



Forfatter: Asbjørn Karlsen

Født: 1958

Bustad: Trondheim

Yrke: Professor

E-post: Asbjorn.Karlsen@ntnu.no

Det betydelige jektbruket rundt Venneshamn i siste halvdel av 1800-tallet

Venneshamna som ankringsplass for jekter

Kjell Saxvik skriver i 1989 om Venneshamn i en artikkel om jektbruket i Innherred: «Her var kanskje også den beste havn for jekter i hele

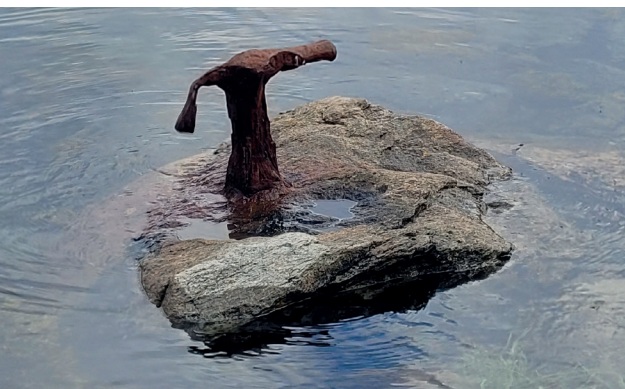
Trondheimsfjorden, Venneshamn – eller bare «Havn», som kalt i gammel tid –. I Venneshamn var det alltid isfritt, og hit søkte jekter fra hele Beitstadfjord-distriktet og Steinkjer vinterhavn, og her samlet ofte jektene seg før de i



Vinterbilde av Venneshamn ca. 1905. Jektene er ankret opp og dampbåten har lagt til kaia.

følge seilte ut for langfart til Lofoten og Finnmark».¹

Etter heimkomsten rundt sankthans tilbrakte mannskapet noen uker i grenda der de etterså jekta. Utpå høsten kunne de legge ut på nok en tur for å delta i sildefiske på kysten. Mange jekter og andre fartøy fra bygdene rundt Beitstadfjorden var ankret opp på den isfrie hamna.² Vi kan ennå se sporene etter ankringen i båtfestene rundt hele Venneshamna, både i fjell, i steiner, i sanda og i fortøyningskar som vitner om jektene som lå her. Vi kjenner til om lag ti båtfester.



Båtfeste i stein i Venneshamn.

I denne artikkelen skal vi se hvordan Venneshamn med grenda omkring ble et sentrum for jektbruk. Betingelsene lå til rette fra naturens side. Hamna lå gunstig ved det smale Skarnsundet langs leia mellom Trondheim og Steinkjer. To odder gir imidlertid Venneshamna skjerming for den verste strømmen går inn og ut sundet og for vind. På vestsida av Skarnsundets nordre del var landskapet mindre kupert og jorda var dyrka. Gårdene her hadde skog egnet for utdriving av tømmer og ved. Her avgrenser vi oss til området som hadde tilhørt

gårdseiendommene Selseth, Revdal og Vennes. Dette er et landbrukslandskap som skrår ned mot sjøen og er til dels kupert, med mindre skogteiger innimellom jordstykkene og sammenhengende skogsområder innafor som fra gammelt av tilhørte disse tre gårdene.

Jektbruket og dets økonomisk betydning i grenda

Ettersom jektfart inngikk som en sentral del i en videre verdiskaping i grenda, kaller jeg den samlede aktiviteten for jektbruket.³ Den omfatter jektbygging, inkludert handsaging av byggemateriale og smiing, tømmerhogst, sagbruk, vedhogst, transport av trelast, ved, folk m.m., jektutrustning med jordbruksprodukter og annen mat, håndverksprodukter og sjømannsklær laget i heimene og varer fra handelsmannen samt assurance av fartøyene.

Disse aktivitetene var vevd inn i hverandre. Store deler av jektbruket baserte seg på ferdigheter og kunnskaper innen ulike håndverk fra sjømannskap med navigasjon og manøvrering til merkantile fag. Jektbyggerne ville ikke vært i stand til å bygge jekter uten å trekke veksler på erfaringen sjømennene hadde med føring av fartøyene på sjøen. Jektbyggere og sjømenn lærte av hverandre gjennom utprøving. Kunnskapen og ferdighetene var utviklet over lang tid i et nært samspill med naturressursene. Såkalt *handlingsbåren kunnskap* ble delt gjennom praktisk utøvelse av håndverket med overvåkning, herming og læring gjennom prøving og feiling. Håndverkskunnskapen bygger på en tradisjon og blir holdt i hevd ved at ungdom lærer faget av erfarne fagfolk.⁴

Slik ble håndverkskunnskapen rundt jektbruket overlevert fra generasjon til generasjon, gjerne innenfor familier.

Foregangsfolk i grenda så muligheter i stadig nye fraktmarkeder. Gjennom samarbeid og nettverk evnet de å utnytte naturressurser og kunnskap, kombinere og omdanne dem til verdier. I grenda fant de ressursene i lett tilgjengelig skog, bekker for vannkraft og fløting. Ei god isfri hamn i en fjord gav sjøverts tilgang til andre havner i byer og fiskerier langs kysten. Landbruk og fiske gav et visst overskudd til å akkumulere nødvendig kapital. I 1881 kunne lensmann Følstad i Verran slå fast at «*Driften med distriktets mange Fartøier har bidraget til dets Velvære*». ⁵ Jektfarten ble en sentral del av arbeidslivet som ikke bare gav levebrød direkte. Jektbruket gav grenda inntekter og velstand også gjennom økonomiske ringvirkninger til andre næringer.

Fjordfrakt særlig av trelast og 1700-tallets sagbruk

Jektbruket var en integrert del av landbruket på nordre sida av Trondheimsfjorden. Jekt ble brukt til i korttransport av buskap over Beitstadfjorden til og fra gårdenes seter på Verrafjellet. ⁶ Mer betydelig ble transport av jordbruksvarer, fisk, ikke minst sild til Trondheim og til markedet på Levanger. Fra saltkokeriene på gårdene ble det fraktet salt. Folk brukte også jekta til persontransport ettersom det ikke fantes alternative transportformer på denne sida fjorden.

Men først og fremst var Verran, Mosvik og Leksvik godt rådd med skog som gav trevirke, både til trelast og ved for kunder i Trondheim og andre

framvoksende byer i regionen. Det fantes ikke store elver på Framverran, men noen bekker bød på tilstrekkelig vassføring og fall til å gi stabil vasskraft til sagbruk. På 1700-tallet tilhørte tre sager Vennes. Sagene har periodevis vært eid av godseiere på Innherred eller i Trondheim, ettersom det å drive sag krevde løyve fra kongen. ⁷ På denne tida var det oppgangssager. Når trelasten skulle fraktes fra bygdene på nordsida fjorden til Trondheim, var sjøen den naturlige transportvegen. Fra siste del av 1700-tallet, muligens enda tidligere, ble det brukt større båter og jekter. Under høykonjunkturen for trelast rundt 1805, var mange jekter engasjert i trelastfrakt fra sagene på Innherred. Fra 1812 var det nedgangstider og det meste av sagene på Innherred ble nedlagt. Rundt 1840 ble det ny fart i frakten av trelast som det var behov for etter bybrannene i Trondheim, men også for eksport fra byen. ⁸

En gang på 1800-tallet var et nytt sagbruk etablert i grenda nærmere sjøen, nemlig i Kvernvik. Ennå midt på 1800-tallet var innherredsjektene i hovedsak engasjert i fjordfrakt. Den voksende bybefolkningen ble lenge forsynt med ved fra Mosvik og Verran. Veden ble hogd om høsten og jektene ble fullt lastet i høyden før de fraktet kippveden til byen der husholdninger måtte ha brensel både til oppvarming og til matlaging. ⁹

Spor av jektbygging og jektbyggere i grenda

Båt og jekt er omtalt som ulike kategorier fartøyer. I løpet av 1700-tallet må det ha skjedd en overgang fra bygging av

båter som kunne roes, til bygging av jekt som ikke kunne roes, men som var bygd for å segle med stor last. At jektene var bygd brede med formål om å laste mye, betydde at de var mer krevende å krysse med enn en jakt.¹⁰ Jektas framdrift ble noe dårligere i sidevind og laber i motbør. Fikk jektene derimot lense unna i god bør, kunne farten bli så stor at de seilte ifra andre typer seilfartøy. Mindre jekter (vaterbordjekt), antakelig også kalt storebåt, kan ha vært en overgangstype.¹¹ De større flakajektene er de vi forbinder med jekt i dag. Byggemåten var imidlertid den samme. Klinkbygging var tradisjonen helt tilbake til vikingskipene.¹²

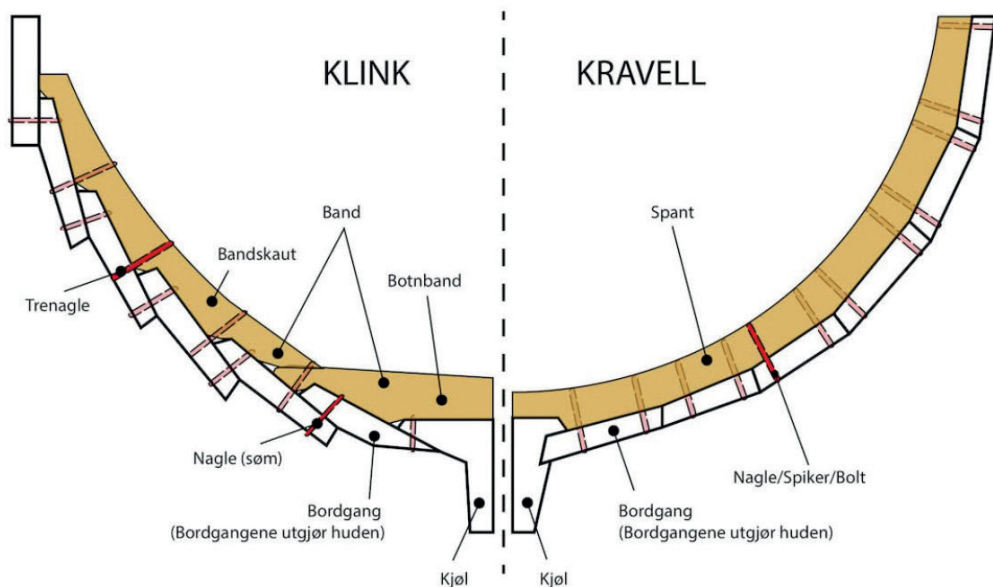
I «*Efterretning om Inderøyens Fogderi*» fra ca. 1770 fortelles at det i Verran ble bygd båter som ble solgt i andre sogn. Det ble antagelig bygd jekter for salg til Nord-Norge.¹³ Da jektbygging tok av fra tidlig på 1800-tallet, skilte Verran seg ut i landsdelen. Fra midten av 1800-tallet var økningen i antall fartøy og lastekapasitet størst i Verran. Lensmann Følstad i Verran kunne melde i sin beretning 1871 at «*flere Jægter er bygget paa forskjellige Stæder i Herredet, som dels er solgt til Trondhjem, dels til Nordland og delvis eies av Distriktets Indvaanere*».¹⁴ Hovd, Fines, Voldset, Stavrum/Sjømark, Tua og Grande er nevnt som viktige jektbyggeplasser i Verran. I grenda rundt Venneshamn var det jektbygging på gårdene Kvernvik, Selseth, Revdal og Vennes, men vi vet ikke om byggingen skjedde på gårdstunet eller nede ved sjøen.

En kunne forestille seg at jektbyggerne brukte bord som var saget ved sagene. Kildene forteller oss derimot

på at jektbyggingen baserte seg på håndsaging på gårdene.¹⁵ På vinteren drev gårdbrukerne fram trevirke fra egen skog, egnet til de ulike deler av jekta. Året i forveien av selve bygginga ble bord saget for hånd av to menn (oversagar og poinnisagar). Wilhelm Moe forteller at saging var et slitsomt arbeide for dårlig betaling. Arbeidet pågikk hele sommeren. Neste sommer kunne de ta fatt på bygging av jekta. Jektbyggelaget utgjorde et såkalt praksisfelleskap som samarbeidet tett, der hver kunne ha ulike oppgaver.¹⁶ Laget besto av 6-8



Klemme fra Nord-Vennes brukt i klinkbygging.
Foto: Asbjørn Karlsen



Illustrasjon av forskjellen på klinkbygging (til venstre) og kravellbygging (til høyre). Tegnet av Fredrik Skoglund/NTNU Vitenskapsmuseet i Store Norske Leksikon. Gjengitt med tillatelse.

trearbeidere (fellere), 6 klinkere og 2 smeder foruten mesteren. Jektbyggerne hadde ingen tegninger å gå etter.¹⁷ Mesteren dannet seg en forestilling i eget hode, basert på oppgaven fra byggherren over hvor stor jekta skulle være, og så strakk de kjølstokken deretter. Håndverksskunnskapen ble vedlikeholdt ved å rekruttere og lære opp nye til å bli håndverkere i laget.

Jektbyggerne måtte holdes med brennevin under byggingen. På enkelte gårder reiste byggherren enten til Sundnes brenneri eller til Vinje i Mosvik for å kjøpe en tønne brennevin. Sjøsettingen på sensommeren eller tidlig høst var en stor begivenhet i bygda. Den samlet jektbyggerlaget med familie og andre som hadde bidratt i jektbygginga, gårdsfolket og tilhørende husmenn samt naboer forøvrig. Slik kunne de være mannsterke under sjøsettinga.¹⁸

Jektbygging ble betraktet som en binæring og var nok heller ikke en helårsbeskjeftigelse. Derfor finnes ingen komplett oversikt over jektbyggerne i kildene.¹⁹ Det synes som om båtbygging fant sted i Revdalshamn/Sørhamn fra 1700-tallet og over flere generasjoner. Håndverket synes å være knyttet til visse familier. To husmannsbrødre ble begge jektbyggere og for den ene gikk håndverket i arv til sønnen. Med navn nevne kjennet vi til 9 båtbyggerne rundt Venneshamn som synes å ha vært involvert i båtbygging.

Båtbygginga i grenda tok slutt allerede på 1890-tallet, noen tiår før selve jektfarten ebbet ut innpå 1900-tallet. Allerede fra 1870-årene ble Steinkjer et dominerende sentrum for handel, men også for jektbygging på Innherred. Omlokaliseringen av jektbygging fra innherredsbygdene til

Steinkjer knyttet seg til teknologiske endringer. Flere damp-sager ble etablert på Steinkjer. Skiftet i lokalisering sammenfalt med overgangen fra klinkbygde til kravellbygde jekter. Tilflyttede rogalendinger hadde brakt med seg den nye teknikken når de fra 1880-åra begynte å bygge større jekter i Eggebogen. På Nordsileiret, i Steinvika og i Eggebogen ble det betydelig jektbygging og den varte et par tiår inn på 1900-tallet.²⁰

Storjekttida – oppblomstringen i nordnorske fiskerier som et mulighetsvindu

Fra 1300-tallet var det bare byborgerne som hadde rett til å drive handel. På grunn av disse handelsprivilegiene måtte varer som skulle nordover innom Trondheim. Opphøret av byborgernes handelsprivilegier fra første del av 1840-årene gjorde det mulig for bygdefolk å ta direkte del i nordlandshandelen. Fra starten av 1800-tallet hadde fjordfrakta vært betydelig, den økte utover århundret og varte ved et stykke inn på 1900-tallet.²¹ Underveis ble den imidlertid kombinert med og fortrent av kystfrakt i sesongen. Midt på 1800-tallet så nemlig foregangsfolk på innherredsbygdene muligheter i nye markeder med frakt på kysten. Jektefrakten dreide altså fra korttransport på fjorden til langtransport langs kysten med større jekter. 1860-1890 skulle bli ei blomstringstid som er omtalt som storjekttida.

Med storjekttida ble jektfarten derfor mer sesongbasert fra midtvinters til sommer knyttet til fiskeriene i Nord-Norge. Jekteiere, skipper og utredere fant frakt rundt lofotfiske mer lønnsomt

enn fraktefarten på fjorden. De fraktet tørrfisk sørover helst til Bergen, og rundfisk til Møre for salting og tørking til klippfisk. Det betydelige høstinnsiget av sild på kysten fra 1861 til ca. 1875 forsterket interessen mot kysten ettersom det gav ekstra inntekter til alle som deltok i fangst og frakt av sild. Transporten på Trondheimsfjorden hadde pågått store deler av året, men fra 1860-70-årene ble det overkapasitet for fjordfrakt. Derfor lå flere innherredsjekter i opplag i den isfrie Venneshamna utenom sesongen i fiskeriene.²²

For utrustningen lå jektene enten for anker i hamna der folk rodde ut varene, eller jekta ble lagt inntil berget for å bli lastet.²³ Tidlig på vinteren var en hel flåte samlet i Venneshamn før Lofotreisen tok til.²⁴ Det ble fraktet jordbruksvarer og håndverksprodukter til salg på Lofoten og Finnmark. Markedet for frakt av trelast ble også utvidet til kysten og Nord-Norge. Vi skal heller ikke se bort fra at noen fra grenda tok direkte del i lofotfiske og sildefiskeriene på kysten.²⁵ Bygdeøkonomien kom dermed til å nyte godt av veksten i den nordnorske økonomien i siste del av 1800-tallet. Det ble samspill mellom Innherredsbygdene og Nord-Norge basert på en viss arbeidsdeling. Nord-Norge var rikere på fiske, men hadde mindre tilgang på eget trevirke både til bygging av større båter og til hus, enn hva innherredsbygdene hadde. Disse ulike ressurstilgangene gjorde at bygdene på nordsida av Trondheimsfjorden kunne få en posisjon i den nordnorske økonomien og kunne dra veksler på den.

Sysselsetting rundt jektfarten

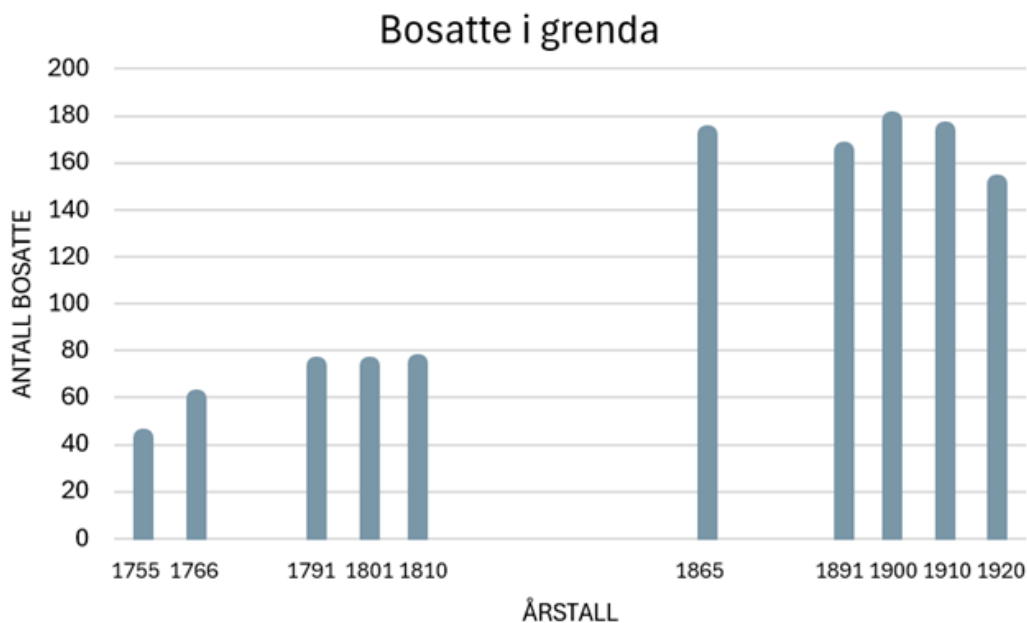
Dette sammenfalt med en periode med befolkningspress pga. synkende dødelighet kombinert med fortsatt høye fødselstall. Gårdssønner som ikke hadde odel, ble gjerne husmenn eller strandsittere. For å ta vare på seg selv og sin familie måtte de ha et sted å bo og gjerne også litt jord å leve av. På husmannsplassene fikk de dyrket litt samtidig som de måtte gjøre pliktarbeid på hovedgården i onnene.

Antall bosatte i grenda økte fra 43 bosatte i 1755 til 178 bosatte på det høyeste i 1900 altså mer enn en firedobling i løpet av 150 år. Det kom et sprang med en økning på 130 % fra 1810 til 1865. En midlertidig nedgang 1865-1891 kan skyldes at tre familier samt noen enkeltpersoner emigrerte til Amerika. I perioden ble fem husmannsplasser i grenda forlatt, der tre av mannfolka på plassene hadde drevet med jektbygging.

I en tid der ressursene i jordbruket

ikke gav tilstrekkelig livsopphold for alle, gav jektbruket en åpning for flere til å skaffe seg et ekstra utkomme. Jektbruket gav lønnsarbeid slik at husmenn og deres sønner kunne livnære seg. Under storjekttida trakk grenda dessuten til seg folk som kom og losjerte på gårdene og husmannsplassene.

Jektbruket var hovedsakelig ei bonde-næring. Som gårdeier hadde bonden ressurser til å bygge jekter. De tok eierskap i jekta i større eller mindre grad, mens husmenn og strandsittere ble jektmatroser (gjern kalt jektlyrer eller jektseglere) og noen færre ble jektbyggere. Jektbruket skjedde altså i stor grad i kombinasjon med tradisjonelle bygdenæringer slik som jordbruk, og/eller fiske med mer. Slike yrkeskombinasjoner gjorde arbeidskrafta fleksibel i forhold til variasjoner i behovet for arbeidskraft sesonger imellom. Jektfarten knyttet til Nord-Norge, skjedde stort sett fra



midtinters til rundt sankthanstider. I år det var store innsig av sild, kunne noen i tillegg ta del i høstens sildefiskerier. Yrkeskombinasjonene gjorde folk mindre økonomisk sårbare. Ettersom jektarbeid var ei attåttnæring, hadde de noe å falle tilbake på i nedgangstider, når fiske slo feil eller etter forlis med tap av jekt, og som vi skal se når storjektida var over. Livssituasjonen ble også bedre de første tiårene av 1900-tallet med opphør av husmannskontraktene da husmennene ble selveiende småbrukere.

Deltakelsen i jektbruket dempet nok presset som meldte seg på i mange andre bygder, ikke minst i innlandsbygder, om å dra til Amerika, ta industriarbeid på tettsteder eller reise til byen for å finne tjeneste. Trolig var det slik i denne jektgrenda at hovedtyngden av utflyttingen til byene og til Amerika kom først når jektbruket gikk mot slutten, første del av 1900-tallet.²⁶

Jektefarten og framvekst av en pengeøkonomi

Etter en vellykket tur var mannskapet rådd med penger. Jektbruket representerte derfor en dreining fra ren sjøhusholdningsøkonomi i retning en pengeøkonomi. Jektfarten fungerte som ei næring som skaffet penger utenfra, som dernest gikk i omløp i bygdeøkonomien. Disse inntektene var viktig for landhandelen i Selsetvika fra 1870 og fra 1888 også i Venneshamn. Mentz Fredly mener at jektfarten gjorde det økonomisk mulig for ei lita bygd å romme to handelsmenn.²⁷ Det vi med sikkerhet kan si er at handelsmann P. L. Wennes hadde vært jektskipper allerede før han etablerte seg i Selsetvika

og ble eier av jekt, og at etterfølger og svigersønn Jacob A. Brecke også eide jekter samt organiserte jektefrakt av fisk, sild, ved m.m.

På nyåret før avreise ble det proviantert til dels hos de lokale handelsmenn, men storparten av proviantering og utrustning skjedde i Trondheim. Hver av mannskapet måtte ha en sekk med den såkalte skornkavringen, i tillegg til kaffen.²⁸ Wilhelm Moe forteller at «*Minimum var: 2 tønner heimsteikt kake, 1 tønne skornkavring, 20 merker smør, kjøtt og amerikansk flesk. I gamle dager også et kvarter melk og så var det salt til fiskelasten. Det var også skikken å ha med en tønne brennevin.*»²⁹ Fra gårdene kunne potet, korn, høy, ost og smør, foruten ulike husflidsvarer bringes med for salg.

Vel heime var tida inne for skipperen til å levere jekteieren oversikt over utlegg på turen og få et oppgjør.³⁰ Per Vennes sitter på noen oppgjørsk dokumenter som antakelig er stilet av skipper og adressert jekteier Peter Gunerius Vennes. Skrifta er ikke så lett å tyde, men vi kan lese «*Vennes 5. Oktober 1891 P. Wennes regning*» som omfatter både utstyr til mannskapet «1 kaffekjel kr.5 10» til jekta «2 anker kr 120 29» og «1 planke E. Karlsen » (altså handelsmannen i Venneshamn) «60» øre. Et «*Oppgjør med P. G. Vennes for Lofotturen med Jægt Varda 1894*» omfatter «*Bundsmøring kr 15 00*», og «*Tjære og maling og en Skråkost kr 17 86*».

Med jekta kom nytt fra den store verden

Det ble liv i grenda når jektene sammen seilte inn på Venneshamna for å ankre

opp. Da samlet det seg folk for å spørre nytt. Til kona kunne mannskapet bringe med seg varer og gave fra havnene i nord eller fra byene de besøkte lenger sør. En trebolle laget og kjøpt av russere, såkalt russebolle, fantes f.eks. på Svendplassen under Vennes.³¹ Den kan knyttes til «russehandelen» som foregikk mellom pomorene i Nordvest-Russland og folk langs kysten av Nord-Norge. I et lengre tidsperspektiv representerte storjekkta en eksepsjonell epoke i grendas historie med impulser utenfra. Per Vennes reflekterer over at det skjedde noe med folket i grenda da jektfarten var forbi først på 1900-tallet: *“Vi ble «heimføinger» og gikk fra å være utadvent til innadvent og vi hadde mistet en nyhetskanal”*.³²

De som ble med på jektfart må ha opplevd et helt nytt liv. Farten med jekta skapte nok et samhold jektmannskapet imellom, men også på tvers av bygdas jekter som gjerne seilte samla. Ombord på jekta levde mannskapet tett på hverandre dag som natt over lang tid, i hektiske som i langsomme perioder og i all slags vær. Om det ble vindstille hendte det seg at de ankret opp og dro heim for å gjøre annet arbeid. På jekta samarbeidet de tett i utførelse av oppgavene. Slik sett utgjorde mannskapet et praksisfelleskap.³³ I tillegg til matroser og skipper, kunne det være en kjentmann og en kokk. Førstereisgutter ble lært opp av erfarne jektseglere. Mannskapet fikk felles erfaringer og opplevelser, og kom gjerne til å dele felles skjebne. Opplevelsene fra sjølivet, de livlige fiskeriene og havnene i byene gav trolig minner for livet. Når de kom heim fra Nord-Norgeturen, kunne de fortelle

«heimføingan» i bygda fantastiske historier fra sine reiser, mer eller mindre utrolige. De hadde nok en tendens til å bli mer fantasifulle for hver gang de ble gjenfortalt. Det var nok slike historier som inspirerte fargehandler Berg når han var hos handelsmann Ernst Karlsen i Venneshamn. Som forfatter tok han dramaene til nye høyder i sine skrøner om Martin Kvennavika og mannskapet på Survikjekta.³⁴ «Nordlandet» var eventyrets land som mang en ungdom følte en dragning mot. Det var ikke så mange alternativer heller. Så de hyret seg på jekt, selv om det ikke var særlig godt betalt.³⁵ Allikevel gav hyret dem penger å rutte med, som gjorde at sjømannsfamiliene i større grad kunne handle på landhandelen. Jektfarten bød på lønnsarbeid som bedret levevilkårene for husmenn, strandsittere og eien- domsløse som gjerne hadde mange barn å forsørge.³⁶ Husmenn uten jord var helt avhengige av inntektene utenfra.

Heime sørget kvinnfolka for barna, kosten, jorda og husdyra

Et mer trivielt aspekt var at jektfarten forutsatte at noen måtte syte for oppgavene i heimene. Kvinners betydelige roller er ofte usynliggjort i historiene om jektbruket. Da jeg bygger på slikt materiale, er det en fare for at de blir oversett her også. Ettersom kystfarten i all hovedsak var forbeholdt mannfolka, innebar det at kvinnfolka som ble forlatt måtte ta de aller fleste og til dels tunge taka heime. De kunne ha en større eller mindre ungeflokk å ta seg av og fø opp. På de fleste husmannsplassene måtte de se til jorda og husdyra. I en hektisk periode i forkant av langturene tok

mange voksne i sjømannsfamiliene del i utrustning av jekta. Da falt det nok på kvinnfolka å ordne med klær (lofotklær i skinn og ull) og tilberede mat slik som å bake flatbrød som sjømennene kunne ta med seg.

Som sagt var det en sterk vekst i antall bosatte i grenda i første halvdel av 1800-tallet (særlig etter 1840) som gav et press for å finne arbeid utover jordbruket. Nedenfor presenteres de sysselsettingsmessige og demografiske sidene ved jektbruket i den omkringliggende grenda Selseth/Revdal/Vennes. Vi kan telle opp jekter, eiere og mannskap som er identifisert ved navn: 13 kjente jekter heimehørende i grenda, 24 jekteiere, 24 jekteskipperer, 13 fastboende jektmatroser, ytterlige 14 registrerte sjømenn og 6 losjerende sjømenn. I tillegg kjenner vi til 9 båtbyggere i grenda. Uten jektbruket er det vanskelig å tenke seg livsvilkår for folk på et titalls husmannsplasser i grenda. Fire av husmannsplassene forsvant under siste del av storjektida.

Hvor ble disse folkene i jektbruket av? Flere av dem fortsatte å bo i grenda som småbrukere og/eller fiskere, 3 tok jobb i industrien (tresliperi og potetmelfabrikk) og pendlet til mer tettbygde strøk på Innherred, 4 reiste til Trondheim, hvorav 3 ble skipperer og bosatte seg i den maritime bydelen Møllenberg/Bakklandet (1 av dem dro i utenriksfart) og 4 reiste til Amerika. Mulighetene som hadde åpnet seg i

jektbruket absorberte et økende antall arbeidsdyktige som trengte arbeid. I denne grenda som i andre jektbygder utsatte dette utflyttingen til Amerika samt til byer, og til å ta industriarbeid og nye yrker. I andre bygder med mindre jektbruk presset befolkningsveksten fram disse typene mobilitet tidligere.

Det kan være relevant å sammenligne Ytterøy omfattende sognene Mosvik og Verran der jekteholdet var relativt høyt (Mosvik og Verran hadde flest fartøyer pr. innbygger i 1841³⁷) med jordbrukskommuner på østsiden av fjorden (Inderøy, Sparbu og Verdal) som hadde et relativt lavere jekthold. Utvandringa til Amerika (i forhold til folketallet) fra Ytterøy med Mosvik og Verran, var økende i perioden 1860-1910 og særlig stor i 1906-1910, mens tilsvarende utvandring var noe jevnere (ikke økende) i 1860-1910 i jordbrukskommunene på østsiden av fjorden.³⁸ Slik sett hadde jektebygdene Mosvik og Verran en parallell utvikling i befolkning og flytting med kystbygdene som også opplevde oppsvinget i fiskeriene siste del av 1800-tallet.

Antall bosatte, kjente jekter og kjente jekteskipperer i grenda

Ved navn, kjenner vi til flest jekter på slutten av 1800-tallet, fordi vi får en mer komplett kilde. Fra perioden med assuranseforening 1886-1922 finner vi nemlig lister over registrerte jekter. Antallet skipperer og dermed også

Kategorier telte:	1801	mellom	1865	1875	1891	1900	1910	1920
Bosetting	74	x	169	172	165	178	174	151
Antall kjente jekter	-	3	-	1	4	5	-	
Antall kjente skipperer	-	4	-	3	8	6	3	2

jektmannskap synes å være høyest i samme periode. Den såkalte «storjektida» i siste halvdel av 1800-tallet med betydelig deltakelse i fiskeriene i Nord-Norge under høykonjunkturer, gav altså en åpning for å finne arbeid utenom landbruket og et ekstra økonomisk utkomme som gjorde det mulig å bli boende i grenda. For grendas del har dette forsinket utflyttinga, slik at den heller foregikk tidlig på 1900-tallet da jektfarten ebbet ut.

Organisering av jektfarten med handel Utleie av jekt og mannskap til andres fraktoppdrag kunne avlaste jekteierne for risiko og overføre ansvaret til kyndige folk med forretningsforbindelser og erfaring med handel. Kildene er noe uklare på i hvor stor grad jekteierne selv tok ansvaret for handel eller om jekt med mannskap ble leid bort til såkalt utredere som selv stod ansvarlig for handelen.

Stavrum hevder at det vanligvis var firma i Trondheim som sto for frakten. For det ene krevde handelen investeringer og for det andre gav det mannskapet større sikkerhet for å få betalt om turen ikke skulle kaste av seg.³⁹ Saxvik på sin side hevder det helst var folk på bygdene, småhandlere eller til og med noen fra mannskapet som leide jekta med varer for salg på markedene i Nord-Norge.⁴⁰ Sjøforklaringen for jekt Petras forlis, der «*Jægten var fragtet af Cato Normann i Waldersund som ogsaa eiede ladningen*», understøtter sistnevnte. Wilhelm Moe forteller om en parallell organisering i sildehandel der «*noen tok frakt for handelsmenn i Trondheim eller innherredsbyene som sendte med en mann for sildekjøp og*

sildetilvirkning, mens andre, de som ble kalt «storskipperne», seilte og kjøpte sild for egen regning.»

Jektefarten ble mer profesjonalisert fra 1880-årene ved at noen skipperne spesialiserte seg i handelsvirksomhet og ble selv eiere av jektene og at handelsmenn drev jektfart som en integrert del av deres handel.⁴¹ Handelsmann Jacob A. Brecke i Selsetvika tok rollen som entreprenør i fisk, sild og sjøfrakt. Trolig har Brecke organisert og solgt betydelige favner med ved og fraktet dem med jekt til Trondheim som en viktig tilleggsnæring, slik det også ble for Verrans skogeiere og jekteiere og mannskap. Avisannonser tidlig på 1900-tallet tyder på at Brecke har organisert handel av stavkubb (antagelig som materiale for trekister til klippfiskeeksport) og fiskeguano mellom Christian Johnsen i Kristiansund og inntrønderske bønder.⁴²

Wilhelm Moe forteller om turer med sildefiske. «*Det var i 1908, jeg reiste rundt kysten på sildtur med Jekt Hilma av Verran, skipper Peter Revdal. J. A. Breche, Selsetvik, Verran var reder. Han drev en anselig forretning med sild og fisk og landhandel. Dette handelssted ble nedlagt i 1916 eller 1917. Vi var 4 mann. Vi pakket salt for en 600 tønner sild.*» Med mer eller mindre lykke fulgte de etter sild i Leksvik, Bjugn og etter tur Fillan, Knarrlagsundet, Dolmsundet og Strømfjorden på Hitra for så å dra til Vallersund på Fosen. Turen hadde ingen lykke før etter en måned da de kom til Lofoten og Vesterålen, der det ble stor aktivitet med ganing, salting og legging av sild i tønner.⁴³ Brecke brukte jektene også til transport av Verratorsk som han annonserte i avisene.⁴⁴

Tap av materiell og menneskeliv

Jektene som gikk på kysten var utsatt for storm, kullsegling og forlis. Noen strekninger var beryktet for sitt uvær, sine mange og farlige skjær og historier med forlis. Trondheimsfjorden kunne også være værutsatt og by på kastevinder.⁴⁵ Omstendighetene rundt Revdalsjektas forlis er et eksempel på det. Vi må anta at det var stor lettelse i sjømannsheimene når husfar og sønner kom heim etter sesongens strabasiose og farefylte ferd på havet. For det var knyttet risiko til havarier med tap ikke bare av fartøy og materiell, men også av menneskeliv. Familier risikerte å miste en far og forsørger, eller en sønn. Når sønnene av to omkomne fra Selsetjektas forlis valgte å bli jektskipper, må de som farløse ha reflektert over farene ved jektefarten, men allikevel trosset eventuelle advarsler heimefra.

Tre kjente forlis knyttet til gårdene i grenda skjedde til høyst ulike tider og dermed under ulike vilkår for erstatning. Revdalsjekta forliste i Norviksundet i 1815. Det var trolig den siste jekta på gården. Selsetjekta forliste utenfor Vågan i Lofoten våren 1862. Matrosene Anders L. Selseth (1818-1862) og Andreas O. Kvernberg (1817-1862) omkom. Forlis der mannskap omkom var imidlertid unntakene blant havariene. Dokumenter fra assuranseselskap tyder dessuten på at totalhavari med tap av hele fartøy var sjeldnere enn ødeleggelser og tap av utstyr.

Under mesteparten av storjekttida var det ingen forsikring av jekter i Verran og omegn. Risikoen for tap av fartøy og utstyr kvilte på den enkelte jekteier. Ettersom det var snakk om betydelig

investeringer i fartøy med utstyr, var jekteier med familie ille ute om ulykken skulle inntreffe. Kanskje hadde de pantsatt hus og annen eiendom for å ta opp lån. Da kunne det holde hardt å betale avdrag for en gjeldstynget heim. Om både fartøy og inntekt gikk tapt, var det et hardt slag for jekteier med familier, men også for øvrig mannskap. Lenge var det å skaffe seg egen jekt en betydelig og til dels kalkulert risiko å ta.

Forlis og assurance av fartøyer

Det ville vært mye tryggere om flere gikk sammen for å dele på risiko og tap. Det var nok på bakgrunn av erfaringer med tap og kanskje også med Revdalsjektas og Selsetjektas forlis i minne, at jekteiere i Verran i 1886 tok initiativ til å danne «Værrans gjensidige assuranceforening for Fartøyer». Et stiftelsesmøte med 17 jekteiere, hovedsakelig bønder, ble holdt i Selsetvika i heimen til handelsmann Peter Laurits Vennes. Dermed var assuranseselskapet for Verran og omliggende bygder virksom fra nyåret 1887.⁴⁶ De årlige generalforsamlingene for Værrans Gjensidige Assuranceforening for Fartøyer ble i regelen holdt hos handelsmannen i Selsetvika. Gårdbruker Martin Følstad var foreningens direktør i 20-30 år. Lensmann J. P. Aune var kasserer i 20 år. Småbruker, skipper og fisker Alfred Grande (Fagerheim) var takstmann fra 1906. Han laget takstbøker med oversikt over jektene som var forsikret, med navn på eiere (derav 15 fra Framverran) og skipper (18 fra Framverran). Takstbøkene omfattet ikke bare jekter fra Verran, men også fra Mosvik, Leksvik, Inderøy, Ytterøy, Levanger, Steinkjer, Verdal, Røra og Skogn.⁴⁷

Bygdehistoriker Ernst Stavrum nedtegnet en oppgave over fartøyene som var forsikret i assuranseforeningen fra den ble etablert i 1886 til den ble oppløst i 1922. I løpet av perioden har 117 fartøyer vært forsikret i foreningen. Av disse hadde 22 fartøy forlist eller vært sjøskadet, altså noe mindre enn en femdel av alle som var forsikret. Værrans Gjensidige Assuranseforening for fartøyer var dannet først når storjekttida gikk mot slutten. Det var altså kun grendas siste jekter som var forsikret i assuranseselskapet, hvis eiere kunne påregne seg erstatning ved tap av fartøy. Da jekt Petra tilhørende Vennes nordre og skipper Peder J. Norset (Vennes) forliste så seint som i 1906, hadde jekta vært forsikret i assuranseselskapet siden 1895 og eierne kunne kreve erstatning. Det måtte som vanlig sjøforklaringer til for å få utløst erstatning:

“Sjøforklaring for jekt Petra av Verran, 1906

Aar 1906 den 14. marts blev sjøret sat paa byfogdens kontor, administreret af byfogdens advokatfuldmægtig under medbetjening af de faste sjøretsmedlemmer havnefoged J. Matzow og agent Einar Dyblie.

Hvorda!

Foretoges sagnr. 29/06: Sjøforklaring af jægt ”Petras” mandskab

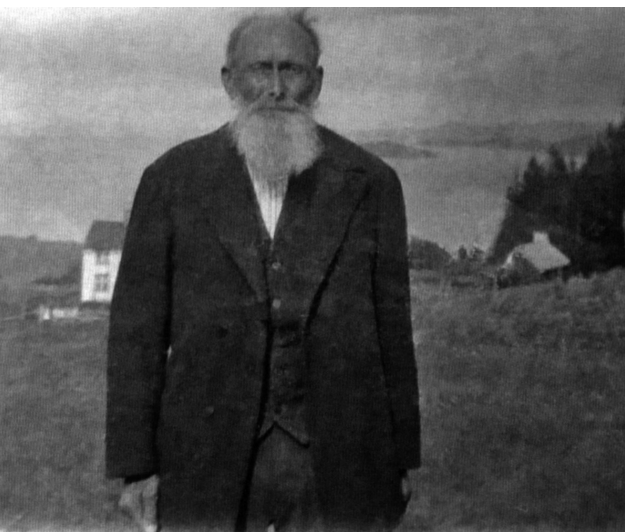
Skipper Peter Wennes

Administrator fremla retsskriv tillige indeholdende fortægnelse over mandskabet samt skriftlig beretning

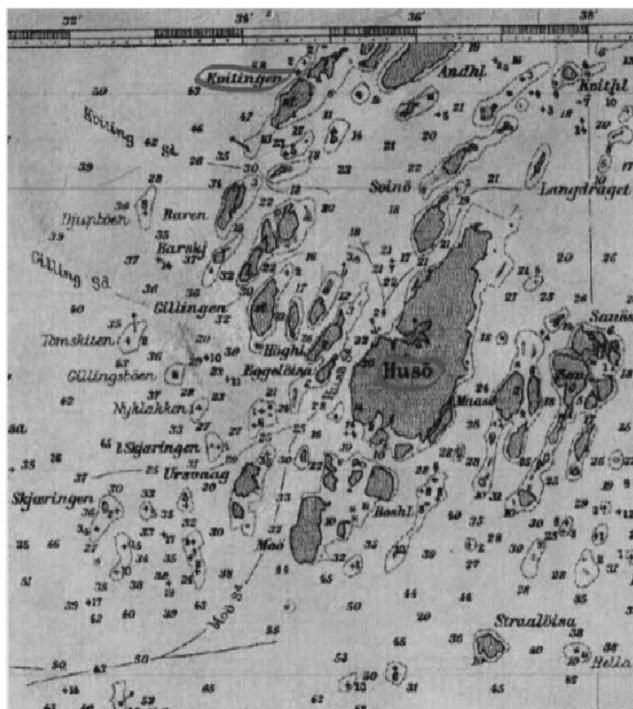
om havariet af 13. ds med partenes berømmelse af samme dato.

For retten fremstod føreren og opgav som navn: Peter Vennes, 63 aar gl., bor Værran, jægtskipper. Den skriftlige indberetning oplæstes for ham og vedtar han som rigtig med tilføiende at jægten eies af et partsrederi i Vennæs og kompanjongen eier ogsaa endel i den. Den er assureret i Værrans assuranceforening der ikke har nogen repræsentant her. Lasten bestod af 300 tønder salt og 30 tønder brød. Hensigten var at reise til Lofoten og kjøpe klipfisk. Jægten var fragtet af Cato Normann i Waldersund som ogsaa eiede ladningen. Denne tror kompanjongen var assureret. Efter afreisen fra Støt (dvs. Støtt, fiskevær i Meløy red. anm.) torsdag den 1 marts holdt man kursen ret Nord indtil forbi Teinholmene der passeredes i 10 tiden om aftenen. (Trolig Tennholman, vest av Bodø red. anm.) Ved 12 tiden satte det ind med væstenvind og snefok, men kursen holdtes fræmdeles nord. Ved 8 tiden næste morgen sprang vinden om til nord med snefok og ud paa dagen tiltok vind. Kursen sattes da nordøst. Det var stærk storm og temmelig høi sjø saa de fik endel vand i fartoiet. Dette har næmliig kun flakdæk. Ved 5 tiden om eftermiddagen fik man i sigte en holme paa læ boug og strax efter nogle smaa skjær, hvorfor kursen blev lagt vestover. Da stormen imidlertid tiltog og natten kom paa besluttet man at søge ind under indlandet hvorfor kursen blev lagt østover. Omkring kl 6 fik man i sigte en liden holme om styrbord, og mellem dette og et indenfor liggende skjær besluttet man at holde. Der stødte

man imidlertid da løbet var for grundt. Paa grund af snekave kunde man ikke se langt fremenfor stevnen og man havde ingen ide om hvor man befandt sig. Østen for det sted hvor man stødte, var det flere skjær og grunde indover. Man kom sig i baaden og op paa holmen. Lidt over midnat, da vandet var faldt, lykkedes det at komme ombord og fik iland lidt klæder og mad. Om morgenen gik man i baaden og satte kursen sydover retning af en ø som man havde i sigte. Her kom man op og fandt folk. Det viste sig at være Husøen udenfor Leinæs. Jægten er bleven fuldstændig vrug. Kompanjongen mener at stormen i forbindelse med snekave og tykke var grunden til havariet. Jægten er assureret for kr. 4500. Der blev kun reddet ubetydelig af riggen. Kompanjongen eide halvparten i skibet som var 12 aar gammelt, og vel 52 register ton. Oplæst og vedtat.⁴⁸



Jektskipper Peder Nordset (Per Båsa) ved heimplassen Nordset ca.1928. Fotografiet tilhører Olav Arvid Nordseth

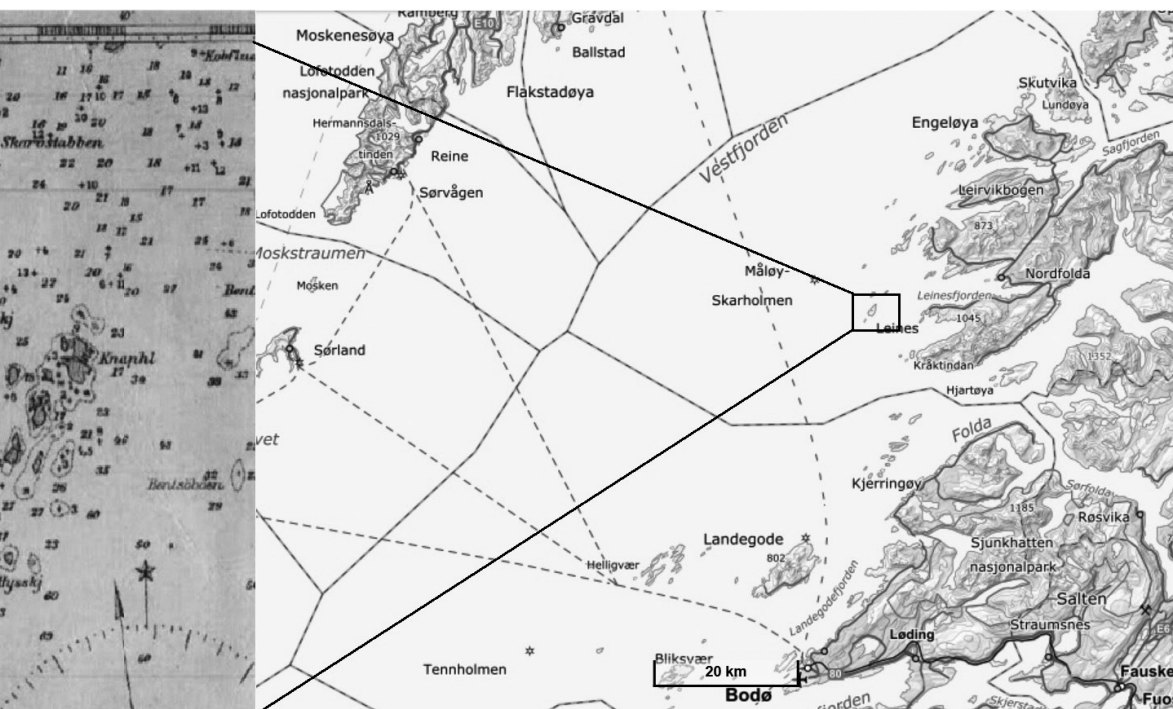


Kartene viser at forliset skjedde ved Kvitingen ved Husø

Ytterligere tre av mannskapet vitnet for retten. De forteller at de var ute ved vraket 3 ganger for å hente tønner og kister med proviant og sekker med klær. De fikk dessuten berget seil, tau og deler av riggen opp på holmen. Forklaringene til skipper og tre av mannskapet (ubeslektet) var temmelig likelydende. Forklaringene har dermed stått fram som troverdige for retten.

Å legge ut på Vestfjorden med råsegljekt til natta var ikke vanlig vinterstid. Skipper og mannskap kunne bli enige om å ta sjansen når været var så fint. På lofotturer sto det store verdier på spill og man måtte veie risikoen ved overfarten opp mot det å komme fram i tide.⁴⁹

Vitne 2 Anton Andreassen Vang kunne bekrefte at de hadde sjøkart om bord. Men sjøkart var nok til ingen nytte når det ble økende nordvestlig storm og



utenfor Steigen. Kilde: Aud Mollan (2019) side 135 og Norgeskart.

snøkav med dårlig sikt. De må ha vært hjelpeløse under slike værforhold der det ikke hjalp hverken å ha kjentmann, kart og eventuelt kompass. De hadde ingen landkjenning og slettes ikke når det i tillegg ble mørkt. Så de hadde ingen anelse om hvilken holme de hadde havnet på før de kom inn til Husøy hvorfra de hadde sett lys i løpet av natta. Det var folkene der som kunne fortelle at jekta hadde havnet på Kvitingen utenfor Steigen.

Om Jekt Petra og forliset i sjømann, båtbygger og skribent Wilhelm Moes versjon

I Moes versjon kommer det fram noen tilleggsopplysninger. Han forteller at jekt Petra seilte fra Helligvær i følge med jekt «Helga» som ble ført av skipper Øra fra Verran. Videre kan han fortelle mer om mannskapet og deres skjebne:

«Mannskapet besto av fem mann og skipper var Peder Vennes. Bestmann Bertin Vigen, Verran, forhenværende skipper og kjentmann Anton Vang, Inderøy, Johannes Aune, Mosvik og kokken som var førstereisgutt var fra Stavanger. De kom seg opp på holmen. Den var liten, men sjøen braut ikke over den, med det var djup snø. De fant seg ly bakom en snøskavl og fikk berget i land sine klækister. Gutten var 16 år og helt gjennomvåt. De fikk byttet tørre klær på ham, men han ville bare sove. Vigen og Vang tok seg da av ham. Da sjøen falt ned stod vraket så høgt opp i fjøra at de fikk berga på land litt, og da fikk de gutten i aktivitet. Da det ble lyst holdt det opp med å snø, og det klarnet opp. Da kjente de seg igjen og de fant ut at de var på Husøya, et av de verste strøk på innlandet. De rigga opp signal og da

det led utover middagen ble de reddet. Tre av mannskapet måtte på sykehuset i Bodø for frostskaade.

Jakt «Helga» hadde ligget på drevet tre døgn i Vestfjorden aldeles seilslitt. Peder Vennes sluttet å seile etter dette. Han var mellom 60 og 70 år. Likeens Bertin Vigen. Gutten fra Stavanger reiste til Lofoten da han ble utskrevet..... Aune hyret seg på Lofoten neste vinter også.»⁵⁰

Her er det tre ting å bite seg merke i: I) Moe titulerrer Anton Vang som forhenværende skipper og kjentmann. Det er vanskelig å forstå at en erfaren skipper som Peder J. Nordset hadde behov for en «kjentmann» om bord på jekta si. II) I denne versjonen kommer det fram at jekta hadde et mannskap på fem, inkludert en kokk fra Stavanger, 16 år gammel på førstereis. At kokken ikke var verdig som vitne, illustrerer vel kokkenes lave status blant mannskapet. Etter forliset måtte øvrig mannskap ta særlig hånd om den våte, forfrosne og søvnige gutten for å holde ham i live. Han og ytterligere to av mannskapet måtte på sykehuset i Bodø med frostskaade. Men det var ikke mer alvorlig enn at skipperen dagen etter sendte telegram til enkefru Rebekka Vennes medeier av jekta: «Jekt Petra forlist. Stop. Alt væll!»⁵¹ Ettersom hvert ord i telegrammet kostet penger, gjaldt det å fatte seg i korthet og samtidig få formidlet det essensielle og eksistensielle budskapet. III) Hva gjelder mannskapets videre skjebne, ser vi at de to eldste jektmennene avsluttet sin jektkarriere mens i alle fall to av de yngre ser ut til å ha fortsatt sjølivet, disse dramatiske opplevelsene til tross.

Kjente jekter og jekteiere heimehørende i grenda rundt Venneshamn

For tidlig 1800-tall og tidligere vet vi bare sporadisk om bygdas jekter, eiere og mannskap med navns nevneelse. Ettersom jektfart og jektbygging ikke ble oppfattet som en fullverdig levevei, var jektseglere lenge ikke registrert manntall og folketall.⁵² Storparten av 1800-tallet var det slik at jektene hadde navnet etter gårdene som eide dem slik som Revdalsjekta, Selsetjekta og Vennesjekta. Kanskje var det slik at hver gård eide hver sin jekt. Mot slutten på 1800-tallet får jektene mer individuelle navn. Typisk var kvinnenavn som kunne være etter jektbyggerens kone eller etter den som hadde bestilt jekta. «Petra» kunne speile fornnavnet hos jekteier slik som «Peter». Frikoblingen fra gårdsnavnet kan skyldes at eierskapet ble mer differensiert, særlig ved at skipperne kom inn som eiere.

På denne tida ble flesteparten av grendas jekter forsikret i Værrans Gjensidige Assuranseforening for Fartøier 1887-1922. Jektene Petrine, Varda og Petra var eid av gårdbrukeren på Vennes Nordre. Peter Gunerius Vennes (1835-1900) var sønn på Vennes nordre og ble gårdbruker og eier av gården i 1865. Han var jekteier allerede i 1874. Senere har han tegnet forsikringspolise for Petrine i 1888-1894, for Varda i 1894-1909, og for Petra i 1896-1900. Han var altså jekteeier kontinuerlig fram til 1900 og en tiårsperiode eide han to jekter.

De typiske jekteierne var selveiende gårdbrukere og noen få var losjerende på gårdene. Handelsmennene i Selsetvika eide som sagt flere jekter etter hverandre.

Herr Per G. Vennes Debet

til Værrans gjensidige Assuranceforening for Fartøier.

		Jægtfartøiet: <i>Petra</i>	Kr.	Øre
1898				
April	30	Til Ordinær Præmie for 1ste Halvaar dette Aar af Forsikringssum Kr. <i>4950.-</i> $\frac{1}{2}$ %	<i>24.</i>	<i>75</i>
		» Extraordinær Præmie efter Beslutning af <i>30/12 97</i> 1 %	<i>49.</i>	<i>50</i>
		» Renter af forrige Aars Præmie	<i>1.</i>	<i>86</i>
October	31	» Ordinær Præmie for 2det Halvaar dette Aar af Forsikringssum Kr. %		
		» Extraordinær Præmie efter Beslutning af %		
		» Tillegspræmie		
		» Indtrædelsespenge		
		Tilsammen Kr.	<i>76.</i>	<i>11</i>

Værran den *21. november* 1898

Denne Blanket bedes indsendt ved Indbetalingen.

Rest fra forr. af Kr. 74.66.

JOHAN LUDV. VIKAN'S BOKTR. TRONDHJEM

Polise for jekt Petra i Værran gjensidige Assuranceforening for Fartøier 1898
(uttånt Per Vennes)



Gårdbruker og jekteier
Petter Gunerius
(uttånt av Per Vennes)



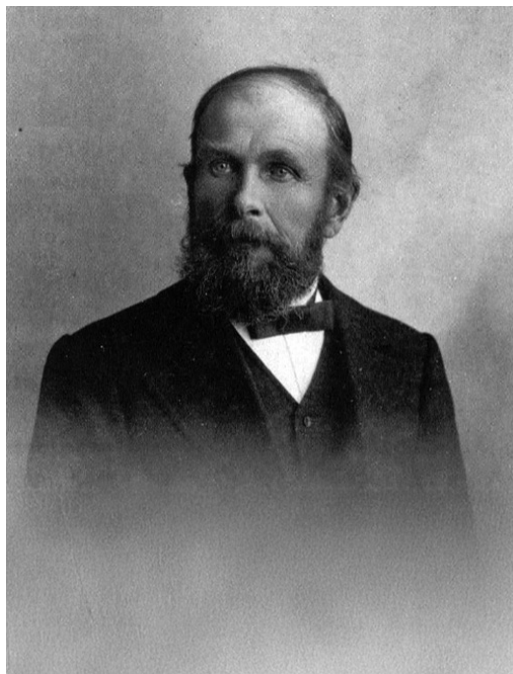
Selsetvika med tre jekter på Venneshamna i bakgrunnen og to ytterlige master som stikker opp. Selsetbakken til høyre der jektskipper/eier Anders Antonius Andersen bodde.

Jekt Freya var eid av Peter L. Wennes, og navnelike jekt Freja var eid av Jacob A. Brecke i Selsetvika som i kortere perioder også eide jekt Hilma og jekt Vega. Dessuten kunne en god del husmenn være eiere, gjerne partseiere sammen med gårdbrukerne. Jekt Vega var eid av husmann vokst opp i Brustua under Revdal. Jekt Helga Indiana var eid og ført av husmann i Selsetbakk.

Skipperer på egen jekt

Trolig slo flere av husmennene seg opp fra å være skipper til også å bli (parts) eier i jektene. Det å være jekteskipper gav status i bygda, ikke minst om du også var jekteier. Peder Johannessen Vennes (1843-1928) var sønn i Båsen og sjømann i 1865 og kjent under navnet Per Båsa. Han var bror av jektmatros Arnt Johannesen husmann i Arnttrøa. Peder bodde fra 1871 på Selsethaugen. Fra 1891 var han husmann på Nordset som han ble eier av i 1897. Allerede 14 år gammel var Peder på førstereis på ei jekt, så han bygde seg opp god kunnskap om kysten med dens holmer og skjær. I 1891 og 1900 var Peder skipper og eier av part i jekt Petra. Han var småbruker og drev fiske i 1910. På folkemunne går det flere historier om Per Båsa. Ei forunderlig historie var en tildragelse da mannskapet maste på skipperen om at han måtte skaffe seg et kompass ombord på jekta slik at de kunne navigere trygt også når skodda kom. Skipperen svarte som så: «Ka'n ska med kompass når'n itj sjer land.» Per var slettes ikke dum, og forsto nok godt at det gikk an å navigere med kompass uten å se land. Svaret han ga satte imidlertid en stopper for videre diskusjon og mas om kompass.

Per var på tur til Lofoten da jekt Petra forliste ved Husøybardene utenfor Steigen i 2. mars i 1906. Han og resten av mannskapet overlevde og fikk reise heim med hurtigruta. Kapteinen ombord var generøs mot dem slik at de fikk være med gratis. Det eneste de kom hjem med var flagget fra akterstevnen!⁵³ Dette ble Pers siste reise med jekt.



ektskipper og jekteier Jørgen Tørrisen Grande (1837-1920). Han drev også engroshandel ved å kjøpe salt i Bergen utenom fiskesesongen for så å selge det i Lofoten under skreifiske. Kilde: Mentz Fredly 1990 side 29.

Peter Andreas Andreassen Revdal (1863-) ble lokalt kalt for “Petter Kvennavika” Han var sønn av matros Andreas Kvernberg som omkom med Selsetjekta i 1862, året etter Peter ble født. Han hjalp mora i Kvernberg i 1865. Han tok over som skipper på Sundsetjekta «Ordinasjonen» etter skipper Anton Sundseth (1869-) som senere ble bestyrer

hos Ernst Karlsen i Venneshamn.⁵⁴ Peter var takstmann for assuranceselskapet i 1906. Han var skipper på jekt Varda (-1909). Peder Andreas eide jekt sammen med lensmann Følstad på Vestvik øvre og var skipper. Han fikk livstidsfeste på Kvernberg i 1902. Han drev fiske og var sjømann i 1910. Peder Andreas var kjentmann med jektfartøy i 1920. En periode var han skipper på Hilma.⁵⁵ Han var en nær venn og fjern slektning av farger og skronemaker Olaf Berg alias «Martin Kvennavika». Olaf Berg forteller: *”Petter Kvernavik, 68 år og døde i Kvernavik i Verran (vi er visst litt i familie), har faret med jekter i 42 år, begynte i 20 års alderen og har faret med et utall av skippere og jekter mest på Lofoten, dog også noget på Finnmarken. 33 gange har han vært i Lofoten og sydover så langt som til Haugesund, dog ikke så ofte. Han førte jekt i 10 år for Sundset i Mosvik, har aldri forlist eller vært på grunn, har vært i hvert et vær og i hver havn i Lofoten og tatt mangan hard tøm, seilte med rundfisk eller guano fra Lofoten til Bergen, samt trelast fra Trondhjem og Namsen til Lofoten, Senjen og Tromsø. Sundseths jekt het Ordinationen.*⁵⁶

Tore Mollan (1875-1951) var oppvokst i Lillemollan på nordsia av Trong-sundet. Fra han var nygift i 1899 bodde paret i Trondheim. Tore var gardbruker og drev med fiskeri i 1910 i Kvernvik/Vikan som han kjøpte i 1916. Tore var skipper med motorskute i 1920. Han ble reder og skipper i firmaet Mollan & Voldseth som var grossister i sild og fisk under første verdenskrig. De hadde 6 båter, herunder Skonnerten Mercurius som var bygd i Amerika. Firmaet eide

også Toffjord og motorkutteren «Havørnen». Petter Vennes skriver i sitt memoarhefte at Mollangutan greide å henge med i moderniseringa av sjøtransporten, i hvert fall for ei tid. Som sjømann var Tore godt kjent på kysten fra Trondheim til Kirkenes. Han kjente mange i fiskeriene, var veltalende og vital, og dessuten en god skipper og en god innkjøpssjef for firmaet.⁵⁷

Noen er i folketellinga kategorisert som sjøfarende jekteiere. Denne kombinasjonen sier ikke noe om hvilken posisjon de hadde blant mannskapet. Gitt tradisjonen for jekteierskap slik vi har lært den å kjenne, er det sannsynlig at de har vært skippere.

Jektskipperer som ikke eide jekta

Å bli jektskipper var mange unggutters drøm. Denne statusen innebar at de mer konsekvent ble registrert som i folketellingen til forskjell fra øvrig jektmannskap. Den første jektskipperen vi kjenner til er Niels Pedersen (ca. 1715-1764) som var husmann i Båsen fram til 1760. I manntallet for 1755 står det at han er «skomaker og husmann under Wennes, men om sommeren farer med jekt».

Peder Julius Olsen (1880-1963) bodde på husmannsplassen Okshaugen fra 1878. Han var jektmatros i 1900 og fisker da han giftet seg i 1909. Da han fikk barn i 1911 hadde han slått seg opp som jektskipper. Fra 1913 var han eier av plassen som da ble kalt Bragstad. Han var sliperiarbeider i Follafooss i 1920.

Å være jektskipper synes også ha vært en yrkestradisjon innen noen familier, slik som for tre brødre i Brustua. Yrket kunne også gå i arv fra far til sønn slik



Hilma og Peder Bragstad sammen med barna sine, Haldis og Ole. Bilde tatt ca. 1915, Kilde: Fredly 1990 side 63.

som med Anders og Antonius Selseth. Vi har navn på 13 jektskipperere som ikke var eiere. Til sammen med 12 jektskipperere som også var eiere, har vi navnet på 25 jektskipperere. Å være skipper var mye mer stas enn å være matros som bygdefolket heller omtalte i mer nedlatende vendinger.⁵⁸

Jektmatroser

Folketellingene registrerte altså ikke alle matrosene ettersom yrket hadde lav status.⁵⁹ Derfor har vi med all sannsynlighet langt fra alle navnene på matrosene i grenda. Ei småjekt hadde foruten skipperen et mannskap på 3-4



Fotografi: Jektmatros og fisker Marentius Lorentsen Følstadbakk (1869-1942) med ektefelle Margrete Arntsdatter og sønnene Petter Alfred og Leif Margido. Marentius var svigersønn i Vennestrøa dit han og kona flyttet i 1894. Ca. 1913 ble han eier av småbruket Fredly. Kilde: Fredly 1990 side 74.

mann, mens ei storjekt hadde inntil 8 mann i tillegg til skipperen.⁶⁰ Uten å hevde at det er en eksakt vitenskap kan vi gjøre en beregning. Dersom vi går ut fra at det var en gjennomsnittlig besetning på 4 mann pr. jekt og at vi har navnet på 25 skipperere, ville det kunne gi hundre sjømenn i fra siste del av 1700-tallet til litt innpå 1900-tallet. Nedenfor har vi navnet på bare 13 matroser tilhørende i grenda. Legger vi til 25 skipperere, 3 sjøfarende jekteiere, 14 sjømenn (denne

kategorien fra folketellinga var trolig jektmannskap, men de kan ha drevet annen sjøfart eller vært fiskere), og 6 losjerende sjømenn herunder et par jekteiere (antagelig var det hamna med den tilhørende jektfarten som trakk dem til grenda). Tilsammen gir det 61 sjømenn, som er et mye lavere tall enn anslaget på hundre sjømenn.

Vi har flere eksempler på at brødre ble jektmatroser slik som brødrene Martin og Helmer Jacobsen i Vennesveet. I Brustua var det fem brødre som ble sjømenn, noen av dem skipper.

Jekt Pauline

Folketellingen gjort i Venneshamn i 1900 omfatter jekta Pauline der det heter: Om bord på jekten Pauline eid av Olaf Berg og Anton Letnes: Olaf Lorentsen Berg (1860-) og skipper og gårdeier på Letnes vestre, John Johansen Folen (1871) gårdsarbeider, Inderøy. Olaf Amundsen Aas (1884) tjenestedreng på Letnes vestre. Under folketellingen må jekta ha ligget på hamna med mannskap. Dette er jekta som vi i dag kjenner igjen som Pauline, verdens siste seilende råsegljekt.

Opprinnelig het den «Letnesjekta» og var bygd i 1860 av Nils Ovesen på oppdrag av Lornts Larsen på Letnes, Inderøy. Det var først senere at jekta ble kalt opp etter gårdbrukerens kone Pauline. Da den i 1914 ble kjøpt av Julius Sand fra Eggebogen, fikk den navnet Nævra. Den ble rigget ned og fikk installert en motor. Jekta transporterte trelast, klippfisk, kalk med mer på Trondheimsfjorden og på Fosen.

Etter at den i ca. 1950 ble solgt til Albert Garnvik fra Trondheim, ble jekta



*Jekt Pauline på gjenvisitt i Venneshamn
13.08.2021. Foto: Asbjørn Karlsen*

bygd om. I flere år gikk jekta i trafikk mellom Namsos, Innherred og Ranheim papirfabrikker med flis. Med ny eier fra Nord-Norge gikk hun i kysttrafikk fra 1972-1978. Siden ble Egge Museum i Steinkjer eier. I samarbeid med Nord-Trøndelag fylkeskommune ble fartøyet restaurert og ført tilbake slik den var før den ble ombygd i 1897. I 1984 fikk jekta tilbake navnet Pauline. Jekta drives og vedlikeholdes nå av Fjord- og jektnemnda og er fortsatt eid av Egge museum. Paulines venner er et aktivt miljø for bevaring og bruk av jekta. De arrangerer dugnader, møter og turer for medlemmene.

Epilog

Forfatteren Otto Sandhaug starter sin artikkel om «*Farmenn frå Verran*» slik: «*Det sa seg sjøl at i ei bygd som Verran vart det mykje jektfolk og sjøfolk i det heile. Det var ikkje stort anna å ta seg til her ei tid enn å venne seg til sjøen. Det var vel det ein var tenkt til, var ein tenkt til noke. Her var sjøen det første ein møtte og det siste ein vart ferdig med – som regel.*»⁶¹ Uttrykket er lyrisk. For unge menn som levde der og da var nok dette en eksistensiell opplevelse av deres verden. Sandhaug tilskriver dem en skjebne som nesten virker forutbestemt – som om naturforholdene rundt de unge mennene gjorde dem prisgitt sjølivet.

Jeg vil heller si at jektfarten bygde på et sett av forutsetninger. Jektefarten hadde en begynnelse og en slutt, og mest intens var den under den såkalte storjekttida. Nedenfor gjengir jeg punktvis først forutsetningene for framveksten og dernest forutsetningene for avviklingen som viser noen utviklingsforløp som sammenfaller i tid og som smelter sammen i storjekttida.

Framveksten av storjekttida:

- 1800-tallets befolkningspress med behov for sysselsetting og ekstra inntekter
- Liberaliseringen av næringslivet med avvikling av handelsprivilegiene
- Våken utnytting av fraktmuligheter som åpnet seg rundt fiskeriene særlig i Nord-Norge, med klippfisktørrking på Nordvestlandet og avsetning av tørrfisk i Bergen
- Lokalt overskudd av trelast, ved og jordbruks- og husflidsprodukter som kunne selges

Sammenfallet mellom et befolkningspress og en høykonjunktur rundt torskefiskeriene i Nord-Norge, samt sildefiskeriene ellers på kysten, var nok kritisk for at storjekttida skulle utvikle seg. Avviklingen av handelsprivilegiene gav inntrønderne ved fjorden et mulighetsrom til å ta del i aktiviteter på kysten og i Nord-Norge spesielt. Men det trengtes også foregangsfolk som var årvåkne nok til å se disse mulighetene åpenbare seg – at her dannet det seg nye markeder for langfrakt og handel. I grenda var det mennesker som evnet å utnytte ressurser, organisere folk og aktiviteter og utvikle relevant kunnskap som egnet seg for jektbruket.

Avviklingen av jektebruket:

- Konkurransen fra Steinkjer som framvoksende industri- og handelssenter, med damp-sager og kravellbygging av jekter og handelsmenn som organiserte frakt og handel.
- Alternative karriereveier for sjømennene som skippere på motoriserte fartøy, delvis i byen, i industriarbeid, i Amerika eller i bygda som sjøleiene småbrukere og fiskere.
- Dampskipene utfordret jekta lenge etter de var satt i rutefart på fjorden, noe som gav flere tiår med overlapp.
- Motorgående frakteskip, der noen jekter etter hvert ble ombygget (jfr. jekt Pauline)

Det skjedde altså flere teknologiske nyvinninger med sagbruk, jektbygging og etter hvert motorisering av trefartøy og større stål båter, som fikk betydning for

samferdselens former og organisering. Det bidro til at det bondebaserte jektbruket ble avviklet. Dette sammenfalt med økende mobilitet og urbanisering.

Mentz Fredly skriver at jekt-skipperne(eierne) og jektfarten ikke greide å henge med i utviklinga, når dampskip entret fjorden og ble satt i rute, og når fraktefartøy fikk motorer og ble moderne utstyrt og klar til å overta fraktefart som jektene så lenge hadde stått for. Her henviser han til at Mollangutan klarte å henge seg på moderniseringa av sjøtransporten.⁶² Det er en nyanse i denne historia om hvordan teknologisk endring fremtvinger næringsomstilling. For jektfarten varte faktisk lenge etter at dampbåtene startet trafikkeringa av fjorden i rutefart. Over flere tiår gikk jektene og dampbåtene i fart parallelt. Det var altså tilstrekkelige markeder for begge typer fartøy og typer frakt. De tilbydde ulike betingelser for regularitet, lastekapasitet og fraktepriser.

Den beskrevne utviklingen av jektfart har grenda til felles med andre deler av Innherred, særlig jektebygdene

Leksvik, Mosvik og Verran. Det spesielle med grenda vi har tatt for oss, var den gode hamna, fri for is og skjermet for strøm og uvær. Den ble et særlig senter for jektbruket, der aktivitetene var konsentrerte. Fra siste del av 1700-tallet til litt innpå 1900-tallet har minst hundre ulike personer i grenda vært sjømenn på jekt. Her ble storjekttida som en eksepsjonell periode, særlig intens. Den betydde mye for lokale handelsmenn og for etableringen av et assuranceselskap på Framverran med kunder over store deler av Innherred. Og ikke minst gav jektbruket den voksende befolkningen på 1800-tallet, sysselsetting og velstand som lenge gjorde det mindre påkrevd å få seg industriarbeid, dra for å ta tjeneste i byen eller dra til Amerika, noe som ble tidlige utveier for folk i andre bygder med mindre jektbruk.

Takksigelser

Det er Mosvik historielags initiativ til å etablere en kultursti Selsetvik-Venneshamn som er utgangspunktet for mitt engasjement til å skrive denne artikkelen. Min oppvekst i grenda og tilhørighet hit, slektskap med de to handelsmennene og familien på Vennes nordre har bidratt til å gjøre det meningsfylt. Jeg retter en takk til Per Vennes for bidrag med tekster om jektfarten, dokumenter fra vår felles oldefar Peter Gunerius Vennes og fotografi.



Venneshamn fra Vennes Nordre. Brytningstid med to jekter ankret opp og et dampskip har lagt til kaia.

En takk vil jeg også gi Leif Aune for å ha bidratt med dokumenter som belyser virksomheten til Værrans Gjensidige Assuranseforening for fartøyer. Jeg er takk skyldig Venke Aasheim Olsen og Morten Olsen Haugen som har gitt meg verdifulle forslag til å forbedre teksten. Ikke minst vil jeg rette en takk til Maria Karlsen og Hanna Fylkesnes for grundig korrekturlesning av manuskriptet. Ansvarer for innholdet er forfatterens eget. Oversikten over personer engasjert

i jektevirksomhet bygger i stor grad på Mosvik Bygdebok bind IV (2016) i kombinasjon med folketellinger. Den mer generelle utviklingen i jektefarten på Innherred bygger på flere artikler, men i særdeles artikkelen av Kjell Saxvik (1989) som utgjør et betydelig oppslagsverk for jektbruket på Innherred. I tillegg har jeg kunnet støtte meg på avisartiklene til Wilhelm Moe fra 1949 som byr på fargerike fortellinger og dyp innsikt i det lokale jektbruket.

Kilder

- Berg, Olaf (1931) Gamle jekter og skipper i bygdene rundt Steinkjer. *I Nord-Trøndelag og Nordenfjelsk Tidende*, november 1931.
- Berg, Svein (1988) Fra jektseilingens dager. *Årbok for Mosvik historielag* 1988/1989, nr. 3, side 28-37.
- Digitalarkivet: Folketellingene for Verran (Mosvik & Verran) 1865, 1875, 1891, 1900, 1910 & 1920.
- Fredly, Mentz (1990) *Gammelt atett*. Eget Forlag.
- Fredly, Mentz (2000) *Framverran i mitt hjerte*. Eget Forlag.
- Hermann, Eina Solberg (1984) *Sparbu Historielag Årbok* 1984, side 54-56
- Karlsen, Asbjørn (2013) Olaf Berg og Ernst Karlsen. En forretningsforbindelse og et vennskap, *Mosvik Historielags årbok* 2012, *Steinkjer Saga* 2013.
- Karlsen, Asbjørn (2024) Handelstedet Seltsetvik i Framverran. *Årbok 2024 – Nord-Trøndelag historielag*, side 174-206.
- Lave, Jean & Wenger, Etienne (2003). *Situeret læring og andre tekster*. Hans Reitzels Forlag
- København.
- Lervik, Oddbjørn (2014) Verrabygger på Lofotfiske. *Årbok for Verran historielag*, side 59-95.
- Lindbekk, Kari & Opach, Tomasz (2020) Befolkningsutvikling i masseutvandringens tid. *Heimen årgang* 57, side 23-46.
- L'Orange, Olav (1989) *Jekter og Jektefart fra Innherred. En artikkelserie redigert av Olav L'Orange*.
- Kulturminner i Nord-Trøndelag III. Utgitt av Nord-Trøndelag historielag.
- Mason (2014) Da bøndene i Verran var sjømenn, skipsbyggere og redere. En prat i kårstua hos Ernst Stavrum. *Adresseavisen* 27.desember 1951.
- Moe, Wilhelm (1949) Artikkelserie om jektfart og jektbygging på Innherred i *Nord-*

Trøndelag og Inntrøndelagen 10/12, 15/12, 17/12, 20/12 og 22/12.1949.

- Moe, Wilhelm (1950) Fiske og fiskere omkring Skarnsundet i gamle dager. *Nord-Trøndelag og Inntrøndelagen* 12.01.1950.
- Moe, Wilhelm (1951) Innherredsjeiktene en saga blott – den siste som vrak på Nordsileieret. Intervju i *Adresseavisen* 29.03.1951.
- Mollan, Aud (2019) Nordlandsjekta «Anna Karoline av Mosvik, Glimt av en stolt trøndersk jekthistorie. *Årbok 2019 Nord-Trøndelag historielag*, side 119-138.
- Mosvik Bygdebok bind IV 2016.
- Sandhaug, Otto (1974) Farmenn fra Verran. Opprinnelig i Nidaros, 27.04.1974 side 9. Gjengitt i *Årbok for Verran historie- og museums lag* 2014, side 49-65.
- Saxvik, Kjell (1989) Jektebruket i Innherred. I L'Orrange, Olav (1989) *Jekter og Jektefart fra Innherred. En artikkelserie redigert av Olav L'Orange*. Kulturminner i Nord-Trøndelag III. Utgitt av Nord-Trøndelag historielag.
- Stavrum, Ernst (udatert). «*Værrans gjensidige assuranseforening for fartøier*». Upublisert notat.
- Stavrum, Ernst (udatert) *Skipbrot og sjøskader på farty som var trygda i laget*. Upublisert notat.
- Manntall for Inderøy fogderi 1755, Verran sogn.
- Vennes, Per (2018) Jektbygging og jektefart. *Årbok for Verran historie og museums lag* 2018, side 87-94.
- Vennes, Petter (1973) Da jekt Petra av Verran forliste i Vestfjorden. *Trønderavisa* 28.03.1973
- Wale, Astrid (2018) *Bygd i bevegelse - Bind 1: 1800-1935: Inderøys historie*. Fagbokforlaget.
- Wenger, Etienne (2004) *Praksisfællesskaper: Læring, mening og identitet*. Hans Reitzels Forlag, København.
- Øra, Jarle (2021) Om jekter og jektbruket utvikling i Innherred og andre deler av Trondheimsfjorden i *Årbok for Verran historie- og museums lag* 2021 (3), side 102-130, samt i *Årbok 2020 for Nord-Trøndelag historielag*, side 93-114.

Sluttnoter

- 1 Saxvik 1989, side 46.
- 2 Wale 2018, side 104.
- 3 Saxvik 1989.
- 4 Lave og Wenger 2003.
- 5 Saxvik 1989, side 86.
- 6 L'Orange, side 10.
- 7 Bygdebok for Mosvik, bind 4.
- 8 Saxvik 1989.
- 9 Wale 2018.
- 10 Mollan side 130.
- 11 Fogderilistene i L'Orrange side 16.
- 12 Øra 2021 side 121.
- 13 Saxvik 1989, side 39.
- 14 Saxvik 1989, side 44.
- 15 Moe 15.12.1949.
- 16 Wenger 2004.
- 17 Mollan 2019, side 123.
- 18 Vennes 2024.
- 19 Saxvik 1989 side 40.
- 20 Saxvik 1989.
- 21 Wale 2018, side 105.
- 22 Saxvik 1989.
- 23 Wale 2018, side 105.
- 24 Stavrum 1951.
- 25 Lervik 2014.
- 26 Saxvik 1989.
- 27 Fredly 2000.
- 28 Stavrum 1951.
- 29 Moe 10.12.1949.
- 30 Vennes 2024.
- 31 Hermann 1984, side 54
- 32 Vennes 2018.
- 33 Wenger 2004.
- 34 Karlsen 2013.
- 35 Se Sandhaug 1974 og Fredly 2000.
- 36 Wale 2018, side 113.
- 37 Øra 2021 Saxvik statistikk 1856-1860 side 44, Moe 1951.
- 38 Lindbekk og Opach 2020 side 23-46
- 39 Stavrum 1951.
- 40 Saxvik 1889.
- 41 Saxvik 1889.
- 42 Karlsen 2024.
- 43 Moe 10.12.1949.
- 44 Karlsen 2024.
- 45 Saxvik 1989 side 70.
- 46 Stavrum (udatert).
- 47 Fredly 2000.
- 48 Utdrag fra Sjøforklaring for Jekt Petra av Verran, 1906
- 49 Vennes 1973.
- 50 Moe 20.desember 1949.
- 51 Vennes 2018.
- 52 Saxvik 1989.
- 53 Vennes 2018.
- 54 Berg 1988.
- 55 Moe 17.12.1949.
- 56 Berg 1931.
- 57 Vennes, Petter 1976 «Minner fra skonnerten 'Mercurius' av Trondheim»
- 58 Saxvik 1989.
- 59 L'Orange (1989) side 12.
- 60 Saxvik 1989 side 68.
- 61 Sandhaug 1974/2014, side 49.
- 62 Fredly 2000.