok nøyaktige mål av den. I 1865 fikk Olsen opp en listerbåt større enn den første, men ingen av disse båter fikk chansen til å stå sin prøve før i 1866. Oppsynet måtte stille garanti til fiskerne for at de i det hele skulle våge å prøve listerbåten, men det ble ikke nødvendig å punge ut med pengene.¹⁹⁾

Omkring 1865 begynte også en viss modernisering av nordlandsbåten. Båten blir lengere, høyere og kraftigere. De nye båtene hadde nesten dobbelt så stor laste-evne som de gamle. Det er tydelig at lofotloven av 1857 som skapte fritt fiske, også skapte behov for bedre båter. Samtidig oppstår endel tekniske nyvinninger. Nu var det nemlig slutt med ländsetninger; man hadde gått over til dregg, så man kastet vrak på det runde akterstevne nede ved kjølen, lot kjøl og stevn danne en vinkel så roret sluttet tett inntil stevnen helt ned. Dette skifte foregikk merkelig fort. Båtbyggere som begynte å bygge en gang i 1870-årene, har fortalt at de visste ikke om noen annen type enn den nye.²⁰⁾ Dette var det siste forsøk på å fornye båttypen innenfor rammen av den gamle konstruksjon.

Av stor betydning for Norge var de internasjonale fiskeriutstillinger som ble avholdt i 60-årene. I Amsterdam 1861 var Norge representert ved Bergenskjøpmannen *H. Baars*, som skrev en utførlig beretning. Viktigere i denne sammenheng er det korte etterskrift fra komiteen som hadde forberedt Norges deltagelse. Den stilte spørsmålet om de åpne nordlandsbåter er de hensiktsmessigste, og om ikke dekksbåter med sneseilsrigg ville gi nordlendingen langt større muligheter. «Er dette mulig, ville mange fiskedager vinnes, skynnsomheten behøvde ikke være så stor, og på samme tid som utbyttet forøkedes, ville der muligens vinnes tid for en noe omhyggeligere behandling». Komiteen besto av *Peter Blytt*, *H. C. Lehmkuhl*, *D. C. Stoltz* og *Gottlieb Thomsen* og deres sluttbemerkning gir en ypperlig karakteristikk av hvordan saken sto på denne tid: «Komiteen har tillat seg å henkaste denne tanke, uten at den har sakkunnskap nok til å bedømme om den er holdbar.»²¹⁾

Imens arbeidet andre videre. Cand. theol. *Peter Schmidt* (1812–96) som selv hadde bodd i Tromsø et ti-år, ble i Kristiania grepet av Sundts rapporter, og i 1863 begynte han å arbeide på en modell til en nordlandsbåt som skulle ha noen nye seil-innretninger og særlig et eget løst dekk, som skulle kunne tas av og legges på i en håndvending. Han fikk bevilgning fra Selskapet for Norges Vel og reiste med sin otring fra Kristiania til Ålesund og tilbake. Schmidt ville fastholde nordlandsbåtens konstruksjon, sannsynligvis fordi han ikke så noen mulighet for å få nordlendingen til å slå vrak på den. Han hadde valgt Ålesund som mål — hensikten var å vise fram båten på fiskeriutstillingen der i 1864.²²⁾ Der var han også



Overlos Hugo F. B. Lous.

etter kongelig resolusjon guide og rådgiver.²³⁾ Utstillingen var offisielt for Romsdals amt, men slik båtsaken nu lå an, var det klart at enhver distriktsutstilling uvegerlig fikk følger for andre distrikter. Innbydelsen ble da også sendt til alle offisielle honoratiores, blant dem overlos *Hugo Lous*, dessuten til Eilert Sundt. En av utstillingens viktigste oppgaver var en jevnføring mellom amtets båter og redskaper med tilsvarende i landet forøvrig.²⁴⁾

I 1864 kom Løberg med sin bok, *Norges Fiskerier*, der han radikalt brøt med det hevdvundne syn på statens ikke-innblanding i fiskerinæringen. Staten skulle ikke bare formidle siste nytt i fangstteknikk, staten skulle også sørge for at det ble innført. Den skulle ikke bare

søke å skape orden med garn og not, den skulle også våke over tilvirkningen av fiskevarer. Løberg krevde statsinngrep der tiden krevde det frie initiativ. Fiskerispørsmål kom mer og mer på trappene, lokalavisene bragte i langt høyere grad enn tidligere fiskeriproblemene inn i sine lederartikler.²⁵⁾

Diriks hadde foreslått Bergen som det naturlige sted for et båtmøte, og på fiskeriutstillingen der i 1865 inngikk også en kappseilas som en del av programmet. Seilassen gikk i Hjeltefjorden med 12 av de 30 båter som var møtt fram til utstillingen. Båttypene kom fra Hvaler, Lista, Hardanger, Stavanger (en not- og en garnbåt) og en enkelt fra Nordland. Båtene var vidt forskjellige: først kom de to los-skøytene med dekk, så fiskerioppsynets svære listerbåt, dernest den langt mindre hardangerbåt med dekk og tilslutt småbåtene, en av disse var endog en lystyacht. Strekningen var ganske kort, bare $\frac{3}{8}$ mil, og alle seilte sammen i en enkeltrevet mersseilskuling. Man hadde med andre ord ingen mulighet for å bedømme båtene etter deres idé og konstruksjon; resultatet kunne i høyden gi en pekepinn, iallfall kunne man ikke på grunnlag av seilassen tale med autoritet til eiere av de forskjellige båttyper. Juryen var helt klar over dette, og felte sin dom rent generelt ut fra båtenes konstruksjon. Men her var juryen ikke til å misforstå: Den østlandske

båtform er i alminnelighet mere tjenlig enn den vestlandske til de norske kyst-fiskerier.²⁷⁾

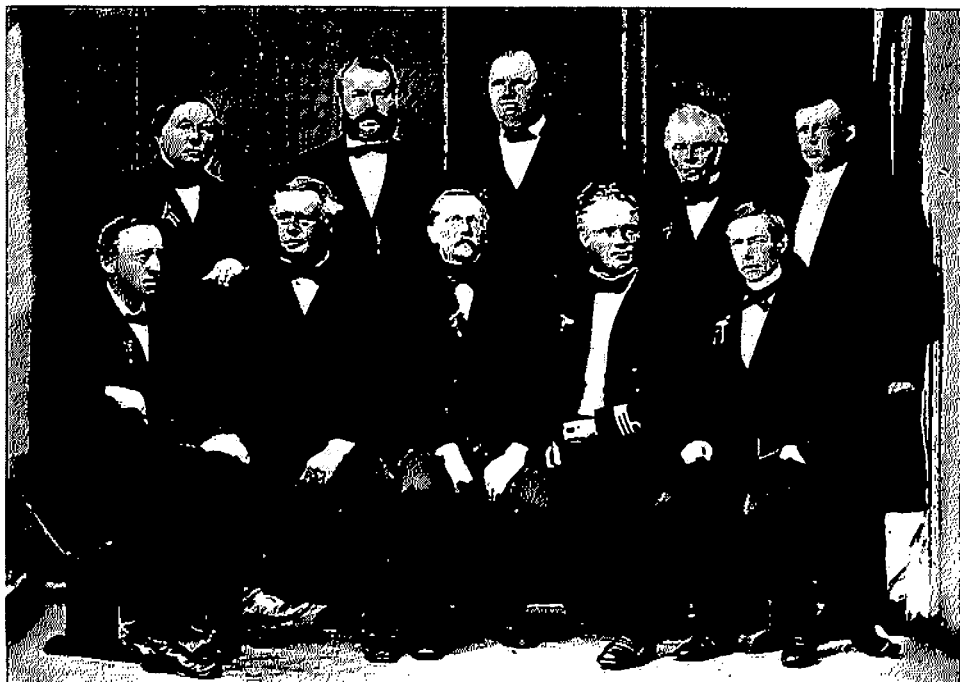
På utstillingen i Boulogne 1866 ble også listerbåten tilkjent første plass når det gjaldt sjødyktighet. Allerede før utstillingen hadde en fransk los anskaffet seg en listerbåt, og han satte den over alle de franske han kjente både i sjødyktighet, seilbarhet og manøvrering.²⁸⁾

Etter forslag fra kapteinløytnant H. Olsen ble ved kongelig resolusjon (21. jan. 1867) bevilget 300 spd. til to Lister-båtbyggere som skulle sendes til Tromsø og Nordland amter for å veilede i bygging og bruk av listerbåter.²⁹⁾ Fra nu av begynte listerbåter så smått å bli bygd rundt om i Nordland. I femåret 1866–70 lå tallet på omkring 20.³⁰⁾ En sak for seg er at allerede i 1864 hadde Skjervøy-fiskere gått inn for å bygge dekksbåter til loddefisket, men om planene lyktes, er vanskelig å si.³¹⁾

Norge var på denne tiden inndelt i to overlosdistrikter, det sønnensfjellske til Flekkefjord; det vestensfjellske og nordensfjellske fra Flekkefjord og nordover. I 1857 ble den 35-årige *Hugo Frederik Balduin Lous* (1822–99) konstituert som overlos i dette siste — det distrikt der losene for alt overveiende brukte åpne båter. Lous hadde familietradisjoner å ivareta på sjøen. Faren hadde vært sjef på briggen som i 1814 førte *Christian Frederik* tilbake til Danmark. Selv var han blitt sekondløytnant i marinen bare 20 år gammel, han hadde vært i engelsk orlogstjeneste og foretatt jordomseiling. Han hadde etterfulgt sin far som overlos og satt fra 1858 som direksjonsformann i Nordre Bergenhus amts dampskipsselskap. Han var en av de ivrigste foregangsmenn for dampskipsfarten på fjordene, han var sjelen i og ble æresmedlem av Bergen skipperforening, han satt som medlem av hovedstyret for Den norske sjomannsmisjon. I pressen leverte han vektige bidrag — et virksomt liv preget av humanitet og rettsinn.³²⁾

I september 1867 slo Lous til lyd for en regatta. Han gjorde det i brev til Stavangers amtmann, *Vilhelm von Munthe af Morgenstjerne*, byfogd *Halvor Olaus Christensen* og ordfører dr. *Henrik Andreas Zellitz Lassen*. Primært foreslo Lous internasjonal deltagelse, men minimum måtte være deltagelse fra hele Norge. Og han foreslo regattaen lagt til Stavanger. Man kan si merkverdig nok, Lous satt jo selv i Vestlandets hovedstad. Selv anga han som grunn at Stavangers næringsdrivende nesten uten unntak var mer eller mindre interessert i skipsfart og fiske-riene. Og at stavangerne for en vesentlig del var sjøfolk som både kjenner kysten og den praktiske gjerning på kysten, «indtil den mindste Detaille».³³⁾

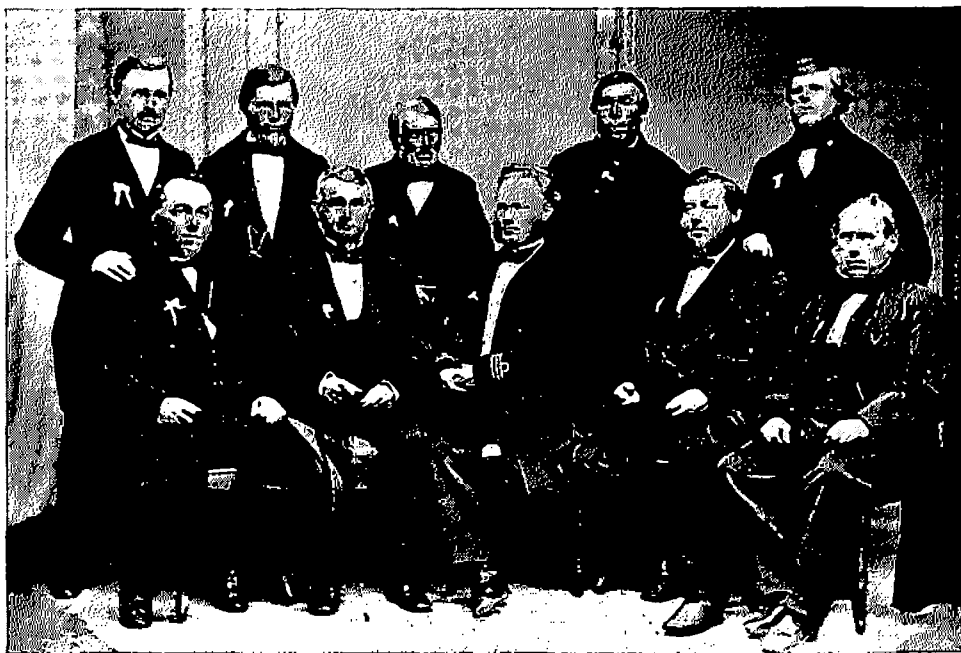
Det samme kunne vel også sies om andre distrikter. Viktigere var kanskje at Stavanger ville danne et naturlig knutepunkt for Lous' idé: å la alle båttyper langs



Regattakomiteen bestod av byens ledende menn, supplert med overlos Lous. Sittende fra v.: Kapteinløytnant Jacob Kielland, skipsreder Lars Berentsen, amtmann Vilhelm von Munthe af Morgenstierne, overlos Hugo F. B. Lous, konsul Jacob Sømme. Stående fra v.: Skipsreder Søren Berner, konsul Thomas S. Falck, skipsreder H. C. Gabrielsen, losoldermann Thomas Natvig, kandidat Jacob Kielland (sekretær).

kysten sette hverandre stevne. Det var tydelig i hvilken retning vinden blåste. Regattastedet måtte ligge nær distrikter som var kommet lengst med båtkonstruksjoner. Det måtte likevel ikke gi de fjernestboende for lang reise. Stavanger hadde dessuten hatt en rivende utvikling etter opphevingen av navigasjonsakten. Handelsflåten var fra 1850 fordoblet fra 30 000 reg. tonn, og byen sto her bare tilbake for Oslo og Arendal. Og siden den første verdensutstillingen i London 1851, var det blitt en naturlig tanke at et nytt sted skulle velges for hver ny utstilling. Ålesund og Bergen hadde hatt sine i årene før.

Allerede 1. oktober 1867 ble «Kapseilaskomiteen» nedsatt etter et orienterende møte i byen. Hvor mange som deltok i dette møte, vet vi ikke. Kildene bare sier at det var en tallrik deltagelse, og vi vet at sågodtsom alle samfunnsskasser var



Juryen var sammensatt av spesialister fra forskjellige distrikter og ulike sosiale klasser. Sittende fra v.: Postmester Ole Edvard Møller, Svinesund, skipsreder Peter Julius Stephansen, Arendal, overlos Hugo Lous (formann), båtbygger Andreas Olsen Stave, Lista, grosserer Peter F. S. Petersen, Stavanger. Stående fra v.: Handelsmann Nils Andreas Schjønning, Stamsund og de følgende i sannsynlig rekkefølge: Fyrforvalter Dahl, Florø, seilmaker Randulf Nielsen, Bergen, båtbygger Jon Larsson Sædthvet, Jondal, Ingebrigt Storesund, Haugesund.

representert. Overlos Lous var selv kommet til byen og motiverte sin idé i et lengere foredrag. Ideen slo an, allerede 17. oktober fikk regattakomiteen fullmakt til å opp-
tre i byens navn, samtidig bevilget Stavanger 1 000 spd. til komiteen. Det er neppe
for meget sagt at «hele byen» sluttet opp om tiltaket fra første stund. For det første
hadde man jo nærmest fått givende en idé som man var vant til at Bergen hadde
monopol på. Men når tanken kunne slå an slik, skyldtes det nok i særlig grad at
byens menn var vant til å gå sammen om en idé, om nye tiltak. Det gjaldt misjons-
tiltak som partsrederier. «Assosiationsaanden» var en vesentlig faktor i byens liv.

14. november 1867 ble regattaprogrammet sendt til alle ordførere langs kysten,
en rekke privatpersoner og til personer og selskaper i Sverige og Danmark — ialt
1 500. Vi legger merke til komiteens evne til å kunne «følge opp» en sak — en av-
gjørende forutsetning for suksess på det dagsaktuelle plan. Resultatet uteble da

heller ikke. Avis etter avis gjorde regattaen kjent. Ved årsskiftet har Morgenbladet en lengere artikkel. 11. januar 1868 omtales den i Bjørnsons Norsk Folkeblad. Kommune etter kommune bevilget penger til premier. Viktigere var kommunenes bidrag for å lette adgangen til regattaen for de ubemidlede klasser. Allerede i februar 1868 kunngjorde dampskipsselskapene at billettprisen ville bli satt ned til det halve.³⁴⁾ Det var ikke ualminnelig å gi slik reduksjon på denne tiden for deltakere i større møter, det være seg lægemøter eller kirkelige møter. Lignende reduksjon ble vanlig også gitt for Bibelselskapets fraktsendinger.³⁵⁾ Nu ble kunngjort at mindre båter ville bli medtatt gratis, såsant det ikke fortrengte andre varer. Og alle selskapene som hadde ruter på Stavanger — det var bergenske, sønnenfjellske og nordenfjellske — lot dem som hadde kjøpt tur-returbillett, returnere med hvilket skip de ville, uansett hvem som hadde utstedt billetten. Almenånden var sterkere enn egeninteressen.

Utover våren ble det klart at regattaen ville bli en landssak. Flere faktorer viste det: Først og fremst kom alle meldinger om interessen rundt om i landet. Trondhjems Stiftsavis kunne i mars skrive at «regattaen synes i alle landets kystkommuner å bli omfattet med interesse.»³⁶⁾ Avisen føyde riktignok til: «på en enkelt unntagelse nær» — men denne sats understreker vel nettopp interessens omfang. Dernest viste juryens sammensetning det. Alle som ble spurt, fra Svinesund til Lofoten svarte ja. Lofotens representant hadde noen år før mistet fire av sine søskenbarn ved en og samme kullseiling.³⁷⁾ — Endelig viste bredden i bidragene det. Bidrag kom også fra nordmenn og selskaper i utlandet. Ved kongelig resolusjon 2. april ble 100 spd. av fiskerioppsynsmidlene stillet til disposisjon.³⁸⁾ For kommunene var bidrag nok for endel blitt litt av en prestisjesak. Både Bergen og Kristiania bevilget 300 spd., Arendal 150 spd., Drammen, Trondhjem og Kristiansund N. 100 spd. hver. Fra Bergen kom også 50 spd. fra Det nyttige Selskap og 2 spd. fra fribaker *Hansen*. Fra Stockholm ble meldt privat at kongen og kronprinsen ville være tilstede.³⁹⁾ Vi vet iallfall kronprinsen hadde planlagt å reise, men ble forhindret. Meldingen skapte iallfall større interesse for saken. Det samme gjorde de premier som de kongelige satte opp. Premier kom også fra Selskapet for Norges Vel, fra privatpersoner, firmaer, og kommuner i Norge; et enkelt firma i Edinburgh ga 10 ruller seilduk, noen marineoffiserer ga et drikkehorn av sølv, noen arbeidere ved Horten Værft en skipsmodell til den båt som hadde best redningsutstyr. Vignæs Grubeselskap stilte 50 spd. til disposisjon for den som ble rammet av en ulykke under regattaen. Premiebidragene oversteg komiteens dristigste forventninger. Inkludert Stavangers bidrag beløp pengegavene seg til 3 250 spd.

Den offisielle innbydelse gikk ut 5. mai 1868, og i ikke mindre enn 4 700 ekspl. Departementet ytet medvirkning for distribuering i Sverige og Danmark. Marinekommandoen ga ordre at korvetten «Nornen» og briggen «Statsraad Erichsen» skulle stå til disposisjon for regattakomiteen. Og etter kongelig resolusjon kom også dampskipet «Ægir». Sverige lot seg representere ved marinefartøyer.

Ved anmeldelsesfristens utløp 15. juli var 285 båter påmeldt. Det kom riktignok ikke flere enn 195, men endel båter deltok i flere klasser, så antall konkurrerende båter ble 244 — og sågodt som alle båttyper var representert. Fartøyer for bankfiske savnet man derimot.

Det var ikke nytt i Norges historie at man hadde arrangementer med tilslutning fra praktisk talt hele landet. Thranes arbeiderlandsmøte i 1850 hadde representanter bare fra Østlandet og kystbyene i sør og så langt vest som Stavanger. Lilletinget i 1851 hadde en noe videre deltagelse: Østpå til Røros, vestpå kom Voss og Lærdal med.⁴⁰⁾ — Man regner at den kristne misjonsbevegelse hadde sitt første egentlige landsmøte i Norge i 1846,⁴¹⁾ men det er vel tvilsomt om de 63 deputerte kom fra alle landsdeler.⁴¹⁾ Det gjorde derimot de 314 deputerte til generalforsamlingen i Bergen 1864.⁴²⁾ — Sangerne hadde hatt stevner for Østlandet i 50-årene og sin store sangerfest i Bergen 1863 med deltakere også fra det nordenfjellske.⁴³⁾ — Avholdsfolkene hadde fått sin sentralforening i 1862, men på kongressen i Bergen det året var bare Kristiania, Bergen, Stavanger og Skjold representert. Først i 1870-årene kan vi tale om landsmøter for denne bevegelse.⁴⁴⁾

Det nye ved regattaen var at en yrkesgruppe hadde sitt «landsmøte»; og vel å merke for å tjene gruppens faglige interesser. Det andre nye var at en regatta skulle holdes. Det var den første regatta i stor stil. Komiteen hadde ingen erfaringer å bygge på. Man visste om de lystseilaser London Yacht-Club hadde arrangert. Men komiteen hadde en helt annen oppgave, som måtte gripes an på sin egen måte. Nettopp fordi dagens menn måtte begynne på bar bunn, gikk de grundig til verks og utarbeidet planene i detalj. Det eneste de ikke bestemte, var kursretningen for hovedløpet. Vinden fikk avgjøre den. Akkurat som hele arrangementet sto og falt med vinden. En ting var å invitere fiskere fra hele den langstrakte kyst, noe helt annet var å vite om det kunne holdes en regatta.

Når regattaen fikk slik landstilslutning, skyldtes det nok at tiden virkelig hadde interesse for den hurtige seilas. Spesielt fraktfarten og klipperfartøyene hadde fått folk til å våkne her. Men landstilslutningen skyldes i særlig grad

regattakomiteens opplegg. Den opererte med ialt 17 adskilte konkurranser. Først og fremst skilte man mellom dekk- og åpne båter, dernest mellom de ulike bruksbåter: garn- og notbåter, båter til vårsild-, skrei- og makrellfiske, losbåter (2 klasser, med og uten bom) og skipsbåter. Prøvene gjaldt både seilas og roing for båter som ble rodd med henholdsvis 4, 6 og 8–10 årer. Blant dekksbåtene skilte man mellom fartøyer under og over 12 c. l.

Komiteen utarbeidet et karaktersystem som ytterligere understreket dens forsøk på å vurdere båtenes forskjellige kvalifikasjoner. For å ta garn- og notbåter. Ved bedømmelsen av dem ble tatt hensyn til seilas, roing, sjødyktighet, form og innredning. De tre første var de viktigste egenskaper og fikk hver 25 som høyeste poengtall; form og innredning fikk bare 20, og sluttsummen var avgjørende. En makrellbåt fikk 25 som høyeste tall for seilas, 10 for roing, 25 for sjødyktighet og 20 for form og innredning. Skipsbåter fikk 25 for roing, 10 hver for sjødyktighet, bæreevne og rommelighet. Skreibåter fikk en ekstra prøve som var av betydning for å vurdere den, nemlig andøvningen, dvs. evnen til ved hjelp av årene å holde en båt på samme sted mot vær og vind.

I alle kystdistrikt visste man etter dette opplegg at enhver båt ville få sin fair chance.

De viktigste fiskeriene var sild- og skreifiske, og i sildefisket var det garn-, ikke notbåter som spilte hovedrollen. Kongens premie skulle gå til beste garnbåt ved vårsildfisket, kronprinsens til beste skreifiskebåt. — Men heller ikke båtbyggerne ble glemt. Premiært ble de som hadde bygget flest båter innen en viss tid og som hadde levert en båt som tok regattapremie. En rekke premier var pengegaver, og endel av bidragene til regattaen gikk til innkjøp av premier hos gullsmed *Tostrup* i Kristiania.⁴⁶⁾ Kun det beste skulle være godt nok.

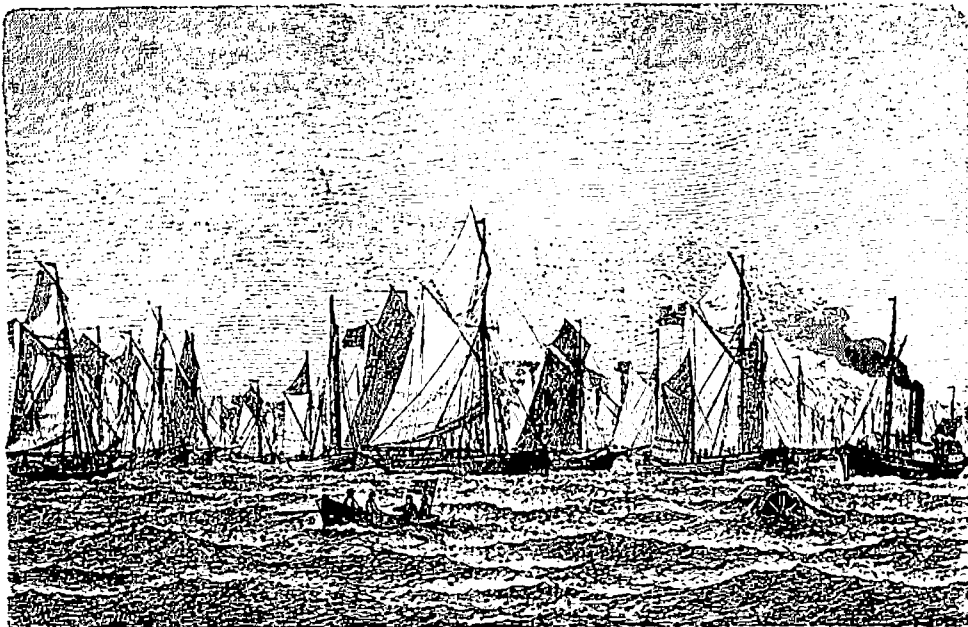
Et hovedpunkt var stedet for prøvene. Skudenesfjorden kom på tale, men både på grunn av seilforholdene og av hensyn til tilskuerne ble det forslaget forkastet. Komiteen ble stående ved Randabergviken—Kvitøy rundt—Randabergviken som hovedløp, en seilerdistanse på vel 6 sjømil. Prøvene i roing gikk fra Randabergviken til Gryta—Flatskjær og retur, $\frac{2}{3}$ mil, og mindre seil- og roprøver fra sundet mellom Skansen og Græsholmen dels rundt Marøyå og dels rundt Flateskjær.⁴⁶⁾

Det ville vært påfallende hvis rutene var blitt akseptert uten innsigelser. Motargumentet var naturlig nok at her gjaldt det å være lokalkjent. I åpen sjø uten kastevinder og der strømmen var ens, ville alle stå likt. «Den alminnelige mening er at man prostituerer seg ved å være med, for selv med god båt kan man ødelegge dens renommé, uaktet det sist bestemte sted er bedre enn det første», skrev en

listring og ville ha prøvene utenfor Jæren, «ellers kommer ingen listring».⁴⁷⁾ Det er vel tydelig at denne mann ikke var lokalkjent. I den grad det var mulig hadde nemlig komiteen gått inn for et sted som ville gi like vilkår for flest mulige. Strømmen kan riktignok være sterk ved Kvitøy, men enten går den nord eller syd, og løpet gikk utenfor alle småøyer. Løpet gikk dessuten i nokså nær en sirkel. Alle ville få vinden inn fra alle sider; alle ville få høve til å prøve sin båts forskjellige kvaliteter. Deltakerne fikk drafft, og en rekke vaktskøyter og båter ble fordelt langs ruten. Dessuten ble satt opp 6 seks-alens sjømerker — hvite ved Sveinene i nord og ved Håboen i syd, røde på øyer og holmer mot vest. Slike sjømerker var noe nytt her, og de viste seg så verdifulle også for andre, at man håpet merkene ville bli stående, iallfall til havnevesenet fikk remplasert dem.⁴⁸⁾

Allerede i juni er det tydelig at byens menn gjør sitt for å ønske gjestene velkommen. Magistraten sørget for at Torgets fontene ble pusset opp, parkanlegget ved Ladegårdsveien likeså. Magistraten forsøkte også å samle private bidrag til en vannspring i parken. Man etterlyste offentlige toaletter. Enhver civilisert by har det, vi står tilbake — under regattaen vil det rimeligvis bli sterk etterspørsel. Så gjensto bare å håpe at fyllickene «ville være så galante å fortrekke» fra sine faste oppholdssteder rundt Torvebryggen.⁴⁹⁾

Søndag 2. august ble regattaen åpnet. Kirkeklokkene ringer og kanonene tordner. Om ettermiddagen prosesjon med 25° Celsius i skyggen — toget gikk fra Parken gjennom Kirkegaten, Holmegaten, Skagen og over Torget til tribunen på Kongsgård. Først skarpskytterne som hadde fått sitt korps året før, så musikantene, byens losere med nordiske flagg, svenske og norske matroser, regattakomiteen, dommerne og juryen, magistraten, formenn og bystyremedlemmer, offiserer fra marinefartøylene, latinskolens lærere og øverste klasse, byens embedsmenn og bestillingsmenn, førere og formenn på alle regattabåtene, byens handelsstand, byens skipper, styret for den tekniske forening, håndverkerne, sangforeningen og turnforeningen og tilslutt igjen svenske og norske matroser.⁵⁰⁾ I Kongsgårdshaven foretar amtmann Morgenstjerne den høytidelige åpning og telegrammer fra konge og kronprins blir lest. Parken har fått gassbelysning og blir det naturlige sentrum for hver aftens folkefest. Gjennom en portal i gotisk stil kom man inn i hovedgangen som dannet en gassarkade med et endeparti der man så en båt for fulle seil, alt i ildkonturer.⁵¹⁾ Alle deltakere har fri adgang, de øvrige skulle betale 4 skilling. Men naturen gikk over opptuktelsen, og man tok det ikke så nøye. «Men det var jo også Regatta-Fest.»⁵²⁾



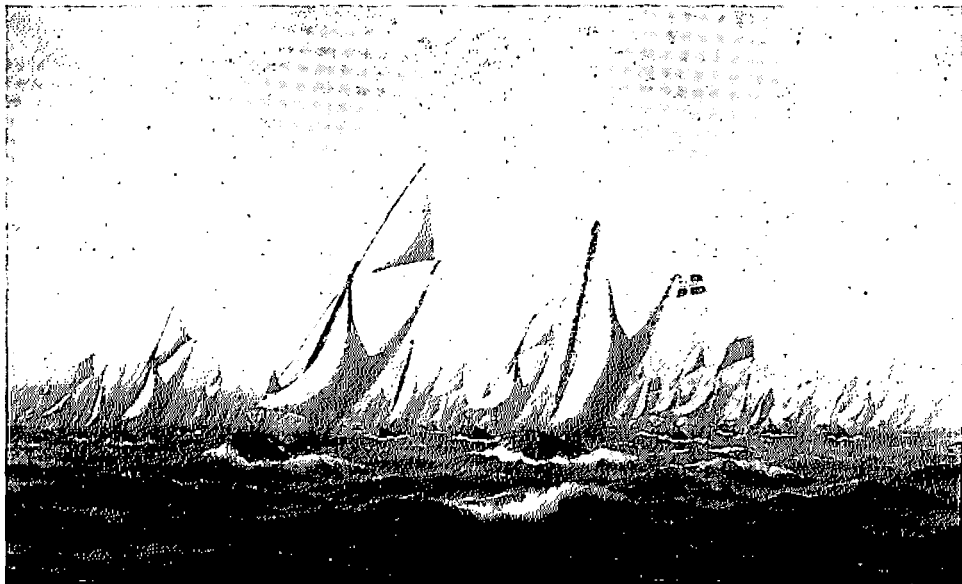
Første seilas — båtene venter på startsignalet.

Alle sjøfolk visste det ville bli godt seilervær, for månen sto i konjunksjon med Jupiter, og dette gamle værmerke hadde aldri slått feil — idag vet vi at denne konstellasjon ingen innflytelse har på været. Første dagen slo da merket også feil, det var bare fra løy til laber bris. Men noen måtte begynne og klokken 8 gikk startskuddet for notbåter, skreibåter, makrellbåter, fartøyer på 10–20 lester og los-skøyter med gaffelseil og bom. Det var ikke mere enn 35 båter ialt, og selvom nordenvinden frisknet noe til, ble ikke flere sloppet ut den dagen; det var ille nok med dem som var ute.⁵³⁾

Andre dagen hadde også klarvær uten vind, og man benyttet stilla til å ro i; det var over 50 garnbåter og bestemann greide de $\frac{2}{3}$ mil på 27 $\frac{1}{2}$ minutt. Not- og skreibåtene lå naturlig nok litt over, med henholdsvis 34 $\frac{3}{4}$ og 31 minutt for bestemann. Det var hardangerbåtene som viste seg å være de skarpeste robåter. Med hardangerbåter mener vi her alle båter som hadde typiske hardangertrekk, selvom de var bygd andre steder. Og av disse to grupper var de «ekte» hardangerne de allerbeste.

Vinden frisknet ved middag opp til stiv bris fra VSV, og korvetten ga signal at seilas skulle begynne. De åpne losskøyter fikk ordre til å åpne rekken og strøk avsted i flyvende fart for den friske vestavind og avsted bar det med rumskjøts seilas — idag gikk den først nordover og med stiv kryssing langs Kvitsøys vestsida inntil Håboen var forover. Så ble det nesten platt seilas tilbake til Tungenes, for derfra å skjerpe bidevind inn til korvetten.

Etter losbåtene kom 59 garnbåter, 21 fartøyer under 12 c. l., 15 losskøyter og 13 makrellbåter. Avseilingene foregikk så tett etter hverandre som mulig, både for båtene innenfor samme klasse og i de forskjellige klasser. Et helt apparat av kadetter hadde plass akter på korvetten og noterte avgang og ankomst for båtene. Leia ble fylt med seilere, etterhvert tapte folk på land synet av dem i det fjerne, så disig været var. Men fra Kvitsøyfyret kunne man følge dem hele veien. Vest for Kvitsøy var kryssingen så skarp og havgula så strid at de fleste båtene måtte ta både sine gaffeltoppseil og noen også klyveren. Kamplysten var stor. Ingen strøk seil for den annen før han var nødt. Ikke før var de kommet forbi og fikk det litt rommeligere, før seilene atter ble satt. Til siste minutt ble de ført. Etter nærmere 4 timers seilas stakk de første båtene frem bak Tungenes; snart var flere i sikte, og på få minutter var hele massen rundt pynten. Med forbausende fart kom omtrent 120 seilere brusende frem. Det var som å høre en foss larme. Ofte krenget lønningen til overkanten av skvettbordet sto under vann. Det så virkelig farlig ut for de åpne båtene, slik de skarpe flak kom og rusket i dem. Alle kjempet hardt mot sjøbrisen og den krappe strømsjø. Statens «Ægir» dampet fram og tilbake med komiteen ombord og saluterte av og til for å vise enkelte seilere særlig oppmerksomhet. På «Nornen» ble rærne mannen og salutt avfyrt når noen utmerket seg. Tidsdifferansen mellom beste og dårligste båt var opptil 2 1/2 time innenfor samme klasse, og nesten 3 timer i det hele. Hele dette mylder av båttyper kom inn i en eneste stor og broget blanding. Beste båt tilhørte et komitemedlem, postmester *Ole Edvard Møller* fra Svinesund. Han hadde også vunnet premie i Hjeltefjorden med en annen hvalerskøyte. Denne gang hadde han et fartøy under 12 c. l. som tok turen på 4 t. 1 min. 2 sek. Han hadde holdt en gjennomsnittsfart av 6 mil og slo nestemann i samme klasse, «Johan Sverdrup» fra Hjelmeland, med 42 min. De neste fra Feda, Finnøy og Flekkefjord kom hakk i hel. Sågodtsom alle disse var skuter som både sommer og vinter seilte mellom fiskeværene og byene med fersk sild. Forskjellen mellom postmester Møllers skute og alle de andre er påfallende. Møllers var 37 fot lang og 13 fot bred. Byggmesteren hadde målt ut en eldre hvalerskøyte som var en god seiler, og så gått inn for å bygge en skøyte som forente



Garnbåtene for vårsildfiske seiler opp fra Tungenes til Randabergviken.

hvalerbåtenes flak med en større lengde og forholdsvis mindre bredde. Her var uten tvil grunnen til den ypperlige seilas.

Beste garnbåt for sildefiske greidde seilasen på 4 t. 26 min. og 13 sek. Rundt regnet gir det 170 meter på minuttet. Dette var regattaens hurtigste åpne båt. Den tilhørte kjøpmann *Tonnes Jonasen* i Stavanger og var bygd av *Johan Johnsen* i Tananger. De 8 neste kom kort etter hverandre innenfor 21 minutter. I det store og hele var det her 3 båttyper som konkurrerte, hardanger-, lister- og flekkefjorbåten. Vinneren hadde «*sin egen Skabelon*» — nærmest en kombinasjon av lister- og hardangerbåten. Det var 4 hardangerbåter som kom etter bestemann. Et par av disse båtene var riktignok bygd ved Stavanger og på Sjernerøy. Men i gjennomsnitt lå listerbåtene best an.

Torsdag 6. gikk roprøvene fra «Statsraad Erichsen» ved Græsholmen rundt Flateskjær. Det var ialt 11 000 alen å ro. Båtene ble inndelt i klasser alt etter hvor mange årer de hadde, men ingen åre måtte roes av mere enn én mann, forøvrig var det valgfritt hvor mange mann som var ombord. Beste 4-årrers båt greidde 223 alen i minuttet — den trengte altså 53 min. 48 sek. for å ro en sjømil eller 1 time 20 min. 42 sek. for å ro en norsk mil, beste 6-årrers oppnådde 248 alen og 8–10-årrers

hele 270 alen, dvs. sjømil på 44 min. 27 sek. og en norsk mil på 1 time 6 min. 45 sek. Denne var en russisk gigg fra krigsskipet «Ingermanland», som mange år før hadde forlist utenfor norskekysten og nå tilhørte Jacob Kiellands arvinger. Annenpremie her tok «Nornen» sjefs fartøy, bygget i Frankrike. Den gjorde 265 alen. De to neste, to hardinger og en kinnbåt greidde 253, 251 og 250 alen. «Statsraad Erichsen»s travaille kom hakk i hel, men i likhet med «Nornen» var sjefen galant nok til å avstå fra premie som her gikk til Eivindvik.

Disse båtene hadde også seilerprøve fra Græsholmen rundt Marøyna og Flateskjær. Et spesielt signal ville bli gitt for å tilkjenne om man skulle seile rundt Flateskjær først eller sist. Endel misforsto og valgte den letteste vei. Tilfellet gjorde at det var stavangerne som slik ble satt utenfor konkurranse.

Nå gjensto prøvene for sjødyktighet og hensiktsmessig form og innredning. Her sto og falt det med juryens skjønn.

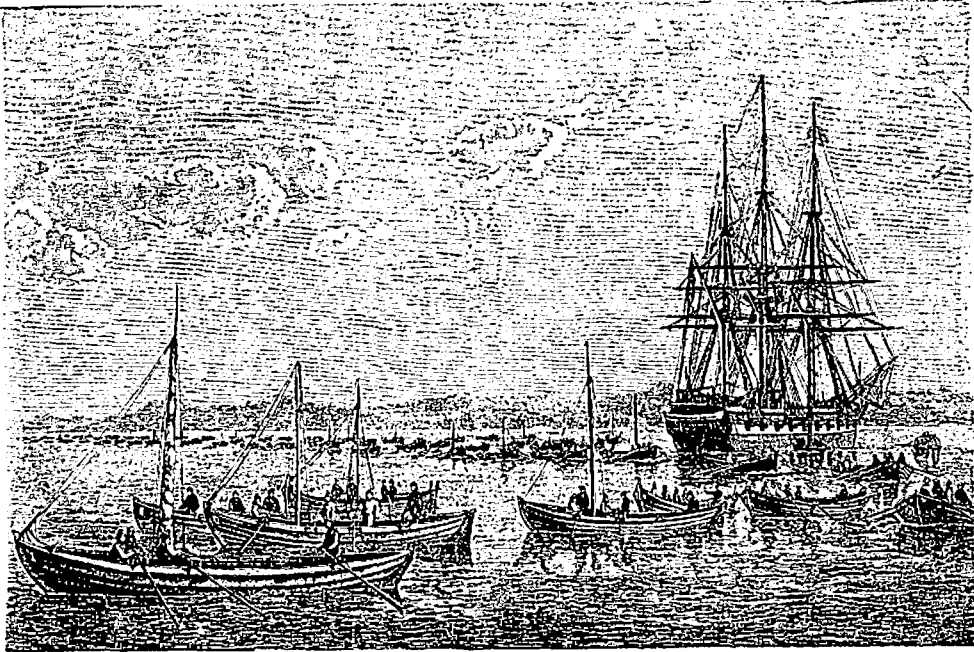
Juryen hadde en meget vanskelig oppgave. Den skulle ikke bare ha generell innsikt i sjømannskap, men den skulle også vise at den kjente de forskjellige fiskerier og alt det som fra båtens side krevdes til dem. På forhånd var det avgjort skepsis blant fiskerne om juryen maktet denne oppgave.

Etter juryens dom forstummet kritikken. Dommen overrasket fiskerne slik at de fullstendig kapitulerte både når det gjaldt juryens rettferdighetssans og dens innsikt. Juryen gikk grundig til verks. En rekke båter ble trukket på land så hele konstruksjonen kunne bli vurdert. Enkelte båter ble fotografert. Nu passet båtbyggerne også på. De samlet seg i flokkevis omkring de landsatte båter, foretok målinger og vurderte formene. Ikke alle hadde notisbøker til å notere i, «men på mangel på panne kunne man dog tydelig lese at der bak denne satt en intelligensens skarphet, der var mere verd enn løse papirstumper.»⁵⁴⁾

Juryen forsøkte seg ikke på noen hårfin gradering. Et stort flertall blant garnbåtene fikk karakteren 22 for sjødyktighet og ennå flere fikk 18 for form og innredning. Juryen sa med andre ord at i enkelte distrikter der båtbygningskunsten er gammel, må den synbare forskjell bli relativ liten; det avgjørende er prøvene i praksis. Samtidig ga juryen klare uttrykk for sin mening der det var nødvendig. En båt fikk passet påskrevet slik: Smukk form, velbygget båt, men forkastelig til bruk på havet under vårsildfisket. Denne Kinn-båt var raskeste garnbåt i roing, men hadde et aldeles elendig seilerresultat, og både sjødyktigheten og formen ble verdsatt til bare 6. Om notbåtene uttalte juryen generelt at speilbåten var mere hensiktsmessig for notkasting og trekning enn spissstevningen.

I klassen garnbåter for skreifiske deltok båter fra Lista til Rana. Om listerbåten sa juryen at den var sågodtsom ubrukbar her. Karakterene for form lå på mellom 10 og 18, listerbåten fikk 4. Grunnen var særlig at akterskottet ikke var såvidt udekket at det var nok plass til å få opp garnene. Byggmesteren hadde da heller ikke sett skreifiske, men bare samlet opplysninger. Juryen fant derimot at sunnmørsbåten konstruksjon formentlig måtte kunne beholdes, bare båten fikk mere tidsmessig bordlegning, for båten var ikke sterk nok på midten. Hardangerbåten ble funnet vel kort. Disse båtene hadde også andøvningsprøven. Den foregikk vest for Kvitøy, og «Egir» tok alle skreibåtene på slep. Både ranværingen og åsfjordingen var listerbåten overlegen. Riktignok var listringene ukjent med prøvene, men avgjørende må ha vært konstruksjonen med de lange, lave nordlendinger mot den mere høybyggede og dyptgående listerbåt. Resultatet av prøven ga da også med god grunn nordlendingen et argument mot å bruke listerbåten på lofotfisket — det være seg med eller uten forandringer. I makrellbåtklassen deltok bare 13 båter, hvorav 6 var fra Lista, 1 bergensbåt som hadde hardangerbåten hovedtrekk, bortsett fra at den var langt bredere. Resten var fra forskjellige steder på sydvestkysten. Både i seilas og roing feiret lister- og flekkefjordbåtene her sine triumfer. Bergensbåten ble fullstendig akterutseilt, men fikk også den dom av juryen at en hardangerbåt umulig kunne tåle en slik bredde som 10 fot over esingen mot 25 fots lengde mellom stevnene. Den var rett og slett farlig på makrellfiske på grunn av bredden, og for kort til å rede garnene. Men så var det også en Bergenskjøpmann som hadde forlangt båten bygget slik, da han mente de vanlige lengde- og breddeforhold ikke var de riktige. En søgnebåt var sendt som representant for sin bygd. I seilas lå den langt bak gjennomsnittet av listerbåter: Det var bare én listerbåt den slo. Og jevnførte man søgnebåten med alle listerbåtene i sildegarnbåtklassen, var det også her bare én av de tallrike listringer den slo.

Regattakonkurransene var slutt. Men det var blant annet ett spørsmål som var forblitt ubesvart: Hvem var best, hvalerskøyten eller listerbåten? De fleste hvalerskøyter hadde nemlig konkurrert som losskøyter, de fleste listerskøyter som makrellskøyter. Og disse hadde seilt hver sin dag. Listringene sendte deputasjon og ba om ekstraseilas: gjerne uten premie, og «vi ligger gjerne og venter 8 dager på stiv kuling.» Komiteen valgte å avholde en ekstraseilas lørdag 8. august. Den kom med regnbyger og stiv kuling av VSV. Ikke flere enn 16 båter møtte, 8 av hver. Man savnet mange av dem som tidligere hadde klaget over flau vind. Mange av dem som hadde lovt å delta kom ikke; selv ikke etterat en jurymann hadde oppfordret



Roprogen er slutt. Garnbåtene vender tilbake til «Nornen».

dem spesielt. De 16 båtene satte avsted, dels med enkelt, dels med dobbeltrevet seil. Ut fjorden bar det i strykende fart liketil Sveinene og innunder Kalvenes. Her begynte den egentlige kryssing og harde kamp for å komme Håboen forover, både vind, hav og strøm var imot. Særlig ved Imsene var havet opprørt. Én ga opp fordi rorpinnen knakk, en annen fordi han hadde for lite mannskap. Så heftige som bygene var, gjaldt det å reve hurtig og så stikke raskt ut igjen. En tredje ga opp fordi han så at ingen premie kunne vinnes. Bare 5 hvalerskøyter og 8 listerskøyter fullførte. Dette ga altfor lite materiale til en grundig jevnføring av de to grupper, men et par ting sto iallfall fast. Den skarpbyggede listerbåt skar langt lettere igjennom sjøen enn hvalerbåten som med sin flate baug kastet sprøyten langt unna seg. I luv og fart hevdet hvalerskøyten derimot sitt gamle ry. Stort nærmere kunne man ikke komme, for bare 11 min. skilte de 4 beste båtene. Det var to hvalerskøyter først; så kom to av båtbyggeren Hans Kristian Bordhaugs skøyter (Lista). To av de andre skøytene hans tok 8. og 9. premien. Ellers var det hårdfin gjennomsnittstid mellom hvaler- og listerskøytene.

Men vel så viktig som dette resultat var at man kunne få vurdert hvordan en og samme båt var under forskjellige seilerforhold.

Jacob Kielland (dikterens bror) var komiteens sekretær, og han sammenfattet sitt syn i følgende dom: Når en listerskøyte seiler like godt som en østlandsk skøyte i storm, så seiler den også likeså godt som den i frisk vind og bedre enn den i flaut vær. Men om listerskøyten er bedre i stormseilas, kan ikke sies å være avgjort.⁵⁵⁾

Juryen fant at det fordelaktigste ville være å samarbeide de to former, idet man beholdt den østlandske skøytes flak og den vestlandske skøytes lengde- og breddeforhold, stevnskudd og høyde over vannet. For uten tvil var listerskøytenes lengde- og breddeforhold langt heldigere enn hvalerskøytenes.⁵⁶⁾ Dette var en uttalelse med en langt annen kraft enn den Bergensjuryen hadde brukt tre år før.

Sammen med disse skøytene fikk også åpne båter for sild-, skrei- og makrellfiske lov til å delta i ekstraseilasen. Grunnen var særlig at sørlendingenes skreibåter med råseil skulle gi en prøve på hvordan de klarte seg og kom fram i storm. Men bare en skreibåt fra Sunnmøre meldte seg, så *den* prøven var forgjeves. Forøvrig møtte 6 sildegarnbåter og 4 makrellbåter. Bare 3 stykker, 1 fra hver gruppe, greidde å kjempe seg rundt Kvitsøy. Den beste ble makrellbåten, forøvrig den samme som hadde vunnet sin klasse noen dager før, bygget av listringen *And. Christoffersen Vatne* og ført av eieren *Soren Chr. Brækne*. Garnbåten som greidde seg, var bygd i Flekkefjord og eides av *Monsen & Hansen* i Tananger.

Ser vi på premielisten under ett, er det tydelig at det sørlige og vestlige Norge til og med Hardanger hadde dominert regattaen. Hardangerbåtene og en flekkefjording hadde tatt de 6 premiene i klassene garnbåter for sildefiske; begge premievinnerne i notklassen var hardangerbåter; i losklassen var en fra Rægefjord og to fra Hardanger. Listerbåten hadde tatt alle premiene både i makrellbåt-, makrellskøyteklassen og dessuten blant losskøytenes med gaffelseil. En kragerø-, og en tjøllingskøyte tok premiene i klassen losskøyter med spridseil.

Det var bare blant garnbåter for skreifiske at de nordligere distrikter kom inn i bildet. Her var premievinnerne fra Åfjord, Rana og Nordmøre.

Blant fartøyene under 12 c. l. har vi allerede nevnt postmester Møllers; nr. 2 og 4 var bygd av *Levar A. Skiftun* i Hjelmeland, nr. 3 kom fra Lister. Av fartøyene mellom 12 og 20 c. l. var de 3 premievinnere slupper fra Stavanger — vinneren opprinnelig engelsk, men ombygd av *Knud Kaisen*.

I de andre avdelinger var ikke de enkelte båtformer så fremtredende at noe alminnelig resultat kan trekkes ut av materialet. Men et flertall var bygd i Hardanger. Men vi er ikke rettferdige i vår vurdering før vi tar med i vår beregning at hoved-

tyngden av deltakerne kom fra sør for Trondhjem. Kildene gjør det ikke mulig å gi nøyaktige tall, men det er opplagt at nordlendingene var i desidert mindretall. Nordland amt hadde derimot til fulle vist sin interesse ved å gi som premie en fullt utrustet halvfjerderumsbåt.

Resultatet av det omfattende juryarbeid ville ikke foreligge før siste dagen. Imens fikk man høre foredrag av professoren i meteorologi, *Henrik Mohn*, om stormene på kysten den siste vinter. Man fikk i hendene *En Stavangersk Cicerone* som var utkommet akkurat til regattadagene. Bak den anonyme utgiver skjulte seg brorsønn av overlos Lous, den begavede 22-årige *Carl Sev. Schelven Lous*, som døde året etter. Boken hadde tydelig sin forløper i «En bergensk Cicerone», som den 26-årige *Fredrik Meltzer Wallem* hadde utgitt anonymt til sangerstevnet i Bergen 1863.

Festkomiteen hadde sørget for å utsmykke byen, og den arrangerte det offisielle regattaball med 300 deltakere. For en bergenser var den interessanteste iakttagelse «hvor mange Skjönheder der findes blandt Stavangers Damer». Ukens annet høydepunkt var den store regattamiddag i Sparebankens festlokale. Byens fedre og honoratiores sammen med de fremmede utgjorde 145 deltakere, og for 5 spd. pr. persona fikk man en 16-retters middag:

Bouillon med Kjødboller og Posteier.
Oxebryst og Tunge med russiske Ærter.
Skinke med Suurkaal.
Ægte Skildpadde, Gjæs og Ænder med Potetes og Agurksalat.
Høsepai med grønne Ærter.
Meloner.
Afkogt Lax med Potetes.
Fiskepai fylt med Hummer.
Aal i Carry.
Rumqudding med Rødvinsauce.
Kyllinger med Sukkerærter og Stikkelsbær.
Lammesteg med Blomkaal.
Dyrefilé med brunede Potetes.
Grisesteg med Suurkaal.
Vanille-Is med Marinskage.
Krandsekage.
Wienerkage.
Frugt og Konfekturer.

Men så hadde man også et program man skulle gjennom. Det var taler for de kongelige og for kongehuset, for Sverige av konsul *Ths. S. Falck* og for Danmark av rektor *Johannes Steen*. Hans tale hevet festen til et høyere plan. Steen dvelte ved landets 20 år gamle frihet, ved dets kamp for å bevare sitt nasjonale selv. «Må da ikke vi, nettopp vi, der her er samlet at feire en fest til ære for bedriften for havet, til ære for den djerpe sjømann og hans oppfinnsomhet for å bli herre over det tro-løse element, må da ikke vi særlig minnes det folk, med hvem vi sålenge har pløyet bølgen tilsammen, vår felles vei til ros og makt.»⁵⁷⁾

Det ble talt for den svenske marine, og for regattaens far, overlos Lous. Over-losen holdt sin takketale med skål for regattaen, og for første gang ble sunget offentlig den sang Bjørnson hadde skrevet for anledningen:

VED BAADSTEVNET I STAVANGER

den 5te August 1868.

Tone: Se Norges Blomsterdal.

Den norske Sjømand er
Et gjennembarket Folkefærd;
Hvor Fartøi flyde kan,
Der er han første Mand.
På Togt og hjemme her
Ved Sund og Skjær og Fiskevær
Han tar sin Gud i Sind
Og sætter Livet ind.

Her er et Folk i Krig
For Livet uafsladelig —
Med dyre Mandefald
I Kampe uden Tal.
Det, som er dagligdags,
Det nævnes ikke saadan strax
Og tidt er Ingen med,
som bringe kan Besked.

Men vesle Fiskerbaad
Har baaret frem saa mangan Daad
Af Mod og herlig Kløgt,
Skjøndt aldrig den blev trygt.
Og mangan Sjømands Liv
Fik Dødens Krans af Tang og Siv,
Som burde havt i Guld
Sit Navn blandt Heltekuld.

Sankt Olafs Korsets Ros
Ret høvde for en vestlandsk Lods,
Som reddet hundred Mænd
Og hundred om igjen.
Og mangan liden Gut.
Som red på Hvælvet hjem tilslut,
Naar Far var sat ombord,
Han burde havt et Ord.

Dog Norges høie Kyst	Det følte hver, som kom
Er Landets eget Moderbryst	Fra Reis igjen, og saa sig om;
Med Næring og med Graad	Det følte hver, som gik,
Ved Sønners raske Daad.	I sidste Afskedsblik.
I det er Alting gjemt,	De følte, hvor de for,
Og der er ei den Mindste glemt	At Landets Lykke er ombord;
Fra Hafursfjordens Dag.	Vor Ære og vor Magt
Til ham på sidste Vrag.	Har hvide Seil os bragt.

Hurra for dem idag
 Som farer under norske Flag!
 Hurra for Lodsens, som
 Dem først imøde kom!
 Hurra for dem, som ror
 Sin Fiskerbaad på Hav og Fjord!
 Hurra for Alles Lyst!
 Vor skjæromkrandste Kyst!

Sangen vakte veldig jubel. Det er ingen i dag som vet om Bjørnson skrev den på oppfordring eller ikke. Men fordi han «havde hædret Festen med en Sang», fikk han regatta-medaljen. Den fikk også en rekke av arrangørene og noen honoratiorene.⁵⁸⁾ Bjørnson fikk i tillegg de tre nordiske flagg — Norges og Sveriges uten unionsmerke.⁵⁹⁾ Arbeidet for den gode fiskerbåt var en sak som lå ham varmt på hjertet. Han *trengte* iallfall ingen oppfordring for å yte sitt bidrag til regattaens sak. «Der er Vaar i Landet», skrev han i et brev et par uker etter regattaen.⁶⁰⁾ Og de oppgavene han her tenkte på var ikke de dikteriske, men de folkelige og nasjonalt politiske.

Med sin sang løftet han iallfall den norske sjømann inn i den store diktning. Noen år før hadde Welhaven besunget de «Norske Seilere» — det var til sangerfesten i Arendal 1859.⁶¹⁾ Men det var bare en blek avglans mot den folkelighet, den kraft og dype kjærlighetserklæring som her toner gjennom hver linje. Selv yngstemann ombord hadde nå fått sitt slit besunget av den store dikter. — Sangen ble trykt i Stavanger- og Bergensavisene i regattadagene, i Bjørnsons eget blad i Kristiania et par dager senere. I den grad slo sangen igjennom at *K. A. Winterhjelms* tok den med i sin antologi som ble utgitt i København og Kristiania samme år.⁶²⁾ Omkring årsskiftet 1869–70 komponerte Grieg sin tone til sangen.⁶³⁾

Etter middagen fulgte den store premieutdeling. Igjen sang man «Den norske Sjømand», og Kongens premie gikk til *Andreas Larsen Seglem* fra Egersund; garnbåten hans var bygget av Ole A. Samland fra Hardanger. Han var også bygmester for Kvitøy-båten som tok annenpremien. Kronprinsens pokal gikk til Komiteen for Fosna, som hadde samlet alle fosenværingene til felles deltagelse. — Gamle losen Peder Korset fra Kragerø kom fram og fikk sin premie: marineoffiserenes store drikkehorn. Akkompagnert av et veldig tordenskrall overrakte amtmannen ham hornet.

Det spørsmål vi allerhelst ønsker bevart, er det vanskeligste å finne svaret på: Fikk regattaen noen varig betydning, og i tilfelle hvilken?

Vi har allerede sett hvor tung kampen for båtsaken hadde vært, og vi kan også peke på et parallellarbeid som understreker den treghet og motstand som en reform må overvinne. Allerede i 1836 omtalte hovedstadens «Skilling-Magazin» det engelske selskap for skipbrudnes redning. Eilert Sundt slo i 1861 til lyd for et tilsvarende for Norge. Han talte og skrev forgjeves. Etter ham kjempet andre tappert, også de til ingen nytte. Først i 1891 ble «Norsk Selskab for Skibbrudnes Redning» stiftet.⁶⁵) — Ut fra dette ville det snarere være overraskende om en enkelt regatta i det hele kunne få vidtrekkende følger.

For det første er å si at for Stavanger by representerte regattaen et skille. Når man senere skulle tidfeste enkelte begivenheter, så man de hendte før eller etter regattaen. Rent saklig sett er det primære at båtsaken hadde fått et mektig støt fremover. Nu var fiskerne og båtbyggerne blitt engasjert. Regattaen ble da også fulgt av en rekke lignende i årene som fulgte — om betydningen for båtsaken kan ikke være tvil. For fiskerbefolkningen betød det også noe vesentlig at den ikke lenger sto alene i kampen mot havet. Fiskerne så at samfunnets ledende tok del i deres kamp. En av dem som bidro meget for å skape den nye innstilling, var Fred. M. Wallem. Han var i 1868 redaktør av Bergensposten og dekket selv regattaen med ypperlig reportasjer. Avisen hadde hovedtyngden av abonnentene i Bergensstiftet, men endel fantes også i Tromsødistriktet. Wallem satt som redaktør til 1875 og ble en av Norges store fiskeri- og båtøkspert. — Siden 1859–60 hadde Stortinget sluttet opp om havforskningsarbeidet. Med den nye innstilling til båtsaken var en ny provins til landet lagt.

Om denne nye innstilling også har betydd noe for Norges deltagelse på utenlandske fiskeriutstillinger vet vi ikke. Rent umiddelbart får man inntrykk av at interessen for disse økte i 1870-årene både blant myndigheter og menigmann. Men dette er et spørsmål som kan være gjenstand for systematisk undersøkelse.

På disse utstillinger inngikk ihvertfall drøfting av båtspørsmål som et integrerende ledd. I Philadelphia 1876 var *Joakim Anderssen* norsk jurymann i fiskeriavdelingen. I Paris 1878, Berlin 1880 og London 1883 var Fred. M. Wallem jurymann for Norge. På Londonutstillingen satt også stavangermannen *Sophus Andreas Buch* i juryen. Foruten disse offisielle representanter reiste en rekke stipendiater til utstillingene. Nye ideer ble oppfanget, og en rekke rapporter ble publisert.

Vi kan kanskje komme problemet om båtsaken noe nærmere. Gjennomgår vi amtmannsberetningene, om vi vil fra 1830-årene og frem til 1880-årene, er det tydelig at mellom 1870 og 1880 har båtbyggingen fått en langt annen plass enn tidligere. Fra gammelt var denne virksomhet plassert under «binæringer». Men nu var den iallfall kommet lenger frem i synsfeltet, for det var vekst i båtbyggingen rundt om i landet. Nordland hadde en høykonjunktur etter 1860 på grunn av storsilda, og amtmannen melder at i årene 1871–75 var båtbygging blitt «drevet i en ganske vesentlig større utstrekning» enn i 1866–70.⁶⁵ I ti-året etter 1865 er det sterk stigning i båtprisene, og verdien lå 1871–75 på kr. 885 000,—; i det følgende femår var den steget til kr. 1 100 000,—, mens 1881–85 viser et svakt fall til kr. 1 040 000,—.⁶⁶)

I alt vesentlig var det nordlandsbåter som ble bygd. Det økte nok litt med bygging av listerbåter, men i forhold til den tradisjonelle typen var det et ganske forsvinnende tall.⁶⁷) Endel forsøkte nu å omrigge nordlandsbåten, men det viste seg snart at den ikke passet for sneseil. Et råseil som er løst i underkanten, og som har stor buk, løfter baugen — i stigende grad jo sterkere vinden er. Sneseilet derimot presser baugen ned under seilas. Selvfølgelig kan man motvirke dette ved å plasere ballasten så langt akter som mulig.⁶⁸)

Det er naturlig å spørre hvorfor ikke listerbåten greidde å trenge igjennom i Nordland i 1870- og 1880-årene. Et Oslofirma som hadde fabrikker i Lofoten, ga i 1888 sin tolkning av problemet: «Å få en nordlending til å gjøre forsøk med andre båtformer er nærmest en umulighet. Alene det konservative i hans karakter, der gjør han mistroisk mot alt hva han ikke er vant til, ville være en uovervinnelig hindring. Om man forærte en nordlending en båt av en annen type enn hans egen, han ville ikke engang forsøke den, så overbevist er han om sin egen båts fortrinn over alle andre.» Firmaet pekte riktignok på at der fantes unntak og nevnte *Edvard Johansen Mesfjord*⁶⁹) — han var i og for seg ikke noen fremragende fisker, men var en pionertype, villig til å eksperimentere og våge en innsats.⁷⁰)

Denne konservatismen har selvfølgelig gjort seg gjeldende, men den kan langt fra være hovedgrunnen til at man ble stående ved nordlandsbåten. Hovedgrunnen

er tydeligvis en kombinasjon av tre forhold: På tross av sine ubestridelige fortrinn var og ble listerbåten underlegen på de lange rette strekninger. Typisk nok var det på Røst at sneseilerne fikk innpass. De lange og smale sund her gjorde det umulig å krysse med råseilere. Listerbåten egnet seg heller ikke særlig godt som garnbåt. Vi så eksempler på det ved andøvningen under regattaen. Endelig var man for lite kjent med den nye båten. Hvis en nordlandsbåt kullseilte, fløt den, og man kunne redde seg ved å klynge seg til hvelvet. Når listerbåten kullseilte, gikk den ned. Det hadde forekommet enkelte kullseilinger av listerbåter, opplagt fordi man var for lite kjent med dem. — At grunnen ligger her, bekreftes av væreier *Albert Bernhoft* fra Røst, som var stipendiat på Londonutstillingen i 1883: «Jeg har benyttet råseilbåt til fiskeri i ca. 30 år, og var godt kjent med den, men skulle jeg nå drive fiskeri, ville jeg foretrekke sneseiler, især av hardangertypen. Denne er en fortrinlig seiler, stø under seil og lett å manøvrere. Den har dessuten den fordel at den er lett under årene, og i denne behøves langt mindre øvelse for å manøvrere enn i en råseilbåt, som på grunn av sin lengde og især seilets form trenger en virkelig øvet hovedsmann.»⁷¹

Også på Sunnmøre foregikk omkring 1870 et arbeid for å modernisere fiskerflåten. Den største innsats gjorde *Sivert Halkjelsvik* som konstruerte möringsbåten. Den viste seg på fisket første gang i 1869. Möringen var i lengde og bredde omtrent som den gamle sunnmørsotringen, men den var høyere, sidene var mere opprettstående. Dessuten var den meget jevnere avspisset mot begge stevner. Den ble med andre ord drektigere og støere som seilbåt, men tyngre å ro. Akkurat som listerbåten hadde den skvettganger fra stevn til stevn. Etter noen års forløp fikk alle større sunnmørsbåter skvettganger. Snart kom möringsbåten i bruk over hele Sunnmøre. Fra 1870 var en blomstringstid for båtbyggingen her. Möringsbåtens tid varte helt til 1890-årene da dekksbåten holdt sitt inntog.⁷²)

Alt i alt kan vi si at 1870-årene viser en meget våken interesse for fiskeri- og båtsaken. Alle strømninger samler seg til slutt i «Selskabet for de norske Fiskeriers Fremme», som ble stiftet i Bergen 1879. Denne landsorganisasjon blir så bygd ut med lokale avdelinger. I Stavanger var et arbeid for båtsaken knyttet til Stavanger Museum, som var stiftet 1877. Sjelen i arbeidet for å skape et fiskerimuseum her var museets konservator Sophus Andreas Buch. Det er hans innsats som ligger bak årsberetningens ord i 1880: «*Af Hensyn til den stigende Interesse, hvorved vore Fiskerier mere og mere omfattes baade i rent videnskabelig og i mere økonomisk Retning, har Direktionen fundet sig foranlediget til at danne en egen Filial af Museet under Navn af Fiskerimuseet. . . . For en By som Stavanger, der aarlig sætter saa*

betydelige Kapitaler i de forskjellige Grene af Fiskebedriften, antages netop et saadant Fiskerimuseum — det først paabegyndte her i Landet — at være paa rette Sted.» Allerede nu i 1880 hadde denne fiskeriavdeling en samling på 54 nr. De viktigste av dem var 18 modeller av norske fiskerbåter fra Hvaler til Nordland (alle i $\frac{1}{20}$ størrelse) og en skotsk sildegarnbåt ($\frac{1}{30}$). Denne hadde Fiskeriselskapets Stavangeravdeling bestilt fra Skottland like etter avdelingen var stiftet. Hele båtsamlingen ble sendt til Berlinutstillingen i 1880 og fikk bronsemedalje. Samlingen ble forøvrig solgt for 600 Rm. til Landhusholdningsselskapets Museum der, og en ny samling ble påbegynt.⁷³⁾

Det veldige løft som Stavanger hadde påtatt seg, å skape et landsfiskerimuseum, krevde først og fremst tre ting: en betydelig arbeidsinnsats, rikelig med penger og faglig innsikt. Planen falt i grus da Buch sluttet ved museet 1. januar 1882. Fra nu av var han knyttet til Fiskeriselskapet først som konsulent, senere som inspektør og sekretær. Bergen hadde nemlig også fått sitt fiskerimuseum, som i 1882 flyttet inn i nye lokaler. Opptakten går tilbake til 1879 eller tidlig i 1880. Grunnstammen ble båtmodellene i Bergen Museum, og stipendiatene til Berlinutstillingen fikk spesielt oppdrag av selskapets direksjon om å kjøpe inn modeller på utstillingen i den grad deres «kostende var overkommelige for våre innskrenkede ressurser».⁷⁴⁾

Bergen hadde for alltid overtatt hegemoniet som fiskeriforskningens sentrum. Stavangers fiskerimuseum gikk i oppløsning, selv om man bevarte båtsamlingen, som på Liverpoolutstillingen i 1886 fikk sølvmedalje.⁷⁵⁾ Denne samling ble ved opprettelsen av Stavanger Sjøfartsmuseum i 1926 overtatt fra Stavanger Museum, og den ansees som noe av det verdifulleste i det nye museum.

Den reformvilje som vi har møtt hos båtbyggerne, ser ut til å bli svakere allerede tidlig i 1880-årene. Det inntrykk får man av amtmannsberetningene, og det ser ut til å bekreftes av Wallemns ord fra 1883. Da omtalte han det arbeid som var gjort for båtsaken, og fortsatte: «Saken synes nu å være gått i stå; formodentlig har de uunngåelige hindringer som en reforms iverksettelse på dette felt måtte møte, betatt vedkommende den nødvendige tålmodighet». Selvfølgelig foregikk en og annen forbedring, men for det første var de få, for det annet mere en frukt av de enkelte båtbyggers lune eller bygdens mote enn en tilsiktet forbedring.⁷⁶⁾

Denne svekkelse av båtsaken er tydeligvis et ledd i en større sammenheng. På flere samfunnsområder kan vi se at det sosiale arbeid som var begynt i 1860 — og er i full sving i 1870-årene, forsvinner i 1880-årene. Synsfeltet blant de ledende i samfunnet er mer politisk enn sosialt orientert. Den politiske kamp opptok befolkningen i en slik grad at kreftene ble trukket bort fra det sosiale arbeid. Først

omkring 1890 og i de følgende år kunne ledende menn på nytt konsentrere seg om båtsaken.

I begynnelsen av 1890-årene setter derimot nordlendingene fart i arbeidet med utskiftningen til sneseilsbåter. Det blir bygd en mengde avvikende typer, så det blir litt av et virvar i Nordlands båtforhold i denne tiden. Den gamle fastheten i kystsamfunnets tekniske struktur er i ferd med å bli oppløst. Fiskeriselskapet får *Colin Archer* her til å reise nordover i mars 1895, og først etter hans innsats kommer den store forandringen.⁷⁷⁾ Nordlandsbåten dominerer nok helt til ca. 1910, men så er den utkonkurrert av listerbåten og de nye klinkbygde kuttere. Men grunnen til det var motoren. Den kom her kort etter 1900, og hadde sitt største gjennombrudd fra 1905 til 1915.⁷⁸⁾

PREMIELISTE

Byggmester	Fører	Eier	Hoved-karakter
<i>Garnbåter for vårsildfiske</i>			
1. Ole A. Samland, Hardanger	J. A. Østebrod, Egersundsøya	A. L. Seglem	86,5
2. —, —	Jørgen Edvardsen, Kvitøy	Guttorm Olsen	85,8
3. Eng. K. Eje, Sjømarøy	Eng. K. Eje	E. F. Meling	85,5
4. H. Christiansen Flikka, Fl.fjord	Ole Pedersen Haaland, Kvitøy	O. P. Haaland	85,4
5. E. Eriksen Tastad, Hetland	Jørgen Rasmussen Bru	O. Larsen Bru	84,3
6. Gitle Strand, Nedstrand	Thore Skartvedt, Hjelmeland	Th. Skartvedt	83,4
<i>Notbåter</i>			
1. S. Nising, Vikedal [Hard. båt]	Chr. Pettersen, Stavanger	Jacob Sømme	84
2. N.N., Hardanger	B. Jacobsen Forde, Stav.	J. A. Køhler & Co	82,4
<i>Garnbåter for streifiske</i>			
1. O. H. Bærdahl, Åfjord	A. Anjersen Viig, Ørlandet	Komiteen for Fosna	79,4
2. D. Jensen Mo, Rana	Hans Ellingsen Fleinvær, Gildeskål	H. E. Fleinvær	74,1
3. N.N., Kjærvik, Nordmøre	Iver Eriksen Krabvaag, Kværnes	I. E. Krabvaag	71,2
<i>Makrellbåter</i>			
1. Andr. Chr. Vatne, Lista	Søren Christiansen Brækne, Lista	S. C. Brækne	75,3
2. Chr. N. Vatne, Lista	C. N. Vatne	C. N. Vatne	74,3
3. L. Tobiassen Stangbystrand, Fl.fjord	Ole Olsen Abildsnæs, Hidra	O. O. Abildsnæs	73,7
<i>Losbåter</i>			
1. Jac. G. Braasund, Rægefjord	Los Lars Tværdal, Sogndal	L. Tværdal	69
2. N.N., Hardanger	Cornelius Knudsen Eje	Knud Eje, Hetland	62,9
3. N.N., „	Ole Jacobsen Grødem, Hetland	O. J. Grødem	62,1

Skippsbåter, joller og slupper over 16 fots lengde (speilbåter)

1. Jon L. Sædthvet, Hardanger	S. L. Svaasand	Jon L. Sædthvet	40,6
-------------------------------	----------------	-----------------	------

Alleslags båter som roes med 4 årer — roing

1. N.N., Nordfjord	Endre Trulsen	Ph. A. Mjømen,	100
2. Nils Thorbjørnsen Linge	N. T. Linge, Strandebarm	N. T. Linge	98
3. N.N., Frankrike	Kaptein Holm	«Ørnen»s rederi	97
4. N.N., England	Rolf Thesen	A. L. Thesen & Co., Stav.	96

Alleslags båter som roes med 6 årer — roing

1. N.N., Hardanger	Chr. Pettersen, Stav.	Konsul J. Somme, Stav.	100
2. N.N.	Elling Størkersen, Stav.	J. M. Köhler, Stav.	96
3. N.N., Frankrike	Reserveløytnant Figved	«Ørnen»s rederi	95
4. Ludvig Linge, Strandebarm	Thorbjørn Linge	T. og L. Linge	94
5. Ole Pedersen Haarstad		Komiteen for Fosna	93

Alleslags båter som roes med 5-10 årer — roing

1. N.N., Archangel	Konsul Jacob Kielland jr.	Konsul J. Kiellands arv.	100
2. Johannes Johannesen Viig	J. J. Viig, Jondal	J. J. Viig	98
3. Mathias Ousevig, Kinn	Rasmus Høvik, Florø	Elias Axelsen Høvik, Kinn	94,5
4. N.N., Hardanger	Chr. Henriksen, Stav.	T. Kleiberg m/fl., Stav.	94
5. N.N., Nordfjord	Claus Olsen	O. O. Børholmen, Eivindvik	93,5

Alleslags båter som roes med 4 årer — seilas

1. N.N., Hardanger	K. S. Bertelsen	L. Helliesen, Stav.	100
2. N.N., Hardanger	J. C. Bohre, Stav.	J. C. Bohre	99
3. Samson Hibnæs, Jelsa	Elias Rasmussen Vaula, Stav.	Elias R. Vaula	87
4. N.N., Hardanger	Torger Kristiansen Hjelmelandsvaag	T. K. Hjelmelandsvaag	77
5. Jens Pedersen Haarstad, Åfjord		Komiteen for Fosna	76

Alleslags båter som roes med 6 årer — seilas

1. N.N.	Skole-elev Endre Berner	Brødrene Berner, Stav.	100
2. N.N., Grimstad	Ole Næsheim, Haugesund	Dr. Bodom, Haugesund	90
3. N.N., Hardanger	Jonas Andersen, Stav.	Jonas Andersen	85
4. N.N., Hardanger	Joh. J. Waaraa, Skudenes	Hans Olsens enke	80
5. Ole P. Haarstad, Åfjord		Komiteen for Fosna	69

Alleslags båter som roes med 8-10 årer — seilas

1. N.N., Lista	Knud Olsen, Stav.	H. Knivsberg, Stav.	100
2. N.N., Sverige		Korvetten «Norrköping»	99
3. N.N., Sverige		Korvetten «Norrköping»	98
4. Laurits Hansen Svalanæs, Åfjord		Komiteen for Fosna	78
5. Baard J. Gjerde, Strandebarm	Jørgen Jørgensen Hiskén	J. J. Hiskén	75

Losskøyter med spridseil eller gaffelseil uten bom

1. Peder Pedersen Atterøen, Kragerø	Peder Pedersen Korset	P. P. Korset, Kragerø	30
2. Nicolai Hansen, Tjølling	Ole Villumsen Nevlunghavn	O. V. Nevlunghavn	29,5

Losskøyter med gaffelseil og bom

- | | | | |
|-------------------------------|---------------------------------|--------------------------|----|
| 1. H. Kr. Kristensen Bordhaug | Kristian M. Kristensen Bordhaug | K. M. K. Bordhaug, Lista | 25 |
|-------------------------------|---------------------------------|--------------------------|----|

Makrellskøyter

- | | | | |
|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------|------|
| 1. H. Kr. Kr. Bordhaug, Lista | Gabriel Kristensen Bordhaug | G. K. Bordhaug, Lista | 57,8 |
| 2. Christ. Nilsen Vatne, Lista | Abraham Nilsen Vatne | A. N. Vatne, Lista | 57,3 |
| 3. H. Kr. Kr. Bordhaug | Emanuel Kristensen Bordhaug | E. K. Bordhaug, Lista | 57,2 |

Fartøyer som måler inntil 12 c. l.

- | | | | |
|------------------------------|------------------------|-------------------------|------|
| 1. Alex. Jacobsen Lindholmen | | O. E. Møller, Svinesund | 30 |
| 2. Levar A. Skiftun | Aanen Aanensen, Jelsa | Aa. Aanensen | 27,6 |
| 3. Nilsen fra Austad | Jacob Fredriksen, Feda | Jac. Fredriksen | 27,5 |
| 4. Levar A. Skiftun | O. Schavland, Finnøy | O. Schavland | 27,5 |

Fartøyer som måler fra 12–20 c. l.

- | | | | |
|-----------------------|------------------------|--------------------------|------|
| 1. Knud Kaisen, Stav. | K. Nathanielsen, Stav. | Konsul Ths. Falck, Stav. | 30 |
| 2. Knud Kaisen | T. Tønnesen | G. W. Groom, Stav. | 29,8 |
| 3. H. C. Gabrielsen | S. Taraldsen | H. C. Gabrielsen, Stav. | 28,6 |

Ekstraseilas for makrellskøyter og losskøyter

- | | | |
|-------------------------------|-----------------------|----------------|
| 1. Peder Mikkelsen Rød, Onsøy | Paul Mikkelsen Fjelle | Paul M. Fjelle |
|-------------------------------|-----------------------|----------------|

Ekstraseilas for makrellbåter og garnbåter for sild- og skreifiske

- | | |
|-------------------------------|---------------------------|
| 1. Andr. Christoffersen Vatne | Søren Christiansen Brækne |
|-------------------------------|---------------------------|

KILDER

Amtmannsberetningene. — Hovedreg. i Norges off. Statistik.

Andersen, Otto: Den norske Studentersangforening 1845–1895. Kri.a 1895.

Beretning om Fiskeri-Udstillingen i Amsterdam 1861, afgiven af ... H. Baars. Chri.a 1862.

— om den internationale Fiskeriudstilling i Bergen i Aaret 1865. Ed. Udstillings-Committeen. Bergen [1865].

— om Den internationale Fiskeriudstilling i Boulogne-sur-mer 1866 af Herm. Baars. Ed. Centralkomiteen i Bergen. Bergen 1867.

— om Fiskeri-Udstillingen i Aalesund 1864. Afgiven af J. Thuesen. Chri.a 1864.

— om Regattaen ved Stavanger fra 3die til 8de August 1868, afgiven af Regatta-Komiteen [ved cand. theol. Jacob Kielland]. Stav. [1868].

— om det kongelige Selskab for Norges Vel, dets Tilstand og Virksomhed i Aaret: 1829, 1850–72. Chri.a 1830, 1851–1873.

Bergensposten 1868. Bn.

Bjørklund, Oddvar: Marcus Thrane. En stridsmann for menneskerett og fri tanke. Oslo 1951.

Bjørnson, Bj.: Samlede Digte I 1851–1870. Ed. Francis Bull. Oslo 1926.

Brekke, Johannes: Staten og fiskerinæringa i annen halvdel av det 19de århundre. Utrykt hovedfagsavh. Manus UB, Oslo.

Buch, S. A.: Fortegnelse over Gjenstandene i Fiskerifdelingens af Stavanger Museum. 4 s. Stav. 1880. (Finnes i SM.)

Coldevin, Axel: Næringsliv og priser i Nordland 1700–1880. Det Hanseatiske Museums skr. nr. 11. Bn. 1938.

- Diriks*, Carl Fr.: Om de forskjellige Slags Baade i Norge. Folkevennen 1863, s. 310–356.
- Dysthe*, Carl S.: Handelsstandens Sangforening i Christiania. Kri.a 1897.
- Fiskerier*, Norges. I Norsk Havfiske. Ed. Selskabet for de norske Fiskeriers Fremme. Bn. 1905.
- Fiskeritidende*, Norsk. Samme utgiver. Kri.a 1894–1895.
- Folkeblad*, Norsk. 1868. Kri.a.
- Folkevennen*. Ed. Selskabet for Folkeoplysningens Fremme. IX–XIV. Kri.a 1860–65.
- Grieg*, Breve fra. Ed. Gunnar Hauch. Kbh., Kri.a ... 1922.
- Halvorsen*, A.: Det norske Totalafholdsselskab 1859–1909. Kri.a 1909.
- Halvorsen*, J. B. (og Halvdan Koht): Norsk Forfatter-Lexikon 1814–1880. I–VI. Kri.a 1885–1908.
- Hasslöf*, Olof: Svenska Västskustfiskarna. Göteborg 1949.
- Indrehus*, O.: Rogaland fiskarsoga i eldre og nyare tid. Stav. 1939.
- Iversen*, Thor: Farkoster, redskaber og fangstmaader. S. 171–205 i Norges Fiskerier I.
- Johansen*, David Monrad: Edvard Grieg. Oslo 1934.
- Jordan*, Sverre: Edvard Grieg. En oversikt over hans liv og verker. Bergen [1954].
- Just*, Carl: Redningsselskapet. Norsk Selskab til Skibbrudnes Forening, femti år. 1891–9. juli — 1941. Oslo 1941.
- Kokk*, B. og *Holmboe*, C. F.: Paa Havet. Sjette Aarsberetning om Drukne i Tromsø Bispedømme for Aaret 1866. Tromsø 1868. Jfr. *Sundt*, E.
- Kritikken* 1899. Bn.
- Lofotfiskeriet*, Om. [Off. innberetninger] 1860-årene.
- Lorentzen*, R. A.: Det Stavangerske Dampskibsselskab 1855 — 12. Februar — 1955. Stav. 1955.
- Lous*, Carl S. S.: En Stavangersk Cicerone. Stav. 1868.
- Hugo, kommandørkaptein: Erindringer fra orlogs- og koffardilivet i 1840- og 1850-aarene. Ed. J. Smith-Johannsen. Kbh. og Kri.a 1913.
- Lohberg*, Ole Kristensen: Nordlandsbaadens historie. Mskr. Tilh. dr. philos. Axel Coldevin.
- Moltu*, Paul: Fiskarsoga frå Sunnmøre og Romsdal. Aalesund 1932.
- Møller's*, Firmaet Peter: Virksomhed og berørende norske Forholde. Betragtninger i Anledning af Den store nordiske Udstilling i Kjøbenhavn 1888. Kbh. [1888].
- Nome*, John: Det norske misjonsselskaps historie i norsk kirkeliv. I Stav. 1943.
- Nyhedsblad*, Illustreret. 1859 og 1868. Kri.a.
- Revyen* 1894. Bergen.
- SA&A*: Stavanger Amtstidende og Adresseavis 1867–1868.
- Samtiden* 1892. Kri.a.
- Schøning*, J. M.: Slægten Schøning 1599–1899. Bn. 1899. — Ny utg.: Schøning, J. S.: Nordlands-slegten Schøning. Oslo 1928.
- Seilas* 1925. Oslo.
- Shetelig*, Haakon: Norske museers historie. Oslo [1944].
- Signal* 1902. Kri.a.
- Sjefarts historie*, Den norske. Red. Jac. S. Worm-Müller. III Oslo 1927, 1929.
- Skilling-Magazin*. 1868. Chri.a.
- Smaaskibe* til Storskibe, Fra. Fra Baadfiske til Skibsfiske. Reformforslag fra det 16. Aarh. Ed. A. Taranger. HT 4. R. III 316–326. Kri.a 1905.
- Solli*, Gunnar: Møre landbrukselskap 1831–1931. Molde 1831.
- Stavseth*, Reidar: Handelshuset J. M. Johansen gjennom 75 år. Thjm. 1951.
- Storthings-Efterretninger*. Passim. Kri.a.
- Storthings-Forhandlinger*. Passim. Kri.a.
- Sundt*, Eilert: Fiskeriets Bedrift. Chri.a [1862.]
- Listerbaaden. Chri.a 1865.
- Harham. Et Exempel fra Fiskeri-Distrikterne. Chri.a 1859.
- Nordlandsbaaden. Til Oplysning om Det Norske Arbeide. Chri.a 1865.
- Om Dødeligheden i Norge. Chri.a 1855.
- Paa Havet. Første — Femte Beretning for 1861–1865 om Forlis i Tromsø Bispedømme. Kri.a 1862–1866. Jfr. *Kokk*, B.

- Thesen*, G.: Beskrivelse af Romsdals Amt. Chri.a 1861.
Thorsvik, Eivind: Fra råseil til sneseil. Bn. Sjøf. årsh. 1942.
Tidende, Illustreret. 1867–1868. Kbh.
Udstillingstidende, Bergens. Bn. 1898.
Vigeland, Nils P. m/fl.: Norge på havet. II Oslo 1954.
Vollan, Odd: Omlegginga av fisket i Ålesund og på Sunnmøre. Bn. 1942.
Wallem, F. M.: Den internationale Fiskeriudstilling i London 1883. Bn. 1885.
— Fiskerfartøjer og Fiskerbaade. Kri.a 1882.
Aarsberetning, Selskabet for de norske Fiskeriers Fremme. 1879–1881. Bn.
— Stavanger Museums. 1877, 1880 og 1886. Stav. (SM's årsberetninger begynner i 1877, ikke i 1890 som oppgitt i Norske Tidsskrifter UB Oslo 1940.) Opplysningene herfra medd. av Jan H. Lexow, da årgangene ikke finnes på UB.

• • •

For gode råd takker jeg stortingsmann Erling *Vindenes*, konservator Thomas *Hauge* og dr. philos. Axel *Coldevin*. Universitetsbibliotekarene Erling *Gronland* og Harald *Andresen* har begge lettet mitt arbeid i vesentlig grad, slik at artikkelen i det hele tatt kunne foreligge til denne årbok. Jeg bringer begge min hjertelige takk.

ILLUSTRASJONER

Seilasbildene: Maleriet av Carl Baagoe. Tilh. Stavanger Kunstforening. Xylografer av Carl Baagoe. Illustreret Tidende, Kbh. — Kommandorkaptein Hugo Lous. Tilh. h. r. adv. Georg Lous, Bygday. — Draft, komité og jury. Tilh. Stavanger Sjøfartsmuseum. — På baksiden av fotoet av juryen er oppgitt navnene, men ikke rekkefølgen. *Møller* er identifisert ved hjelp av Postmuseets portrettsamling. *Stephansen* er identifisert av sønnedatteren, fru Otta Malm, Vindern. *Petersen* av datterens svigersønn, dr. Fin Levy, Oslo — dr. Levy tilføyer et sannsynligvis. — *Dahl*, *Nielsen*, *Sædthvet* og *Storesund* må være de 4 som oppgis i billedteksten, men rekkefølgen kun sannsynlig fordi listen på fotoet begynner med Schjønning, nevner disse og fortsetter med Petersen, Stave og slutter med Stephansen og Møller. — Fotoet oppgir «handelsmann Schjønning» som må være Nils Andreas Schjønning (1818–1886) av Barøyetten (Slægten Schjønning 1599–1899. Bn. 1899, bilag VII). Noen annen kan ikke komme på tale. N. A. Schjønning i Stamsund fikk på utstillingen i Amsterdam 1861 hederlig omtale for sin samling av fiskegarn og liner (Beretning ... Amsterdam, s. 53). Han var medlem av komiteen som skulle utarbeide ny lov for lofotfisket, kgl. res. 1855 26. mai (Schjønning, ny utg., s. 64). Om Schjønning og Stamsund, jfr. Stavseth, s. 14.

NOTER

Hvor intet annet er nevnt, er kilden Beretning om Regattaen ved Stavanger fra 3die til 8de August 1868, afgiven af Regatta-Komiteen [ved cand. theol. Jacob Kielland]. Stav. [1868.]
Motto: SA&A 1868/62.

1. Hasslof, s. 312; Diriks, passim; Sundts forskjellige arbeid; sokneprest Wisloff: «Nordlandsbaaden og Listerbaaden» i B. Kokk og C. F. Holmboe: Paa Havet. 6. Aarsberetn. s. 39–67; Iversen: Farkoster, s. 171–205; Beretning ... Regattaen, s. 73; Sjøfartshistorien III, 1 s. 263–270 og III, 2 s. 404–405; Thorsvik.
2. Beretning ... Regattaen, s. 73.
3. Smaaskibe, s. 324 (ed. A. Taranger), Sjøf. hist. III, 1 s. 266. Beretning ... Aalesund, s. 5.
4. Sjøf. hist. III, 1 s. 266.
5. Storth.-Førh. 1816 April 314; Storth.-Efterretn. 1814–33 I 447–448.
6. Just: Redningsselskapet, s. 8.
7. Beretning ... det kgl. Selskab for Norges Vel, Chri.a 1830, s. 15.
8. Oversigt over de af Amtmændene afgivne Rapporter ... 1829, s. 20.
9. Storth.-Førh. 1830 Mai 320; Storth.-Efterretn. 1814–33 III 146.

10. Jfr. Johannes Brekke: Staten og fiskerinæringa i annen halvdel av det 19de århundre. — Avhandlingen har en historisk bakgrunn for hvert av sine kapitler, så avhandlingen gir mer enn titelen lover. Jfr. også Thesen: Beskrivelse... Tilslutt i boken har forf. et lite avsnitt om viktige statsoppgaver for Romsdalsdistriktet (s. 642-649). Oppgavene var de typiske som staten hadde tatt opp under høykonjunkturen i ti-året før, men forf. nevner i det hele tatt ikke båtforhold.
11. Beretning Aalesund, s. 5.
12. Se spesielt Sundt: Paa Havet. 1.-5. Beretning...; Folkevennen 1861 s. 350-359, 490-501 gir utgangspunktet for disse beretninger som for de tre første år er trykt også i Folkevennen 1862-64.
13. Sundt: Harham.
14. Sundt: Nordlandsbaaden, s. 10-11.
15. Sundt: Fiskeriets Bedrift, s. 19, 23-24, 26.
16. «Faderen» utkom i Bergen 1860, 2. opplag i 1862, 3. i 1868. Den ble opptrykt på dialekt i Folkevennen 1860.
17. Thor Iversen i Sjøf.hist. III, 2 s. 406.
18. Sundt: Paa Havet. 3. Beretning ... 1863, note til s. 4-5.
19. Ibid., s. 42; Kokk & Holmboe: Paa Havet. 6. Aarsberetning; Lofotfiskeriet 1863 s. 19, 1865 s. 25, 1866 s. 15.
20. Utrykt manuskript av Ole Kristensen Løkberg, stillet til min disp. av dr. philos. Axel Coldevin. Båtbyggernes uttalelse, iflg. dr. Coldevin, forøvrig Coldevin: Næringsliv, s. 49, og bilder der s. 27, 46.
21. Baars: Beretning Amsterdam 1861. s. 31: Av våre norske modeller vakte nordlandsjekten mest oppmerksomhet ved sin antikke form. Man erkjente også nordlands- og sunnmørsbåtenes fortrinn, men for Holland var de utjenlige, da de ikke kunne landsettes. Nordlandsbåten hadde forøvrig samme form som båter flere steder i Ostindia og særlig i Japan. Men seilene forskjellige. — S. 52-53: Baars karakteriserer utstillingen som «av høy viktighet for Norge». — Komiteens P.S., s. 56, dat. 26. april 1862.
22. Sundt: Paa Havet. 3. Beretning, s. 43-44, 5, 4. Beretning, s. 68. — Om Schmidt, jfr. Halvorsens Forfatter-Lexikon.
23. Beretning Bergen 1865, s. XV.
24. Beretning Aalesund, spes. s. 3-4. — Schmidts rapport er trykt her og i Beretning Selskab for Norges Vel ... 1864, bilag nr. 19.
25. Brekke: Staten og fiskerinæringa..., s. 101.
26. Diriks i Folkevennen 1863, s. 356.
27. Illustreret Nyhedsblad 1865, spes. s. 182-184; trykt opp igjen i Bergen Udstillingstidende 1898; forøvrig Beretning ... Bergen.
28. Baars: Beretning ... Boulogne-sur-mer 1866, s. 36. — Denne gang gikk 1/4 av premiene til Norge, s. 55.
29. Kokk & Holmboe: Paa Havet. 6. Aarsberetning, s. 48, 69-70. — Ved lov av 1866 %₁ var Tromsø og Senja fogderi utskilt fra Finnmarken amt som et eget amt, Tromsø amt (Helland XVIII, 1 s. 38).
30. Amtmannsberetningene 1866-70 Lit. S., s. 31.
31. Sundt: Paa Havet. 4. Beretning, s. 5.
32. Bidrag til Lous' biografi: Halvorsens Forfatter-Lexikon; Revyen 1894/11 (Bergen); Lous: Erindringer....; nekrologer i dagspressen og Hver 8. dag 1898-99, s. 431 (Kri.a); Kritikken 1899/12 (Bergen) og andre blad.
33. SA&A 1867/74; 16/9.
34. SA&A 1868/12; 11/2. Bergensposten 1868/181; 30/7.
35. Lorentzen: DSD, s. 46.
36. SA&A 1868/24; 24/3.
37. SA&A 1868/57; 15/7; kullseilingen: Schøning, bilag VII.
38. SA&A 1868/32; 21/4.
39. SA&A 1868/49; 17/6.
40. Bjørklund, s. 231, 261.

41. Nome: NMS I, 1 s. 65.
 42. Norsk Missions-Tidende 1846–47, s. 43. 1864, s. 177 ff.
 43. Anderssen, s. 66, 78, 94. — Den følgende sangerfest var i Trondhjem 1883, jfr. Dysthe, s. 88, 208.
 44. Halvorsen: DNT, 9–11 og iflg. medd. fra gen. sekr. Olav Horneland.
 45. SA&A 1868/61.
 46. SA&A 1868/39, 45, 52.
 47. SA&A 1868/52; 29/6.
 48. SA&A 1868/59; 22/7.
 49. SA&A 1868 — div. nr. juni-aug.
 50. SA&A 1868/61; 30/7.
 51. Illustreret Tidende (Kbh.) 1867–68, s. 434.
 52. SA&A 1868/62; 3/8.
 53. Skildring av regattaen er hentet fra Beretning ... Regattaen; SA&A; Fr. M. Wallems reportasjer i Bergensposten 1868/187–190, 193, 194; B[aagoes?] i Ill. Tidende 1867–68. Skipsreder M. Gabriel Monsens brev trykt i «Norge på havet» II 138–41.
 54. SA&A 1868/64.
 55. Beretning ... Regattaen, s. 86–87.
 56. ibid. s. 87.
 57. SA&A 1868/64; 11/8.
- Den norske sjømand* her trykt etter SA&A 1868/63. Francis Bull har i B. B.: Samlede Digte I trykt den etter Digte og Sange 1870. Denne har 3 avvik i teksten: v. 1 l. 7: tar — har; v. 2 l. 6 netop — saadan; v. 3 l. 8 Kjæmpe-Kuld — Heltekuuld.
58. Beretning ... Regattaen, s. 93.
 59. B. B.'s egen meddelelse i facsimile i Signal julenummer 1902, opptrykt i Morgenbladet 1902/722; 7/12. Er ikke oppgitt i den offisielle beretning.
 60. Francis Bull i Norsk Litteraturhistorie IV 554.
 61. Ill. Nyhedsblad (Kri.a) 1859/114.
 62. Norsk Lyrik (1814–1868) i Udvalg. Kbh. (G. E. C. Gad) og Chria (J. W. Cappelen) 1868.
 63. Griegs melodi — «Joh. D. Behrens og hans Sangerskare tilegnet af Komponisten» — finnes i orig. i UB, Oslo, dat. av Behrens 8. febr. 1870. — Iflg. univ.bibl. Helge Kragemo har Behrens dels skrevet mottatt og datoen, dels bare datoen, på de noter han har fått tilsendt. Det er vel høyst sannsynlig at Grieg har sendt ham noten umiddelbart eller kort etter den var komponert. Mellom høsten 1869 og mai 1870 var Grieg på reise i Italia. Sannsynligvis er tonen komponert i utlandet. Den oppføres første gang 22. aug. 1870 i Bergen (iflg. medd. fra Bergen off. bibliotek) i Kristiania 11. mars 1871 (Jordan). En meddelelse hos Jordan at den er skrevet i 1868 har jeg ikke funnet belegg for.
 64. Just, s. 21; Folkevennen 1861, s. 354.
 65. Coldevin, s. 54; Amtmannsberetningene 1871–75 Nordland s. 31.
 66. Ibid. 1881–85 Nordland s. 64; Coldevin, s. 54.
 67. Thorsvik, s. 18; Coldevin, s. 55.
 68. Thorsvik, s. 13; utrykt mskr., se note 20.
 69. Firmaet Peter Møller, s. 21–24.
 70. Medd. fra stortingsmann Erling Vindenes, jfr. henvisninger hos Thorsvik.
 71. Cit. etter Thorsvik, s. 19.
 72. Møltu, s. 13; Iversen: Farkoster, s. 189.
 73. Årsberetning SM 1880; Buch; Årsberetning Selskabet f. d. n. Fiskeriers Fremme 1880, s. XV.
 74. Sjetelig, s. 302; forøvrig Fiskeriselskapets årsberetning 1879–81 iflg. medd. fra Selskapet.
 75. Sjetelig, s. 90; Årsberetning SM 1886.
 76. Wallem: ... Fiskeriudstilling i London 1883, s. 172–173.
 77. Norsk Fiskeritidende 1895, s. 123–124; Archers egen beretning, s. 323–335.
 78. Iflg. Johan Furebotten i Det norske næringsliv. Nordland fylkesleksikon. Bergen 1954, s. 90 er nordlandsbåten utkonkurrert for 1900. — Fremstillingen her bygger på Vindenes og Coldevin.

Johannes Elgvin