

Jóan Pauli Joensen

# Færøske sluppfiskere

Utgivare: Folklivsarkivet med Skånes musiksamlingar, Lunds universitet

Text © Jóan Pauli Joensen, 1975



Denna text är licensierad under CC BY-NC-ND, Erkännande-Ickekommersiell-IngaBearbetningar. (Se fullständiga villkor: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.sv>.) Enligt licensen får verket spridas utan att tillstånd behövs, men bara i icke-kommersiella sammanhang. Verket får inte bearbetas och den som återanvänder verket måste ange dess upphovsperson.

Om inget annat anges är samtliga foton och bilder undantagna och du måste begära tillstånd från upphovsrättsinnehavaren om du önskar återanvända detta material.

ISBN: 91-40-04011-9

eISBN: 978-91-89213-68-5

Skrifter från Folklivsarkivet i Lund, vol. 17

ISSN: 0346-6051

Vid citering: Pauli Joensen, J. (1975). *Færøske sluppfiskere. Etnologisk undersøgelse af en erhvervsgruppes liv*. Lund: CWK Gleerup. <https://doi.org/10.37852/oblu.94>

Information om Skrifter från Folklivsarkivet i Lund finns här:  
<https://www.ht.lu.se/serie/folklivsarkivet>

Volymen är digitaliserad 2020/2021.

Skrifter från  
Folklivsarkivet  
i Lund nr. 17

210 0

Og menneskene er der.  
Der er et samfund,  
som skændes, misunder,  
men som også viser  
hjælpsomhed og venskab.

*Tilgnet den færøske fisker*

# Færøske sluppfiskere

Etnologisk undersøgelse af  
en erhvervsgruppes liv  
af Jóan Pauli Joensen  
Folklivsarkivet i Lund 1975  
CWK Gleerup

Tegningerne er, hvor intet andet er anført, udført af Bárður Jákupsson.  
Fotografier er, hvor intet andet er anført,  
fra Føroya Fornminnissavns billedsamling, Tórshavn.  
Omslag: Bárður Jákupsson. Billedet på omslagets bagside er af sluppen  
Boneta, TN 18, med besætning, Seyðisfjørður, Island 1922.

© Jóan Pauli Joensen

Distribution CWK Gleerup/LiberLäromedel Lund  
Udgivet i samarbejde med Føroya Fornminnissavn, Tórshavn  
Trykt hos Einars Prent, Tórshavn 1975  
Klichéer: Grafia, Tórshavn  
ISBN 91-40-04011-9

CWK Gleerup är produktlinjenamnet för vetenskapliga skrifter utgivna av LiberLäromedel Lund.

# Forord

Samtidig med, at jeg skulle vælge emne for en mindre opgave i etnologi ved Lunds universitet, læste jeg to romaner om færøske slupffiskere. Således fik jeg med etnologens øjne opdaget et interessant forskningsfelt, som jeg som færing vel havde hørt om, men som jeg ikke har oplevet, idet jeg aldrig har været til søs, hvilket naturligvis må medtages i den kildekritiske bedømmelse af afhandlingen.

Jeg vil takke medstuderende, lærere og det øvrige personale ved Folklivsarkivet i Lund for en god og lærerig tid. Først og fremmest vil jeg takke min lærer og vejleder ved afhandlingsarbejdet professor, fil. dr. Nils-Arvid Bringéus, som var den, der opmuntrede mig til at udbygge en mindre seminarieopgave til en doktorafhandling. Uden hans opmuntring ville jeg ikke været gået i gang med opgaven. Forskerseminariet ved Etnologiska institutionen takkes også, især er jeg taknemmelig for råd og kommentarer fra forskerassistent, fil. kand. Orvar Löfgren.

Det færøske folkelivsudvalgs (Tjóðlívsnævndin) medlemmer, professor, dr. phil. Christian Matras, formand, direktør Niels Juel Arge, landsbibliotekar Sverri Egholm, sekretær og forfatter Robert Joensen og landsantikvar Sverri Dahl takkes for, at de tillod at indsamlingen af kildematerialet skete i udvalgets regie. Sekretær Hanna Absalonsen, Fróðskaparsetur Føroya, har som medarbejder ved Tjóðlívsnævndin ydet en stor indsats ved indsamlingen af kildematerialet, for hvilket hun takkes hjerteligt. Afdelingsleder, mag. art. Jóhan Hendrik Winther Poulsen takkes for sin beredvillighed til altid at give sproglige råd og vejledning. Endelig vil jeg takke alle de virksomheder og institutioner, der økonomisk støttede slupmindeindsamlingen i 1971. Uden deres støtte ville indsamlingen ikke kunne været gennemført.

Museumssekretær Brynhild Hansen takkes varmt for hjælp med renskrivning af manuskript og anden sekretærhjælp. For hjælp med excerpering takkes fru Elinborg Henriksen, fru Helga Diklev og frk. Josefina Dam. Jeg føler også stor taknemmelighed overfor, nu afdøde kontor-

lærling, frk. Sonja Johansen for hjælp med excerpering og renskrivning.

Museumspædagog Bárður Jákupsson har nedlagt et meget stort arbejde i bogens illustrationer. Han har også udformet bogens omslag. For hans store hjælp og indsats, siger jeg mange tak. I denne forbindelse vil jeg også takke Hans Djurhuus, Hvítanes, for lån af billeder. Afdelingsleder, cand. scient. Petur Zachariassen har ydet statistisk vejledning og udfærdiget de grafiske afbildninger. Bibliotekar, mag. art. Ulf Zachariassen takkes for bibliografisk hjælp. Fhv. overlærer, personalhistoriker John Davidsen har læst korrektur under meget forcerede omstændigheder og Óli Breckmann, M. A. har oversat den engelske sammenfatning. Jeg takker dem begge. Landsarkivar Páll J. Nolsøe takkes for hjælp med fremskaffelse af arkivalier.

Museumsdirektør, dr. phil. Henning Henningsen, Handels og Søfartsmuseet på Kronborg, museumsdirektør, fil. lic. Nanna Hermansson, Árbær, Reykjavík, docent, fil. dr. Knut Weibust, Institutet för folklivsforskning, Stockholm, universitetslektor, mag. art. Otto Blehr, Tromsø og ammanuensis, mag. art. Mortan Nolsøe, Fróðskaparsetur Føroya, takkes for gennemlæsning og kommentering af hele eller dele af manuskriptet.

Føroya Fornminnissavn under ledelse af antikvar Sverri Dahl og museumsinspektør, mag. art. Arne Thorsteinsson har støttet mit arbejde meget og har vist mig uvurderlig hjælpsomhed i forbindelse med mit projekt, for hvilket jeg er yderst taknemmelig. Formanden for Føroya Fróðskaparfelag, statsgeolog, mag. scient. Jóannes Rasmussen og formanden for akademirådet ved Fróðskaparsetur Føroya (Færøernes Akademi), landslæge, dr. med. Hans Debes Joensen takkes begge for den interesse, de har vist mit arbejde.

Flogfelag Føroya, Føroya Banki, Føroya Brunatrygging, Føroya Fiskimannafelag, Føroya Landsstýri, Føroya Reiðarafelag, Landsfelagsskapur Føroysku Fiskivinnunar, Mentanargrunnurin, Sjóvinnubankin, Suðuroyar Sparikassi, Føroya Sparikassi og Tryggingarsambandið Føroyar takkes hjerteligt for økonomisk tilskud til udgivelsen af bogen.

Sidst, men ikke mindst, vil jeg takke alle de mange fiskere, som så velvilligt har ofret så megen tid på mine spørgsmål og mine spørgeskemaer. Uden deres velvillighed og imødekommende indstilling ville det have været umuligt at skrive bogen. Her er der så mange, der bør takkes, at det er umuligt at nævne dem alle. Til gengæld vil jeg tilegne dem min bog.

Tórshavn 31. oktober 1975.

*Jóan Pauli Joensen*

# Indhold

Forord . . . . .	5
Indhold . . . . .	7
Indledning . . . . .	9
Materiale og metode . . . . .	11
<b>SLUPPFISKERIETS BAGGRUND . . . . .</b>	<b>16</b>
Historisk og samfundsmæssig baggrund . . . . .	16
Det færøske samfund i slupptiden . . . . .	22
Fisk og fiskebanker . . . . .	24
Forhyringsvilkår . . . . .	27
Hyring af besætning . . . . .	32
Slægtskabets betydning . . . . .	41
Besætningens sammensætning og stabilitet . . . . .	50
Skibet . . . . .	56
<b>LIV OG AKTIVITETER . . . . .</b>	<b>66</b>
Afsked og afrejse . . . . .	66
Arbejde ombord . . . . .	68
Fiskeriet . . . . .	74
Mad og drikke . . . . .	90
Personlige forhold . . . . .	96
Fritid og rekreation . . . . .	101
Hjemrejse . . . . .	114
<b>SUPRANORMAL KOMMUNIKATION . . . . .</b>	<b>116</b>
Begreber . . . . .	116
Sejladsen . . . . .	120
Lokalisering af fisken . . . . .	122
Fiskesituationen . . . . .	125
Konkurrence . . . . .	127
Fiskelykken . . . . .	131
Bevaring af fiskelykken . . . . .	132
Varsler . . . . .	139

Manden ombord . . . . .	141
Drømmand . . . . .	141
Drømme . . . . .	144
Sammenfatning . . . . .	146
<b>SOCIAL STRUKTUR . . . . .</b>	<b>147</b>
System, struktur og organisation . . . . .	147
Historiske faktorer i den sociale struktur . . . . .	149
Kahyt og lukaf . . . . .	152
Fiskepladserne ombord . . . . .	162
De enkelte besætningsmedlemmer ombord . . . . .	168
Skipper, bedstemand og kok . . . . .	173
En slupfisker opdrages . . . . .	189
Rukka . . . . .	200
<b>AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER . . . . .</b>	<b>208</b>
English summary . . . . .	212
Føroyskur samandráttur . . . . .	218
Noter . . . . .	224
Utrykte kilder . . . . .	236
Litteratur . . . . .	237
Bilag . . . . .	243

# Indledning

I en recension i Rig 1974 af en af de nye svenske doktorafhandlinger påpeger Sven B. Ek, at man kan inddеле forskningen i tre hovedtyper:

» 1: en som koncentrerer sig till definerade problem.

2: en inventerande forskning med huvudinriktning på efterhand framkomna eller tidigare kända problem.

3: den enbart inventerande och faktasammanställande forskningen.<sup>1)</sup>

Disse tre hovedtyper har alle deres berettigelse; det afhænger af, hvor meget man ved om emnet eller det område, som er blevet valgt som genstand for en undersøgelse. Hovedtype nr. 1 anses vel af de fleste for at være den fornemste, men en forudsætning for, at den skal kunne gennemføres indenfor en rimelig tid er, at man kender det område, indenfor hvilket man henlægger sine undersøgelser, så godt, at det er muligt at formulere problemerne. Dette vil sige, at hovedtype 3 bliver det første skridt i ethvert forskningsområde efterfulgt af hovedtype 2, og endelig til sidst, når man har tilstrækkeligt kendskab til sit område, kan man definere klare problemstillinger. Undersøgelser af en skibsbesætnings liv er ikke særlig almindelige indenfor etnologisk forskning.<sup>2)</sup> Hvad angår etnologisk forskning på Færøerne, så findes der praktisk talt ingen forskning af den maritimetnologiske sektor udover de oplysninger som måtte forekomme hos færøske lokalhistorikere.<sup>3)</sup> Udgangspunktet for denne undersøgelse har derfor været heuristisk, og mange af sammenhænge er først blevet klarlagt på et forholdsvis sent stadium i undersøgelsen. Derfor tør jeg med en vis forsigtighed karakterisere nærværende undersøgelse som hørende under hovedtype nr. 2.

Eftersom det i afhandlingen behandlede problemområde og emne ikke kan betragtes som almindeligt kendt, mener jeg, at dette berettiger til en detaljerig fremstilling af de kulturelle ytringer, som måske ville forekomme den problemorienterede læser unødvendige. Detaljerigdommen skulle også gøre afhandlingen bedre anvendelig ved sammenlignende maritim forskning. Af samme grund anvender jeg også i stor udstrækning citater; dette skulle også gøre det lettere for læseren at kontrollere værdien af de påstande, som fremkommer i afhandlingen. Citaterne er valgt således, at de skulle kunne repræsentere variationen i hele kilde-

materialet. De er blevet oversat fra færøsk til dansk af forfatteren, men ved enhver oversættelse vil der uvilkårligt gå en del lokalkolorit tabt. Jeg har dog, såvidt det har været muligt, forsøgt at holde dem i samme ånd som på færøsk.

Kildematerialet til undersøgelsen er indsamlet i tiden 1971—74 med henblik på nærværende undersøgelse. Det består af 220 A4 sider, der er indløbet som svar på et i marts 1971 udsendt spørgeskema, en række båndinterviewer, der i afskrevet form fylder ca. 330 maskinskrevne A4 sider, og endelig hovedkildematerialet, som består af 140 svar på et struktureret spørgeskema på 40 sider med 227 spørgsmål. Dertil kommer så 28 svar på et supplerende spørgeskema, som blev udsendt i november 1974. Dette materiale fylder ca. 140 sider. Desuden er der anvendt arkivmateriale i mindre omfang.

Tidsmæssigt dækker undersøgelsen tiden 1900—1939. Året 1900 er valgt som skæringsår af den grund, at meddelernes erindring ikke går længere, og året 1939 er valgt, fordi 2. verdenskrig indebar så markante ændringer i færøsk fiskeri, at en grænse af naturlige grunde må sættes der, med mindre vi skal behandle helt andre problemer. Selvom kildematerialet strækker sig over en periode på ca. 40 år, må undersøgelsen karakteriseres som synkron, hvor den historiske akse kun spiller en underordnet rolle.

Skibets rælinger sætter den rumslige grænse for undersøgelsen, idet vi kun undersøger fiskernes rolle og liv som besætningsmedlemmer ombord i slupperne. Deres øvrige liv og vilkår antydes kun som baggrund for deres liv ombord.

Fiskernes liv i hjembygden, hvor de opholdt sig i tiden fra 1. oktober til 1. marts bliver ikke undersøgt. Heller ikke livet i hjembygden, medens fiskeren var bortrejst, vil blive undersøgt. Afhandlingens undertitel kunne derfor lige så godt hedde: **Etnologisk undersøgelse af en erhvervsgruppes halve liv**. Det er ikke, fordi jeg anser livet hjemme på Færøerne for at være mindre væsentligt, men udelukkende fordi nærværende undersøgelse af praktiske grunde ikke må blive for omfattende. Det er imidlertid mit håb og ønske, at der skal blive muligheder for at gennemføre en undersøgelse, der ikke blot behandler sluppfiskernes liv i sin helhed, men også sluppfiskersamfundet som sådan. En sådan undersøgelse ville samtidig trække trådene tilbage til det traditionelle færøske bondesamfund, idet dette levede videre i mange af sine aspekter helt op til 1950-erne. Denne afhandling skal derfor ses som det første skud af en større undersøgelse, som forhåbentligt vil få vækstmuligheder i fremtiden.

Denne undersøgelse er en undersøgelse af en subkultur eller et part-system — en total institution, hvor man arbejder, spiser og sover.<sup>4)</sup> Formålet med undersøgelsen er at belyse menneskelig tilpasning til et ekstremt maritimt miljø, hvor individerne er medlemmer af et socialt system, hvis formål er at udnytte en del af havets naturrigdomme, nemlig torsk. Dette

stiller os overfor en lang række problemer: Hvordan fik man skib og besætning? Hvilke var de individer, som udgjorde besætningen? Hvordan levede og fungerede disse individer ombord? Skibet skulle ikke alene fiske, men det skulle også sejles. Hvordan kunne man finde frem til fisken? Hvilke kundskaber havde man på dette område? Og endelig hvordan var den sociale struktur i et system, hvis medlemmer skulle sejle et skib, fiske og leve som gruppe under ekstreme forhold? Dette er en del af de mange spørgsmål, som vi forsøger at få besvaret.

Nu ved vi, at hele det materielle slupfiskerkompleks kom til Færøerne fra Storbritannien og Shetland samtidig med, at Færøerne var underkastet dansk sølov, og hvor mange færinger sejlede med danske handelsskibe, før de kom ombord i de færøske fiskerskibe. En del danske skippere fandtes også ombord i slupperne i den første tid.<sup>4a)</sup> Dette får os til at stille følgende spørgsmål:

- 1: Hvordan har det engelske kulturgods tilpasset sig de færøske forhold?
- 2: I hvilken grad har dansk sølov og dansk maritim tradition påvirket slupfiskernes liv?
- 3: I hvilken grad har gammel hjemlig tradition tilpasset sig det nye miljø?
- 4: Hvad betinges af skib og det fysiske miljø?
- 5: Hvordan har fiskerne selv ved deres valg af handlinger påvirket udformningen af deres liv og den sociale struktur ombord?

Det er ikke meningen, at vi ubetinget ønsker svar på alle disse spørgsmål, men kun i den grad hvor det er muligt ud fra det foreliggende kildemateriale, de dunkle punkter må ansprende til yderligere undersøgelser.

## Materiale og metode

Hovedkildematerialet til denne undersøgelse er indsamlet ved hjælp af interviewer og spørgeskemaer på forfatterens foranledning. Dette materiale er blevet suppleret med oplysninger fra diverse andre kilder: påmønstingsprotokoller, skibsjournaler, kontrakter, love, gamle fotografier og endelig fra litteratur.

Indsamlingen af det grundlæggende kildemateriale kan inddeles i flere etaper. Den første etape begyndte i februar 1971, hvor jeg udarbejdede et mindre spørgeskema om livet ombord i de færøske sejlskibe, før de fik motor. Som grundlag for udarbejdelsen af spørgeskemaet anvendte jeg nogen skønlitterære værker, som behandlede fiskernes liv.<sup>5)</sup> I marts måned blev dette spørgeskema udsendt til personer, som jeg kendte personligt på Færøerne, og til lærere og lign. ude på de færøske bygder. Lærerne blev opfordret til at give dem videre til ældre søfolk i bygden. Spørgeskemaet blev udsendt i 50 eksemplarer, og der kom 18 svar tilbage.<sup>6)</sup> Dette materiale blev bearbejdet i form af en mindre opgave ved Lunds universitet.<sup>7)</sup> Med udgangspunkt i dette indsamlede materiale begyndte

jeg på næste etape. Først interviewede jeg en meddeler, som på forhånd var indstillet på at svare på mine mest elementære spørgsmål. Med udgangspunkt i dette interview samt det materiale, som var indløbet som svar på det første udsendte spørgeskema, udarbejdede jeg et større spørgeskema, der blev brugt til grundlag for interviewet med båndoptager. I løbet af juni og juli 1972 blev 16 personer grundigt interviewet. Disse interview kan karakteriseres som halvejs frie, idet jeg såvidt muligt lod meddeleren bestemme samtaleens indhold, blot han holdt sig til emnet. Spørgeskemaet blev kun anvendt som støtte for hukommelsen. Disse

Tab. 1. Hovedopdeling af Tjóðlívsnevndin's spørgeskema nr. 1. Sluppminni: slupplívið.

Hovedafsnit:	Antal spørgsmål:
1.1. Besætningen	6
1.2. Skipperen	17
1.3. Bedstemanden	10
1.4. Kokken	11
1.5. Motorpasseren	9
1.6. De ældre fiskere	6
1.7. De unge fiskere	10
2.1. Kahyt og lukaf	15
3.1. Kosten ombord	12
4.1. Personligt forhold	25
5.1. Arbejdet ombord	15
5.2. Fiskeriet	37
5.3. Rengøring af fangsten	23
6.1. Fritiden ombord	9
6.2. Søndagen	10
7.1. Overnaturlige fænomener	12
Spørgsmål tilsammen:	227

interviewer blev foretaget af forfatteren, og i afskrevet form fylder de fra 11 til 35 maskinskrevne A4 sider. Tilsammen 331 sider. Med udgangspunkt i dette materiale begyndte den tredje etape. I løbet af august 1972 blev der udarbejdet et større struktureret spørgeskema, hvis hovedindhold kan ses af tab. 1. Spørgeskemaet er på 40 stencilerede sider. Det blev udsendt af »Tjóðlívsnevndin« i 300 eksemplarer.<sup>8)</sup> Ved hjælp af fiskernes fagforenings medlemskartotek blev der fundet frem til egnede meddelere, som kunne inddække perioden 1900—1939, fordelt over hele Færøerne.<sup>9)</sup> Spørgeskemaet blev dels sendt til disse personer personligt og dels til skrivevante personer, som vi optog kontakt med ude på bygdene. Disse sidste fik også tilsendt en liste over mulige meddelere i deres distrikt og blev samtidig bedt om at hjælpe meddelerne med at nedskrive svarene på spørgsmålene og sørge for, at der kom svar tilbage. Mange meddelere nedskrev imidlertid selv deres svar. Disse er som regel det mest udførlige kildemateriale. I alt kom der 139 svar tilbage, d.v.s. næsten halvdelen af de udsendte spørgeskemaer.

Siden er der blevet indsamlet en del yderligere materiale, bl. a. ved hjælp af et supplerende spørgeskema (FFMS spbl. nr. 12), som blev udsendt i november 1974. På dette spørgeskema indløb 28 svar, som tilsam-

men udgør 140 sider. Alt det indsamlede materiale er Føroya Fornminnisavns (Færøernes Museums) ejendom og bliver opbevaret i museets arkiv.

### *Kildekritiske bemærkninger*

Både ved interviewene og i en følgeskrivelse, som fulgte med spørgeskemaerne, anmodedes meddelerne om at berette om noget, som de havde oplevet et bestemt år med et bestemt skib. De fleste har valgt at berette om deres første rejse til søs. Men dette berettes med baggrund i de erfaringer, som meddelerne har fået senere i livet som modne søfolk. Mange af oplysningerne er imidlertid ikke bundet til et bestemt år, men er almenlydige for hele den i undersøgelsen behandlede periode. På tab. 2 er fordelingen af meddelernes første rejse blevet fremstillet. Deraf fremgår det, at et par meddelere var på deres første rejse før år 1900, men langt den

Tab. 2. Oversigt over årene for meddelernes første rejse.

År for første rejse:	Antal svar:
1895—1899	4
1900—1904	10
1905—1909	12
1910—1914	25
1915—1919	28
1920—1924	48
1925—1929	24
1930—1934	6
1935—1939	5
Ukendt	5
Tilsammen:	167

største del af meddelerne var på deres første rejse i tiden efter 1. verdenskrig.

Hvad angår den geografiske fordeling af materialet, så er den spredt over hele Færøerne. Den sociale rekruttering af meddelerne er ikke blevet taget med i betragtning, idet det drejer sig om en forholdsvis ensartet gruppe. Meddelerne og det indsamlede materiale skulle så dække et bredt udsnit af de færøske slupfiskere og deres liv.

Der er i de senere år udkommet en hel del litteratur om feltteknik og vejledning i indsamling af etnologiske data.<sup>10)</sup> Selv om man har taget de oplysninger og denne vejledning med i betragtning under udarbejdelsen af skemaerne og ved selve indsamlingen, så vil man alligevel komme til at gøre indsamlingstekniske fejl. Dette er dog et mindre problem. Mere væsentligt er ønsket om, at man havde gjort sig en klarere problemformulering på indsamlingsstadiet, men på skrivende tidspunkt står valget mellem at gøre en problemformulering med baggrund i de indsamlede data og i at indsamle kompletterende data eller blot at bruge det allerede

indsamlede materiale på dets egne forudsætninger. Jeg har valgt at gøre det sidste og lade behandling af problemer, som der ikke er tilstrækkeligt kildegrundlag for i nærværende materiale, vente til en anden undersøgelse.<sup>11)</sup>

### *Det øvrige kildemateriale*

Jeg har også benyttet materiale fra et par skibsjournaler og påmønstringsprotokoller. En skibsjournal eller logbog, som den også kaldes, er en struktureret journal, som skipperen skal føre fra dag til dag under strafansvar. I logbogen skal nedskrives skibets daglige position, meteorologiske forhold og eventuelle begivenheder ombord. De fleste skippere var sparsomme med blækket. Der findes derfor i almindelighed ikke mange detaljer i logbøgerne, men i et større perspektiv giver de mange anvendelige oplysninger. Således indeholder de oplysninger om fangstmængden per dag.

*Påmønstringsprotokollerne* har haft større kildemæssig betydning for dette arbejde, idet de danner grundlag for enkelte afsnit i afhandlingen. Påmønstringsprotokollerne oplyser imidlertid ikke noget om skipperen, ofte kun hans efternavn. Ellers giver de oplysninger om besætningens alder, hjemsted og stabilitet. Udover disse kilder kan vi nævne *forhyringskontrakterne*, som giver oplysninger om forhyringsvilkårene for fiskerne, det samme gør *love og anordninger*. Dertil kommer så er betydeligt *billedmateriale*, som findes i Føroya Fornminnissavns billedsamling.

Hvad angår litterære kilder, så drejer det sig dels om skønlitterære værker<sup>12)</sup> og dels om værker, der behandler Færøernes kulturhistorie. Her kan især nævnes Páll J. Nolsøes færøske skibsfartshistorie og Erlendur Paturssons behandling af udviklingen af færøsk fiskeri og fiskernes kår.<sup>13)</sup>

### *Analytiske arbejdsredskaber*

Dette er en etnologisk undersøgelse, som det også er blevet understreget i afhandlingens undertitel. Med etnologi forstår vi emnet i den brede betydning, som det har ved svenske universiteter, idet emnet omfatter både den materielle, den åndelige og den sociale kultur.<sup>14)</sup> Alle disse aspekter vil også blive behandlet i afhandlingen. Men selvom undersøgelsen er etnologisk, så forhindrer dette ikke, at vi låner begreber og analytiske arbejdsredskaber fra nabovidenskaberne, hvor disse er anvendelige og hvor etnologien mangler tilstrækkeligt udviklet begrebsapparat.

Det er en undersøgelse af et partsystem eller en subkultur i et større samfund. Subkulturer og lokalsamfund har i den sidste tid været mere og

mere anvendte forskningsområder, der er således blevet gjort undersøgelser af kolonihaver, fabrikker, bydele og byer m. m.<sup>15)</sup> For nærværende undersøgelse har Knut Weibust's banebrydende arbejder været af største betydning, idet han har udarbejdet en skabelon for, hvordan en skibsbesætning kan studeres som et socialt system.<sup>16)</sup> Mange af Weibust's fagudtryk bliver også anvendt i denne afhandling. Hvad angår selve fiskeriet, så har de essays, som er blevet præsenteret i Andersen og Wadel: *North Atlantic Fishermen*, været af en stor betydning. Herfra er begreber som »capital management«, »resource management« og »information management« blevet hentet.<sup>17)</sup> Fiskeriet må nemlig betragtes som en form for jagt, hvor jægerne er mange, byttet begrænset, og hvor man derfor må skaffe sig flest mulige oplysninger om byttet og andre jægere.

Den grundlæggende teoretiske referenceramme er den, at jeg forsøger at finde frem til de værdier, som fiskerne forsøger at maksimere, og hvilke begrænsninger, der hæmmer valget.<sup>18)</sup> Iøvrigt vil der blive gjort rede for den etnologiske referenceramme efterhånden i afhandlingen.

# *Sluppfiskeriets baggrund*

## Historisk og samfundsmæssig baggrund

Enhver, der kigger på landkortet, kan hurtigt danne sig et overblik over Færøernes geografiske situation. Øernes klima er koldt og fugtigt, og antallet af kulturplanter er begrænset. Næringsgrundlaget har i hovedsagen været animalsk: fåreavl og kvægbrug, samt jagt på fugle, hval, sæl og endelig fiskeri. Dertil kommer græsavl og en beskeden bygavl. På de følgende sider skal gives en kort sammenfatning af den økonomiske og sociale udvikling på Færøerne og af det færøske samfund i slupptiden.<sup>1)</sup>

Fra landnamstiden og i de følgende 2—300 år var det færøske samfund et livligt aristokratisk samfund med store klasseskel. Nogle stormænd ejede jorden, resten af befolkningen var fattige eller stormændenes trælle.<sup>2)</sup> De færøske stormænd var selvstændige og handlede med egne skibe i udlandet. I det 12. og 13. årh. var der en økonomisk fremgang i de øvrige nordiske lande, og denne fremgang har også berørt Færøerne. Et tydeligt tegn herpå er opførelsen af domkirken i Kirkjubø. Men allerede i det 14. og 15. årh. er der kommet en økonomisk tilbagegang — domkirken blev aldrig bygget færdig. Hovedårsagen til tilbagegangen siges at være klimatiske ændringer. I denne nedgangstid overgår jorden fra de færøske stormænd til udlændinge og til den katolske kirke. I tiden omkring reformationen ejede færingerne mindre end halvdelen af jorden på Færøerne.<sup>3)</sup>

Situationen forandrede sig ikke så meget ved reformationen, udover at kirkens jord nu overgik til kronen og blev til kongsjord, som blev udlejet som kongsfæste til kongsbønder. Disse kongens fæstere kom til at blive de mægtigste mænd ude på bygderne, idet kongsbondens gård ikke blev delt ved arv, men overgik udelt til den ældste søn, medens odelsjorden, d.v.s. den private jord, deltes i mindre og mindre enheder ved arv. Betingelsen for at kunne leve et familieliv i en færøsk bygd var, at man havde brugsret til jord. Den, som ikke ejede nogen jord, kunne i bedste fald blive fæstebonde for en jordejer eller friste en tilværelse som tyende på en af de større bondegårde.<sup>4)</sup>

I årene efter reformationen lod den danske konge forskellige personer

varetagelse af handelen og forbindelsen med Færøerne og gav dem undertiden hele øerne i len. Dette var en trang og utryk tid. Ikke før den danske stat selv overtog handelen og grundlagde den kongelige monopolhandel i 1709, stabiliseredes forholdene.<sup>5)</sup>

Den væsentlige eksportvare på Færøerne i denne tid var uld og uldprodukter. Dette blev solgt til monopolhandelen, som havde faste priser på de varer, den modtog, og dem, der blev solgt, uden hensyn til udbud og efterspørgsel. Samtidig sejlede fremmede handelsskibe omkring på øerne med deres varer, som de gav i bytte for færøske uldvarer og lignende produkter. Det var ulovligt at handle med disse skibe. Dog var det tilladt at sælge de varer, som monopolhandelen nægtede at modtage p.g.a. manglende kvalitet. Derfor kunne det undertiden betale sig at komme med så tilpas dårlige varer, at disse blev vragede af monopolhandelen, hvorefter man kunne sælge dem til de fremmede købmænd for en pæn pris.<sup>6)</sup>

I 1680 beklager lensmanden Gabel sig over, at færingen ikke mere gider fiske: »Men nu de har forladt Fiskeriet, slaget sig til kvindagtige Gjæringer og Arbejd og bleven Høsebindere og lært at bruge Kværnen til Bugens Fylde.«<sup>7)</sup>

Grunden til, at man har lagt mere vægt på at bearbejde ulden, er, at det betalte sig bedre end at sælge ulden uforarbejdet, som Gabel ønskede det. Men derved blev fiskeri og lignende erhverv ikke nedlagt, men tjente den selvforsynende husholdning, medens uldvarerne var at betegne som »cash crops«. Under talemåden »ull er Føroya gull«, udvikler Færøerne sig i de følgende par århundreder til et stabilt bondesamfund, meget konservativt og konformt. Bønderne og embedsmændene har magten ude på byggerne. Konformiteten kommer i særdeleshed til udtryk i følgende udtalelse hos Jens Christian Svabo, som rejste på Færøerne i 1781:

»Soe-Makken bruger man ikke, ej heller Kreaklingen. Denne sidste have dog fremmede brugt naar de have fisket der, og gjort derved lykkeligere Fangst; men da de ej alle vegne ere at faae, og i Fald en eller anden af Indbyggerne skulde bruge den paa et Meed, som et langt begjærligere Agn, vilde han fiske overmaade vel, og de andre paa samme Meed, Lidet eller Intet; saa bruges Agn af Fisk overallt; endskjønt man bør troe, at saa længe der ej findes nogen Lov eller Befaling derimod, saa kunde jo hver Borger, Bonde og Fisker bruge denne sin borgerlige Frihed, ved hvad Midler de best veed at vælge, at drive sin Næring og Bjerig. — Vel seer man af Lavtings Protocolen Anno 1617, at Indbyggerne have klaget over, at Skotterne brugte Sild til Agn, og de derover ej kunde fiske med deres. — Men Kjærlighed til Næsten, samt Skik og Brug gjelde i denne Henseende, som Love.«<sup>8)</sup>

Disse rolige og stabile forhold medførte snart, at også fattige folk kunne få muligheder for at gifte sig og stifte hjem.<sup>9)</sup> Men fra 1777 til 1846 var der strenge regler for, hvem der måtte gifte sig. Man fik ikke lov til at gifte sig, uden at man for præsten »kunne oplyse og gotgøre, hvorledes de formeene at kunne ernære sig, saasom enten de af egen Ejendom eller Fæstejord besidde 1/2 å 1 Mark, eller at de have nogen anden og tilstrækkelig Nærings Vej, eller at de på begge sider have i fire Aar tjent på Landet, og i samme deres Tjeneste efter medbragt Skudsmaal viist Fliid, Troeskab og

Duelighed, da de formodes at være i Stand til skikkelig at ernære sig.«<sup>10)</sup>

At de fattige fik mulighed for at stifte hjem og klare sig i stedet for at leve sine dage som tyende på gårdene, bar allerede kimen til nye sociale forandringer i sig, og anordningen kan kun betragtes som et forsøg på fra bøndernes og embedsmændenes side at bevare den billige ugifte arbejdskraft. Samtidig vokser befolkningstallet, og odelsjorden, d. v. s. den private jord bliver delt i alt mindre og mindre enheder. Allerede sidst i 1700-tallet begynder en befolkningsgruppe at vokse frem i Tórshavn, som senere i folketællingerne bliver benævnt som »Huusmænd« og »De som leve af Søen«. Denne befolkningsgruppe blev snart større og voksede efterhånden også frem ude på bygderne.<sup>11)</sup> Især i krigsårene omkring århundredeskiftet forsøgte flere mænd at drive fiskeri med egen båd. Sædvanemæssigt havde kongsbønderne haft pligt til at holde båd og den mandlige befolkning pligt til at gøre tjeneste på båden. Dette havde ikke været noget problem tidligere, men fra nu af blev det undertiden svært for bonden at skaffe tilstrækkelig besætning, og sædvanen blev gjort til lov i 1813. Dermed fik bønderne muligheder for at tvinge personer til at gøre tjeneste på deres båd. Denne ret kunne også misbruges til at forhindre driftige personer at skaffe sig egen båd og etablere sig som selvstændige fiskere. Denne lov var i kraft, om ikke i virkning, helt op til 1865.<sup>12)</sup>

Disse økonomiske og sociale ændringer skete ikke uafhængigt af den øvrige verden. I 1767 fik den danske storkøbmand Niels Ryberg tilladelse til at benytte Tórshavn som transithavn med et oplag af spiritus, tobak, krydderier m. m. Enkelte år kunne der komme helt op til 50 skibe med varer til oplaget, og følgelig opstod der en broget skare af mennesker omkring handelen, som også trak folk fra bygderne til sig, idet mange færinger fik arbejde ved handelen og lærte forskellige håndværk. Disse kunne heller ikke undgå at blive påvirket af de nye værdier, som de fremmede mennesker repræsenterede. Ryberg havde sit oplag helt til 1788, da det blev nedlagt.<sup>13)</sup> I 1772 fik Ryberg også tilladelse til at salte sild og producere klipfisk til eksport. Den færøske historiker Páll J. Nolsøe skriver om Ryberg:

»Det var Rybergs mening, at færingerne af disse fiskeriforsøg skulle lære sig at fiske med skibe, hvilket de ikke havde forsøgt tidligere, men så mærkeligt det end lyder, forsøgte færingerne på al mulig måde at forhindre disse fiskeriforsøg, så han blev nødt til at klage. Ryberg siger i et brev, at han ville have kunnet sætset tre gange så mange penge på fiskeri ved Færøerne, hvis han havde fået lov til at virke uhindret.«<sup>14)</sup>

Kommandanten på skansen i Tórshavn, C. Born, har udtalt, at Rybergs handel med sit eksempel bevirkede mere økonomisk udvikling på 10 år end landbokommissionen med alle sine pamfletter, prisuddelinger m. m. ville have opnået på 50 år.<sup>15)</sup> Samme Born fortæller følgende om et forsøg på at fiske med dæksfartøj, som blev foranstaltet af nogen indbyggere i Tórshavn i 1785 med sluppen »Haabet« bemannet med soldater fra skansen i Tórshavn, men som fuldstændig mislykkedes:

»Den Tanke (at de fange for meget, at de skulle fiske Havet tomt og af den Aarsag spare Fiskeriet) blandet med lidt Misundelse, hvoraf det menneskelige Hjerter sjælden er ganske fri, har formodentlig givet Anledning til en Del af Indbyggernes Klager ikke alene over Skotterne, men ogsaa over deres egne Landsmænd, som havde udrustet Sluppen Haabet. Havde Interessenterne i dette Fartøj selv været Fiskermænd, saa maatte Forsøget absolut have lykkedes; men nu maatte det drives med Folk, som var Forsøgets naturlige Fjender, saa gik det som det gik.«<sup>16)</sup>

Det var således ikke de indfødte færinger, der i første omgang gik i brechen for ændringer i erhvervslivet, men det havde de heller ikke forudsætninger for, det fik de først, når der kom et accepteret mellemlid til at formidle de nye ideer til dem. Som en af de første færinger kom Poul Poulsen Nolsøe, »Nólsoyar Páll«, at blive banebryderen for de nye tanker, der kom frem med den franske revolution. Han blev født i 1766 og omkom på havet på vej til Færøerne i 1808. Han stod i strid med de rådende embedsmænd og ønskede monopolhandelen afskaffet og at lære færingerne at sejle. Selv byggede han et skib, »Royndin Friða«, på Færøerne.<sup>17)</sup> Efter de konservative embedsmænd, som »Nólsoyar Páll« havde kæmpet imod, kom der en ny type embedsmænd fra udgangen af den første tredjedel af det 19. århundrede, som forsøgte sig som katalysatorer i de sociale og økonomiske fremskridt på øerne.<sup>18)</sup> Det økonomiske grundlag havde nu efterhånden ændret sig fra landbrugsprodukter til fiskeriprodukter, langsomt men sikkert. Siden slutningen af 1700-tallet var befolkningen begyndt at vokse, og det accelererede ved indgangen til det 19. århundrede og i de følgende hundrede år. I 1801 var befolkningstallet 5265, i 1850 var det 8137, og i 1901 var der over 15000 indbyggere på øerne, og væksten fortsatte med øget hastighed.

Befolkningen voksede samtidig med, at de økonomiske muligheder øgedes. Således kom kartoffelen til at spille en stor rolle som næring i den daglige husholdning efter 1800-tallets indtræden, og der var særdeles store fremkomster af grindehvaler i disse år. Yderligere begyndte kronen fra omkring 1830 at udleje små jordlodder uden udmark til besiddelsesløse, så disse fik mulighed for at holde en ko og et par får. En sådan jordlod kaldes for en »trøð«. Denne udvikling fortsatte i Tórshavn og spredte sig snart ud til byggerne, og på nogen steder opstod hele bygder baseret på sådanne »traðir« uden del i udmarken.<sup>19)</sup> Disse »traðarmenn« havde hovederhverv et andet sted, som oftest på søen og kompletterede deres indkomst med, hvad »trøðin« kunne yde. Denne udvikling fortsatte i hele den første halvdel af det 20. århundrede.

Den nye type embedsmænd, som kom til Færøerne efter 1830, forsøgte selv at påvirke udviklingen og indføre forbedringer til næringslivet. De sørgede for at forbedre skoleforholdene, og i 1832 var amtmand Fr. Tillisch med til at stifte Færø Amt's Sparekasse. Mest betydning for udviklingen af fiskeriet fik imidlertid amtmand Christian Pløyen, som gjorde

en studierejse til Shetland sammen med tre færinger i 1839 for at studere shetlandsk fiskeri. Shetlænderne drev et ihærdigt håndlinefiskeri omkring Færøerne i denne tid. Pøyen skrev en bog om sin rejse,<sup>20)</sup> og det skyldes utvivlsomt Pøyens påvirkning, at monopolhandelen nu begyndte at opkøbe store kvantiteter saltet torsk og efter 1843 også fersk fisk, som handelen selv lod virke til klipfisk. Desuden blev der oprettet filialer af monopolhandelen i Suðuroy, Klaksvig og Vestmanna. Værdien af fiskeprodukter på eksportlisten steg mere og mere, mens priserne på uld stagnerede.<sup>21)</sup> Fiskeriet fik mere og mere betydning. Men monopolhandelens tid var snart forbi, den var for stiv i sin form og stod kun i vejen for den økonomiske udvikling, der var begyndt. Der stod flere handelsinteresser parat til at overtage dens rolle. Den blev ophævet i 1856.

Økonomisk set var fiskeriet nu ved at komme i focus, og indstillingen på denne naturtilgang blev skarpere og skarpere. Men der var til at begynde med stor modstand mod innovationerne indenfor fiskeriet fra visse sider.<sup>22)</sup> Færingerne havde i lang tid tilbage vidst, at fiskeri kunne praktiseres med store havgående skibe, men de kunne ikke på nogen måde acceptere denne form for fiskeri, som brød med deres gængse opfattelse af, hvordan fiskeri skulle drives, og konforme som de var, nægtede de i lang tid at acceptere innovationer indenfor fiskeriet. Således mislykkedes alle forsøg med havgående skibe sidst i 1700-tallet, som man havde foranstaltet fra central side.<sup>23)</sup> Men efterhånden var bondesamfundets normer blevet fleksiblere, således at karle undertiden kunne fiske med de shetlandske fiskerskibe om sommeren og arbejde på gårdene om vinteren, hvorved befolkningen selv lettere lærte at acceptere denne form for fiskeri, end hvis den blev påduttet den fra central side.

Det shetlandske torskefiskeri på bankerne omkring Færøerne startede omkring 1810 og sluttede i 1906 med sluppen »William Martin«, som havde færøsk skipper og færøsk besætning, eftersom ingen af delene kunne skaffes fra Shetland.<sup>24)</sup> Pasprotokoller og ministerialprotokoller i Færøernes arkiv giver imidlertid kun sporadiske oplysninger om færinger, der har sejlet med shetlandske skibe. Vi må imidlertid antage den mulighed, at kun de, som rejste bort for en længere periode, blev ført til protokols, medens de færinger, som fiskede med shetlænderne omkring øerne, aldrig blev optegnet i de officielle papirer. Den mundlige overlevering oplyser imidlertid, at det ikke har været usædvanligt, at færinger fiskede med shetlandske fiskerskibe. Man regner ikke med et stort antal fra hver bygd, men tilstrækkeligt stort antal til at formidle kundskaben om shetlændernes fiskeri.<sup>25)</sup> De shetlandske fiskere kom hyppigt ind i de færøske fjorde for at forsyne sig med konksnegle, som de brugte til mading. Færingerne fiskede også en hel del af disse snegle, som de solgte til shetlænderne. Endnu i dag kender en stor del af den ældste befolkning i bygden Sørvágur den shetlandske betegnelse for konksnegl (wul:i(k)s).<sup>26)</sup> Der fortælles også, at mange ældre personer tidligere kunne engelsk, som de

havde lært af shetlændingene. Der kom også skibe af andre nationaliteter til Færøerne, men kontakten med disse har været mindre.<sup>27)</sup> Anton Degn udtaler i forbindelse med købet af sluppen »Fox« i 1872:

» I Februar 1873 begynde de atter Fiskeriet paa Vaagrundene ved Færøerne mellem de fremmede Skibe (Belgiere, Englændere, Franskmænd og Shetlændere). Her skal noteres, at en gammel Shetlandsk Skipper, som for en del Aar siden var Lods ombord i en engelsk Trawler, sagde til en kendt Thorshavner, at Aaret 1873 blev aldrig glemt af Shetlænderne, thi da veg Lykken fra dem, efterat Færingerne havde faaet Fiskerskibe.«<sup>28)</sup>

Lighederne mellem shetlandsk og færøsk slupffiskeri er så store, at man kan betegne det færøske slupffiskeri som en fortsættelse af det shetlandske bankfiskeri, men færingerne skabte en ny variation over det samme tema.

I de følgende år efter monopolhandelens ophævelse blev der foretaget flere forsøg med fiskerskibe, men de mislykkedes p. g. a. manglende erfaring i at drive den slags virksomhed.<sup>29)</sup> I slutningen af forrige århundrede sanerede englænderne deres fiskerflåde og gik over til dampdrevne trawlere. Deres aflagte »drifters« eller »smacks« kunne nu købes for en billig penge. Både i Sverige (Bohuslän), Danmark (Esbjerg), på Island og på Færøerne fandt man interesserede købere. De nyerehvervede skibe blev brugt til forskellig form for fiskeri i de forskellige lande. Disse skibe fik på færøsk navnet »slupp« (pl. sluppir). Den første slupp, som kom til øerne var »Fox«. Det var et lille skib på 38 tons, som tre brødre fra Tórshavn havde købt for deres opsparede kapital.<sup>30)</sup> Det varede imidlertid nogen år før slupffiskeriet for alvor kom i gang. Dette skyldtes især dårlige finansieringsforhold. Færø Amts Sparekasse blev stiftet 24. august 1832. De første indskud var relativt høje og et tegn på, at folk havde en del penge på kistebunden, men ved frihandelens indførelse var der flere købmænd, som tog imod indlån til en højere rente end sparekassen. Dette har haft stor betydning for finansieringen af skibskøb. Som eksempel kan nævnes, at indskuddene i 1881 er blevet vurderet til 400.000 kr, mens prisen på et skib lå omkring 12.000 kr. Snart blev denne kapital bundet i skibene, så man kom til at savne driftskapital. I 1906 blev Føroya Banki stiftet.<sup>31)</sup> Ikke alene dårlige finansieringsforhold, men også mangelen på uddannede navigatører bevirkede, at fiskeriet med skibe først for alvor kom i gang efter 1890. Fra 1892 kunne man tage fiskeskippereksamen på Færøerne, og samme år stiftedes Færøernes gensidige Forsikringsforening, som også fik betydning for tilvæksten i den færøske fiskerflåde. I tiden 1891—1910 steg antallet af fiskerskibe fra 14 til 137.<sup>32)</sup>

Der skulle således gå meget lang tid fra det tidspunkt, hvor færingene stiftede bekendtskab med havgående skibe, og til de selv begyndte at fiske med dem. Først langsomt ændrede det færøske bondesamfund sig og gav plads til ændringer i næringslivet, og der gik lang tid, inden det færøske samfund økonomisk og socialt var parat til at udnytte den niche fuldt ud,

som havet udgjorde, og som fremmede fiskere i århundreder havde nydt godt af<sup>33</sup>).

## Det færøske samfund i slupptiden<sup>34</sup>)

Sluppfiskeren tog på fiskeri i slutningen af februar eller i begyndelsen af marts og kom først tilbage for en kortere periode på ca. 14 dage i slutningen af maj eller i begyndelsen af juni, hvorefter han tog afsted igen og først kom tilbage ved udgangen af september eller i begyndelsen af oktober. Han var således på fiskeri i over halvdelen af året. Selvom fiskeriet var det bærende økonomiske grundlag i det færøske bygdesamfund, så forandrede den almindelige levevis sig ikke med det samme. Befolkningen var vokset kraftigt efter indgangen til det 20. århundrede, så de hjemmевærende folk — unge og gamle, samt nogen få andre, der kunne tjene til føden uden at tage på sluppfiskeri — kunne klare det nødvendige landbrugsarbejde i den tid, fiskerisæsonen varede. Sluppfiskerne kunne nå at gøre visse forarbejder, før de tog afsted om foråret, og når de kom hjem sidst i maj, kunne de nå at skære tørv, så kvinder og børn kunne bearbejde den og tørre den. De udegående får blev klippet i juli, både inddrivningen og klipningen klarede af de hjemmевærende mænd; disse klarede også at slå græsset og sammen med kvinder og børn at bjærge høet. Sluppfiskerne kom tidnok hjem til at bære høet i lade og til at tage kartoflerne op. Den enkelte husholdning var således selvforsynende på mange områder: man fangede fugle, holdt kvæg og får, dyrkede kartofler, skar tørv, så man havde brændsel for hele året, samt fiskede til husbrug. Grindefangsten var organiseret således, at alle indbyggerne i et grindedistrikt fik del i grinden, uden hensyn til om de havde været med i grindedrabet eller ej.<sup>35</sup>) Sluppfiskeriet passede således godt ind i det polykulturelle næringsliv som den del af næringslivet, der indbragte penge, som man så kunne købe de andre nødvendigheder for. Hver enkelt husholdnings økonomi afhang af, hvor mange biernæringer man havde, eller om man udelukkende skulle klare sig med de penge, som blev indtjent ved sluppfiskeriet. Om vinteren kunne sluppfiskerne fiske med småbåde ved Færøerne, men fra omkring 1900 blev der anskaffet flere motordrevne dæksfartøjer på omkring 10 tons eller mindre. Dette fiskeri havde stor betydning i tiden før og op til 1. verdenskrig. Men samtidig som de engelske damptrawlere intensiverede fiskeriet omkring øerne, gik småbådsfiskeriet tilbage. I 1911 blev der fisket 6.322 tons med småbåde (1514 robåde og 129 motorbåde), medens der i 1935 blev fisket 1068 tons (1539 robåde og 122 motorbåde). Under de to verdenskrige, hvor bankerne omkring Færøerne lå i fred for trawlere, voksede fangsterne betydeligt. Udlændinge fangede således langt den største del af fisken omkring Færøerne, færingerne fangede kun 4,4% af den samlede fangst omkring øerne. De kunne ikke konkurrere med



Fig. 1. Fuglafjørður, Færøerne. Kvinder i færd med at tørre den saltede torsk til klipfisk ved hjælp af solens varme (ca. 1900).

trawlerne. Først i de senere år, efter at fiskerigrænsen er blevet flyttet ud, har hjemmefiskeriet igen fået betydning.<sup>36)</sup>

En hel del af den saltede torsk, som kom til Færøerne, blev tørret til klipfisk. Fisken blev vasket og rensset langs stranden eller i pakhusene, hvorefter den blev lagt til tørre i solen på store brolagte flader, såkaldte »fiskastykkir«. Disse fiskastykkir var at finde i de større bygder. Både fiskevaskningen og soltørringen var kvindearbejde. Fiskeriet skabte således arbejdsmuligheder for kvinder, der hidtil kun havde været henvist til at arbejde i hjemmet og i den selvforsynende husholdning. I de store bygder på Suðuroy var den lokale arbejdskraft ikke tilstrækkelig, så i højsæsonen vandrede piger fra andre bygder dertil for at arbejde, og der udviklede sig et livligt liv i disse bygder. Men også i de mindre bygder blev fisken soltørret. Senere blev tørringen mekaniseret og foregik i dertil særligt byggede tørrehuse (turkihús). Det nye erhvervsgrundlag skabte

givetvis mange samfundsændringer, men det ligger uden for denne undersøgelses rammer at belyse disse yderligere. Men forfatteren håber at kunne behandle den kulturelle ændringsproces, som kom i gang på Færøerne i begyndelsen af 1800-tallet, og som først nu er ved at nærme sig sin afslutning, i en anden sammenhæng.

Slupperne var stort set enerådende i den her belyste periode, og fiskereds-kabet var det samme over alt. Enkelte skibe fiskede med langline i den sidste del af den i undersøgelsen belyste periode, men denne form for fiskeri vil ikke blive behandlet her. Trawlfiskeriet voksede kun langsomt frem, og først efter 2. verdenskrig kom dette fiskeri for alvor i gang. Efter 2. verdenskrig blev fiskeriet mere differentieret og industrialiseret, samtidig blev husholdningen mere og mere baseret på pengeøkonomi, og den selvforsynede husholdning er efterhånden ved at blive mere og mere atypisk for det færøske samfund.

## Fisk og fiskebanker

I farvandene omkring Færøerne, de britiske øer, Norge, Island, Grønland og Newfoundland er der store og rige fiskebanker. Færingerne har fisket på dem alle, (se fig. 2). I denne undersøgelse skal vi især koncentrere os om fiskebankerne omkring Island, hvor færingerne især fiskede i denne i afhandlingen behandlede periode. Der blev også fisket på bankerne ved Grønland i slutningen af perioden, og i begyndelsen af perioden blev der fisket på bankerne omkring Færøerne.

På færøsk er fisk nærmest at anse for et synonym for torsk (*Gadus morhua*). Torsken var og udgør stadig hovedkildegrundlaget for færøsk fiskeri. Andre fiske, som blev fanget i mindre målestok, var lange (molna molna), kuller (*gadus aeglefinus*) og brosme (brosme brosmé). Disse fisk fik man imidlertid oven i købet, idet det var torsken, der var bestemmende for fiskeriet. Torsken er en bundfisk, som lever i hele det nordlige Atlanterhav; den er altædende. En islandsk torsk ligger på 70—110 cm. længde, men der er også fanget torsk over 1,5 meter, og vægten er selvfølgelig derefter, men sædvanligvis ligger den mellem 5—25 kg.<sup>1)</sup>

I månederne marts og april yngler torsken på bankerne omkring Færøerne, hvor den da opholder sig i store mængder. Det var denne ynglende torsk, som dannede grundlaget for sluppernes vårfiskeri ved Færøerne. Efter gydningen forsvinder torsken fra bankerne omkring Færøerne.<sup>2)</sup> Det var en af årsagerne til, at man tog til bankerne på Islands øst- og nordkyst i sommermånederne for at fiske. Indtil 1909 fiskede de færøske fiskerskibe på bankerne på Færøerne hele våren, for at fortsætte fiskeriet ved Island efter at den store banktorsk var forsvundet fra Færøerne.<sup>3)</sup> Men p. g. a. den kraftige konkurrence fra udenlandske fiskefartøjer, især eng-



Fig. 2. Nordatlantiske fiskebanker, hvor færingerne fisker eller har fisket. Dobbelt-skraveringer viser, hvor slupperne fiskede.

elske trawlere blev vårfiskeriet ved Færøerne urentabelt, og man holdt op med at fiske med slupperne på bankerne ved Færøerne.<sup>4)</sup> Vårfiskeriet blev i stedet henlagt til Islands sydkyst, hvortil torsken vandrer i store stimer for at gyde i løbet af forårs månederne. Efter at gydningen er overstået, tager torsken ud på sin ernæringsvandring, hvor den magre og slappe torsk søger efter føde. Nogle trækker ud på dybt vand, hvor de ernærer sig af bunddyr, men de fleste trækker mod nordvest-, nord- og østkystens koldere vande, hvor der i sommertiden er rigelig ernæring at finde. Under sit ophold her i det kolde vand, kan torsken undertiden i kortere eller længere perioder fjerne sig fra bunden, idet den ernærer sig af pelagiske dyr.<sup>5)</sup>

Foruden sine hovedvandring — yngelvandringen mod syd og ernæringsvandringen mod nord — foretager torsken også mindre vandring af lokal natur, hvor den trækker frem og tilbage langs kysten, fra dybere til lavere vand og omvendt.<sup>6)</sup> Disse vandring præger således fiskeriet, og fiskerne er også klar over torskens vandring, som vi skal se i et andet afsnit.

Enkelte skibe havde fisket ved Grønlands vestkyst før 1925, men fra dette tidspunkt begyndte Grønlandsfiskeriet for alvor at komme i gang.<sup>7)</sup> Fiskeriet ved Grønland var om sommeren, og skibene plejede som regel at sejle afsted omkring 15. juni. Dette vil sige, at fiskeriet ved Grønland kom til at afløse fiskeriet ved Islands nord- og østkyst. Den grønlandske torsk var på træk efter ernæring. Det grønlandske havområde er et temperaturmæssigt blandingsområde, hvor lokalt afgrænsede kolde om-



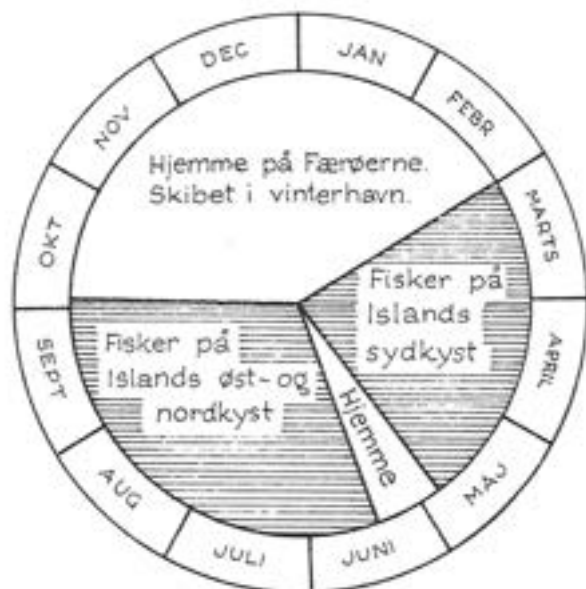


Fig. 4. Slupfiskerens år.

Fra omkring 1930 begyndte nord- og østkystfiskeriet at blive afløst af sommerfiskeri ved Grønland, medens sydkystfiskeriet ved Island fortsatte som sædvanligt, således udvidede slupfiskernes horisont sig efterhånden. For hele den skildrede periode gælder imidlertid, at besætningerne var hjemme på Færøerne i tiden oktober til marts hvert år, medens skibet lå for anker i vinterhavnen.

## Forhyringsvilkår

Indenfor nyere antropologisk forskning, som behandler fiskere og fiskersamfund, er termen »capital management« blevet anvendt. Denne term er blevet defineret som en »decision-making concerned with the initiation and organization of the fishing expedition, as such, which includes securing the personnel to man the boats and the necessary capital equipment, as well as marketing of the catch. Management activities, then, consist mainly of handling and organizing personnel and capital, of supervision and decision-making rather than manual work.«<sup>1)</sup> I de følgende sider kommer vi til at berøre sluppernes ejendomsforhold, besætningens lønforhold og endelig vil hovedvægten blive lagt på rekrutteringen af besætningen.

Det fremgår af færøsk skønlitteratur, at det var den del af befolkningen, som ikke var bønder, der bemandede slupperne i den første tid, idet

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
MAR																					⚓	⚓	⚓	⚓	○	○	○	⊕	Z	○	
APR	Z	Z	⚓	⊕	⊕	○	○	○	○	○	⊕	○	⊕	⊕	○	Z	⊕	○	○	○	○	○	○	⊕	○	○	○	○	○	○	X
MAY	○	⊕	○	⚓	⚓	⚓	⚓	F																							
JUN												⚓	⚓	⚓	⚓	⊕	⊕	○	○	⊕	○	○	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	○	○	⚓	X
JUL	÷	⊕	○	⊕	○	⚓	⊕	○	Z	○	⊕	○	⚓	○	○	○	⊕	○	○	○	⊕	○	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	○	○	○
AUG	⊕	⊕	○	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	○	○	○	⚓	⚓	⚓	⚓	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	Z	⊕	⊕	⊕	⊕	⊕	÷
SEP	⊕	○	○	⚓	⊕	⚓	⚓	○	○	○	⊕	⊕	○	○	Z	Z	⊕	○	○	○	⊕	÷	⚓	⚓	⚓	F					

Fig. 5. Et år med sluppen »Nólsoy« af Tórshavn 1920.

*Signaturforklaring:*

- ⚓ : Skibet sejler.
- ⊕ : Skibet lægger klar til fiskeri.
- : Skibet fisker og får god fangst.
- ⊕ : Skibet fisker, men fanger kun lidt.
- ⊕ : Søndagen helligholdes.
- Z : Skibet ligger underdrejet.
- ⊕ : Storm og dårligt vejr.
- F : Skibet er på Færøerne.
- ÷ : Besætningen er i land i arbejdsrinder.
- ⊕ : Sildegarn sættes ud.
- ▲ : Skibet ligger i læ tæt under land.
- : Besætningen er i land, har fri.

Kilde: Skibsjournalen (logbogen) for sluppen »Nólsoy«, 1920.

bønderne undså sig for at tage på fiskeri med disse skibe, men efterhånden blev fortjenesten så god, at også bønderne og deres sønner fiskede med slupperne.<sup>2)</sup>

I den første tid af slupfiskeriet var det ofte fiskere, bønder og købmænd, som i fællesskab købte et skib, finansieret med opsparat kapital. I 1885 ejedes således 10 ud af 26 skibe af flere personer i fællesskab, medens 3 personer, købmænd, ejede 2 skibe hver og en enkelt 5 skibe. Finansiering og udrustning af skibene blev efterhånden så belastende, at de fleste skibe kom i et afhængighedsforhold til en købmand, der så blev reder.<sup>2a)</sup> Mange af købmændene tog også imod indlån af penge til en højere rente end sparekassen. På denne måde havde nogen købmænd gode finansieringsmuligheder.<sup>3)</sup> Omkring 1900 var omkring halvdelen af alle skibsvirksomheder aktieselskaber, resten enmandsvirksomheder. Aktieselskab-

# FÆRØSKE SLUPPFISKERE

ETNOLOGISK UNDERSØGELSE  
AF EN ERHVERVSGRUPPES LIV

AV

*JÓAN PAULI JOENSEN*

FIL KAND, LD

AKADEMISK AVHANDLING

SOM FÖR AVLÄGGANDE AV FILOSOFIE DOKTOR-  
EXAMEN VID HUMANISTISKA FAKULTETEN VID  
UNIVERSITETET I LUND KOMMER ATT OFFENT-  
LIGEN FÖRSVARAS I CAROLINSALEN FREDAGEN  
DEN 19. DECEMBER 1975 KL. 10.00.

TÖRSHAVN 1975  
EINARS PRENT



erne forsvinder imidlertid ret hurtigt. Enkeltmandsvirksomheden bliver den fremherskende ejendomsform. Der var heller ikke ualmindeligt, at en skipper ejede sit skib sammen med en reder.<sup>4)</sup> Hvad der imidlertid synes at have været ualmindeligt er, at den menige fisker har været parthaver i sit skib, måske bortset fra, at enkelte muligvis har været i besiddelse af aktier, da denne virksomhedsform var almindelig.<sup>5)</sup>

D.v.s. at fiskeren var en ansat lønarbejder i en virksomhed, men ikke parthaver i kapitalen, som det f. eks. var almindeligt blandt svenske vestkystfiskere, hvor man var sluttet sammen i »skutelag«, hvor hvert enkelt medlem i laget ejede part i kapitalen og var ansvarlig for denne part. Her havde de implicerede parter fælles interesser.<sup>6)</sup> Dette var ikke forholdet på Færøerne. Her udvikledes ret hurtigt interesse modsætninger imellem fisker og reder. Dette medførte til oprettelsen af to erhvervsorganisationer. Fiskerne stiftede deres fagforening i 1911. Rederne havde allerede stiftet deres i 1909.<sup>7)</sup> Mellem disse modpoler står skipperen som et mellemled, som en slags virksomhedsleder, undertiden kunne han være identisk med rederen, samtidig med at han var chef for besætningen. Man skelnede nemlig mellem *rederskibe* og *privatskibe*.<sup>8)</sup> Rederskibe tilhørte et rederi med flere skibe, hvor også skipperen var en ansat. Privatskibe derimod ejedes som regel af skipperen alene eller sammen med en anden, f. eks. en købmand.

Besætningen på en slupp blev lønnet med en bestemt procentdel af fangsten, men først i 1909 kom der ensartede forhyringsbestemmelser for hele Færøerne. Før den tid hed det sig, at fiskerne fik en tredjedel af fangsten, men af denne tredjedel blev der fratrukket diverse udgifter efter rederens skøn.<sup>9)</sup> I 1909 vedtog rederforeningen en kontrakt, som fastsatte ensartede forhyringsbestemmelser. Denne kontrakt kom til at danne udgangspunkt for alle fremtidige overenskomstforhandlinger mellem de to erhvervsorganisationer. Fiskernes fagforening, som blev stiftet i 1911, anså det som en af sine fornemste pligter at kæmpe for, at fiskerne fik en ren tredjedel af bruttofangsten, uden fradrag af udgifter. Dette lykkedes for den i 1919.<sup>10)</sup> Iøvrigt sørgede fagforeningen for at forbedre sine medlemmers kår ved overenskomstforhandlingerne, og kontrakten blev efterhånden forandret mere og mere til fiskernes fordel. Jeg skal ikke komme nærmere ind på forholdene mellem de to erhvervsorganisationer, men blot fastslå, at fiskernes kontraktsmæssige vilkår, hvad løn og arbejde angår, reguleredes ved en kollektiv overenskomst. De øvrige forhold ombord var underlagt gældende love. En særlig lov omfattede således forplejning og opholdsrum ombord.<sup>11)</sup> I selve fremstillingen vil kontraktmæssige forhold blive berørt i den kontekst, hvor de hører hjemme.<sup>12)</sup>

Indtil 1931 var skipperens løn 10% af bruttofangsten.<sup>13)</sup> Efter 1931 formindskedes dette til 9%. Senere blev yderligere visse udgifter trukket fra brutto, før skipperen fik sin del beregnet. Bedstemandens fortjeneste var hans fiskepart, som han på lige fod med det øvrige mandskab fik udbe-

talt i forhold til det antal fisk, som han havde fanget. Desuden fik han en ekstra part for rederiets regning på 1—1 1/2% af brutto eller af samme tal, som skipperen senere fik sine 9% beregnet efter. Kokken var månedslønnet. I 1884 var hans løn 40 kr. om måneden og i 1923 175 kr. om måneden. I den første tid kunne han også fiske foruden at arbejde som kok, men efter 1923 fik han fradraget retten til at fiske med forhøjet månedsløn til følge.<sup>14)</sup> Den øvrige besætning fik som tidligere omtalt en tredjedel af fangstværdien efter gældende regler. Denne tredjedel blev så fordelt mellem besætningsmedlemmerne i henhold til det antal fisk, som de hver især havde fisket.<sup>15)</sup> Som det fremgår af tab. 3, kunne der være stor forskel mellem den bedste og den dårligste fisker.

Tab. 3. Oversigt over fangst og indtægter ombord i en færøsk slupp i året 1921.

Fangede torsk	Sydsl.:	Østsl.:	Østsl.:	Tilsammen:	Fortjeneste i kroner
1.	1278	1166	1037	3481	1541
2.	1277	1166	1038	3481	1541
3.	1191	948	774	2913	1279
4.	941	649	720	2310	1012
5.	1034	936	932	2902	1286
6.	1558	1100	958	3616	1580
7.	490	452	471	1413	627
8.	1213	897	774	2884	1262
9.	1662	1129	959	3750	1634
10.	1376	936	806	3118	1359
11.	1106	999	806	2911	1286
12.	864	708	715	2287	1009
13.	420	318	205	943	411
14.	474	449	472	1395	620
Ialt	14884	11853	10667	37404	16447

Efter E. Patursson: *Fiskiveið Fiskimenn*, Tórshavn 1961 p. 409.

Så godt som hele fangsten blev eksporteret til udlandet, undertiden ved at man lod slupperne sejle fangsten direkte til køberlandet. En del fisk blev også solgt på Island. En meget stor del af fangsten blev imidlertid opskibet på Færøerne, hvor man lod den saltede torsk virke til klipfisk, d. v. s. at den enten blev soltørret eller maskintørret i særlige »tørrehuse«. Hovedaftagerne for klipfisk var Middelhavslande som Italien, Spanien, Portugal og Grækenland. Den færøske fiskeeksport var uorganiseret, og langt den største del af salget gik via mellemhandlere i København. Den færøske fiskerieksport var underkastet mange problemer, idet det var svært at få afsat klipfisken til en rimelig pris, og det kunne vare lang tid, indtil fiskerne fik deres fortjeneste udbetalt. I 1936 organiserede nogle færøske fiskeeksportører sig i en sammenslutning, men først i 1948 grundlagdes Føroya Fiskasøla — Færøernes fiskeeksport.<sup>16)</sup> Afsætningen og de problemer, der var forbundet dermed, har sine egne etnologiske problemer, som vi imidlertid ikke kan komme ind på i denne undersøgelse.

Tab. 4. Sluppfiskernes gennemsnitsindtægt 1901—14.

År	Kroner	Index 1914—100
1901	261	76
1902	265	77
1903	269	78
1904	349	102
1905	304	89
1906	341	99
1907	360	105
1908	265	77
1909	275	80
1910	289	84
1911	298	87
1912	363	106
1913	373	109
1914	343	100

Efter E. Patursson: Fiskiveiði Fiskimenn, Tórshavn 1961 p. 400.

Tab. 5. Sluppfiskernes gennemsnitsindtægter 1914—38.

År	Kroner	Index: Penge- indtægt	1914—100 Real- indtægt
1914	343	100	100
1915	497	146	125
1916	716	209	156
1917	617	180	116
1918	1.165	340	190
1919	1.810	528	246
1920	1.043	303	116
1921	1.081	315	136
1922	1.039	303	152
1923	693	202	98
1924	854	249	115
1925	772	225	107
1926	604	176	96
1927	545	159	90
1928	836	244	139
1929	821	239	138
1930	797	232	141
1931	654	191	123
1932	534	156	101
1933	671	196	123
1934	610	178	107
1935	570	166	98
1936	475	138	79
1937	575	168	93
1938	640	187	102

Efter E. Patursson: Fiskiveiði Fiskimenn, Tórshavn 1961 p. 401.

Sammenfatningsvis har den økonomiske udvikling (se tab. 4 og tab. 5) for færøsk fiskeri været således, at tiden 1900—14 har været temmelig stabil. Under første verdenskrig og til og med 1919 ekspanderer den økonomiske udvikling kraftigt. Tiden 1920—1940 er en lang og ustabil periode med virkelige krisear ind imellem, hvor priserne var uhørt lave og hvor det var meget besværligt at få afsat fiskeprodukterne; mange virksomheder gik konkurs i denne periode, hvilket yderligere forværede forholdene. Situationen forandredes først under anden verdenskrig.<sup>17)</sup> Disse forhold påvirkede ikke livet ombord i de færøske fiskerskibe i den grad, som det påvirkede liv og vilkår hjemme på Færøerne, men det vil ikke blive behandlet her.

## Hyring af besætning

Der findes forskellige rekrutteringsprincipper. Således kan en skibsbesætning baseres på, at alle ejer del i båd og fiskegrejer, eller på slægtskab.<sup>1)</sup> Desuden kan en besætning også hyres blandt enkeltindivider, uden at disse har noget slægtsligt eller kapitalmæssigt fællesskab.<sup>2)</sup> Her vil vi først undersøge, hvordan en skipper får et skib at føre og hvordan en skipper får samlet sin besætning. Desuden vil vi undersøge slægtskabets betydning som rekrutteringsgrundlag, før vi afslutter med en oversigt over besætningernes sammensætning og stabilitet. Selv om der i den første tid var en hel del fiskere, som ejede en slupp i fællesskab, så blev denne virksomhedsform meget ualmindelig, som det er fremgået af det foregående afsnit. Derfor har kapitalfællesskabet ikke haft nogen betydning som rekrutteringsgrundlag, men det fik det efter den her behandlede periode.<sup>3)</sup>

### *Hvordan man får et skib at føre*

Eftersom det var skipperen, der skulle skaffe besætning til sit skib, og ikke rederen, er det på sin plads, at vi begynder med at undersøge, hvordan en skipper fik et skib at føre. Forudsætningen for at blive skipper var, som vi skal se i et andet afsnit, at man havde bestået en skippereksamen, »men et er søkort at forstå, et andet skib at føre. Det var ikke altid beviset, der afgjorde skipperjobbet. Andre egenskaber var også nødvendige, som f. eks. at man havde evner til at få arbejdet til at gå hurtigt fra hånden.«<sup>4)</sup>

I det foregående afsnit har vi berørt de forskellige virksomhedsformer, der stod som ejere af slupperne. De forskellige virksomhedsformer medførte, at der var forskellige veje, der førte til skipperkarrieren, for det var ikke alle »unge mænd, der var så heldige, at deres far ejede et skib.

Disse tog blot på skipperskole for at lære navigation, og skibet var dem sikret.«<sup>5)</sup> Der var også stor forskel på en person, der lige havde bestået sin skippereksamen, og en mand, der havde sejlet som bedstemand i flere år. Før 1916 kunne man sejle som bedstemand, selvom man ikke havde aflagt nogen eksamen, hvis man blot var dygtig nok. De personer, der således allerede på et tidligt stadium havde markeret lederevner, stod naturligvis stærkt i konkurrencen.

»En mand, der havde sejlet i mange år for samme rederi og helst som bedstemand, kunne få et skib at føre, men det kom an på de anbefalinger, han fik fra sin tidligere skipper.«<sup>6)</sup>

»Det kunne ofte være således, at en mand førte et skib, som fiskede meget, og han havde måske sin bror med som bedstemand, der også var en dygtig fisker. Da kunne det ofte ske, at også broderen fik et skib at føre indenfor samme rederi.«<sup>7)</sup>

Et par meddelere giver følgende detaljerede beretninger, hvordan deres karriere som skippere startede:

»Det almindelige var, at når man ønskede et skib at føre, så tog man til forskellige redere for at spørge, om de havde noget skib ledigt. Dengang jeg selv forsøgte at få et skib at føre, tog jeg syd til Tvøroyri for at tale med H. T., som kun havde et skib. Jeg fik ikke noget svar af ham den aften, derfor tog jeg til Vágur, men med samme resultat. Da jeg var kommet til Tórshavn fik jeg besked fra H. T. om, at jeg skulle føre »Fagranes«. Jeg accepterede. Da jeg var kommet til Gjógv, lå der besked fra Vágur om, at jeg kunne føre »Agnes Louise«. <sup>8)</sup>

»Jeg lærte til skipper hos J. P. i Dal. Det lå lidt tungt med at få lært noget, idet jeg ikke havde haft nogen skolegang som barn. Derfor var vi to ikke altid lige gode venner. Men om våren 1913, efter at jeg havde bestået min skippereksamen, anmodede han mig om at blive hans bedstemand — så meget holdt han dog alligevel af mig. Skibet var »Boreas«, og hun havde motor. Da vi om sommeren skulle til Island, blev Jens Pauli syg, og jeg blev så bedt om at føre skibet på denne rejse. Det lykkedes at fange megen fisk. Efter at jeg var kommet hjem til Færøerne igen, blev jeg bedt om at føre »Only Sister« ned til København. Der traf jeg Jens Mohr. Han spurgte mig, om jeg havde noget skib at føre til næste år, og jeg sagde, at det havde jeg ikke. Jens Mohr siger så: »Du skal begive dig til Vágur på Suðuroy, hvor du skal gå til Løðhamar for at anmode om et skib, fordi jeg har anbefalet dig der.« Som sagt så gjort. Jeg tog til Løðhamar, og der fik jeg to skibe at vælge imellem, og de var »Robert Miller« og »Jane Elisabeth.« Men eftersom begge skibene var sejlet til København for at sælge fangsten og endnu ikke kommet tilbage, ville jeg ikke tage nogen beslutning. Derefter mødte jeg Magnus Dahl (et andet rederi). Han bød mig »Havgásin« at føre; om jeg ville have den sammen med Petur Mortensen... Meningen var, at han skulle føre skibet. Han havde været bedstemand ombord hos Dias á Heyggi, som havde ført hende i tre år. Han gik nu på skipperskole, men regnede ikke med at få beviset før til næste år. Jeg accepterede med det samme. Petur var velkendt med Sydisland, og jeg havde aldrig været der.«<sup>9)</sup>

Hertil er at sige, at på dette tidspunkt var færingerne ikke for alvor begyndt at fiske ved Sydisland, der var kun nogle enkelte skibe, som havde fisket der, derfor var valget strategisk rigtigt på længere sigt.

I de fleste tilfælde har fremgangsmåden været, at man selv gik op til en reder og bad om at få lov til at føre et af hans skibe, men dygtige skippere, der havde sejlet som skippere i flere år, kunne få tilbudt et skib af en reder:

»Det almindelige var, at skipperen anmodede rederen om at få et skib at føre. Men hvis det drejede sig om en dygtig mand, der havde ført et skib tidligere og som havde fisket meget, så kunne rederen tilbyde ham et eller andet af sine skibe. Men det var ikke almindeligt, at redere forsøgte at få fat i skippere, der sejlede for andre rederier, når

disse havde et godt skib. Skipperen kunne imidlertid selv stikke en føler ud overfor en reder, der havde mange skibe, hvis han ikke var tilfreds med det skib, han havde for øjeblikket. Hvis så rederen lovede ham et godt skib, så accepterede han måske, men hvis der blev tilbudt ham et skib, som han ikke syntes om, så lod han bare, som om ingenting var sket, og rederen fik ikke at vide, hvilket skib han specielt havde tænkt på.«<sup>10)</sup>

Der var således visse spilleregler, som man rettede sig efter for at undgå unfair konkurrence.

Det var meget forskelligt, hvor hurtigt de forskellige skippere skiftede skib:

»Det viste sig, at nogen skippere skiftede skib næsten hvert år, medens andre var mere stationære og førte det samme skib flere år i træk. De, som var heldige til at fiske, havde som regel en god besætning og beholdt skibet i flere år.«<sup>11)</sup>

Det var rederen, der afgjorde, hvem der blev skipper ombord i et af hans skibe, men så snart skipperen havde overtaget kommandoen ombord og til han afmønstrede om efteråret, havde han alt at sige ombord. Men så snart fiskesæsonen var ophørt, var skipper og reder uafhængige af hinanden. Skipper og reder stod således i et transaktionelt forhold til hinanden. Var der underskud på skibe, så var det rederen, der bestemte handelsbetingelserne, men var det overskud på skibe, så kunne skipperen med større vægt gøre sine krav gældende. Disse transaktioner, som udspillede mellem skipper og reder, udspillede også mellem skipper og besætning. Dette skal vi diskutere nærmere i det følgende afsnit.

### *Hyring af bedstemand*

Skipperen hyrede personligt hele sin besætning, også bedstemanden, som var hans næstkommanderende ombord. Frem til 1916 havde en mand lov til at sejle som bedstemand, selv om han ikke havde bestået skipperprøven. Dog kunne personer, der havde sejlet som bedstemænd før 1916 og som kunne få synsprøve, få et særligt bevis, der gav dem ret til også i fremtiden at sejle som bedstemænd.<sup>12)</sup>

Bedstemandshyre fik man dels ved at bede en skipper om hyre som bedstemand og dels ved at man i sit daglige arbejde ombord havde udmærket sig så meget, at man fik tilbudt stillingen.

»Man blev anmodet af skipperen om at komme med som bedstemand, men man kunne også selv bede skipperen om hyre. Det kunne også ske, at en mand, der i flere år havde sejlet med samme skib og vist sig duelig ombord, kunne få tilbudt at blive bedstemand ombord, selvom han ikke havde lært (til skipper), hvis den gamle bedstemand gik i land.«<sup>13)</sup>

Det var af stor betydning, at bedstemanden var pålidelig og duelig, og eftersom en tid som bedstemand i regelen var forudsætningen for at få mulighed for at føre et skib, skete det ofte, at en af skipperens nære slægtninge blev bedstemand, ofte hans bror:

»Han kunne således være skipperens bror — eller i familie med ham på en eller anden måde. Ellers var det ofte således, at skipperne søgte efter folk, der kunne bruges til bedstemænd, ved at spørge efter dygtige folk blandt fiskerne. Ofte kunne mænd sejle som bedstemænd uden at have skipperbevis, hvis de var pålidelige og dygtige fiskere. Det var ikke altid dem, som havde skipperbevis, som blev de bedste bedstemænd.«<sup>14)</sup>

Det kunne imidlertid også være praktisk at have en bedstemand, der var fra en anden bygd:

»Når skipper vidste om en mand, som var en dygtig fisker og som han stolede på, så forsøgte han at få ham med sit skib som bedstemand, især hvis han var fra en anden bygd, for da kunne bedstemanden hjælpe til med at skaffe besætningsmedlemmer fra bygden, hvis det skulle blive nødvendigt.«<sup>15)</sup>

Undertiden var der, som allerede omtalt, to bedstemænd ombord. Dette kunne være praktisk af flere grunde, dels kunne 2. bedstemand overtage skipperens vagt, men der var også andre grunde, et par gives i de to følgende udtalelser:

»Der hvor jeg har været, der har det enten været skipperens bror, svoger eller svigersøn, som har været 1. bedstemand, medens 2. bedstemand som regel har været ulærd. Var det en dygtig fisker, så kunne han få pladsen for at beholde ham ombord. Således var fremgangsmåden, der hvor jeg har været.«<sup>16)</sup>

»Det var ofte således, at der var to bedstemænd, og dette opstod, fordi det var så besværligt at skaffe tilstrækkelig mange besætningsmedlemmer til skibet. Så tog skipperen til andre bygder for at skaffe sig bedstemænd, og disse kunne så skaffe ham et par ekstra besætningsmedlemmer foruden sig selv.«<sup>17)</sup>

»I 1932 var jeg med »Normanner«. Jeg måtte bede om hyre med skibet, fordi året var så fremskredent, at alle skibe var besat. Det var nemlig sket det, at jeg var blevet tilbudt en hyre som bedstemand på de betingelser, at jeg skulle skaffe to ekstra besætningsmedlemmer, men det kunne jeg ikke. Så fandt skipperen en anden bedstemand, og jeg fik afbud. Derfor blev jeg nødt til at bede om hyre med et andet skib, hvis jeg da ikke havde i sinde at blive hjemme hele våren.«<sup>18)</sup>

Hermed er vi kommet til skipperens hyrevandring, som vil blive behandlet i det følgende afsnit.

### *Hyring af den befarne fisker*

Det er en meget bred enighed i kildematerialet om, at den sædvanlige fremgangsmåde ved hyring af besætning var den, at skipperen opsøgte den person, som han kunne ønske sig som medlem af sin besætning, personligt i dennes hjem.<sup>1)</sup> Sædvanligvis begyndte han at opsøge personer i sin egen bygd først for at hyre så mange der, som det var ham muligt. Derefter begav han sig til nabobygderne og udvidede så rekrutteringsområdet efterhånden, indtil han havde mandskab nok. Almindeligvis var kærnen i besætningen begrænset til et forholdsvis sammenhængende område. De naturgeografiske forhold på Færøerne er imidlertid af en sådan beskaffenhed, at det ikke er mulighed for altid at komme på det ønskede tidspunkt. Derfor skete det, at han sendte brev til personer i sådanne bygder, senere

blev også telefonisk forbindelse taget i brug. Man bør dog ikke betragte denne fremgangsmåde som almindelig, det er kun fem meddelere, der fortæller om hyring pr. brev.<sup>2)</sup> Selve fremgangsmåden ved hyringen belyses bedst ved at citere fiskernes egne ord:

»Han bad først sine egne bygdéfæller, siden rejste han til de andre øer.«<sup>3)</sup>

»Det var ikke svært at komme med et sejskib, det var vanskeligere for en skipper at få en god besætning. Og det var det, det gjaldt om, for det var den, der skulle hale fisken op af havet, hvis man skulle få noget i lasten. Da fiskede man med snøre, og skipperne kappedes om at få fat i de bedste mænd. På den anden side forsøgte fiskerne at komme på de bedste skibe. De var forskellige både i størrelse og kvalitet. Men så forhørte man sig også om skipperen, om han duede til at finde fisk, og om han duede til at drive fiskeri.«<sup>4)</sup>

»... om skipperen havde fanget megen fisk i de foregående år, gik det lettere for ham at få besætning og dertil gode fiskere.«<sup>5)</sup>

»Sædvanligvis fik vi ikke opgørelsen før ved juletid. Undertiden, når skipperne kom for at bede samme mand om at komme med igen, kunne denne sige, at han ikke ville give sit samtykke, før han havde modtaget sin opgørelse. Hvis dette nu var en dygtig fisker, kunne skipperen sige, at du skal få 50 kr. ekstra fra mig, om du kommer med mit skib. Så kunne der komme en anden skipper for at bede ham komme med sig. Så fik denne at vide, at den forrige havde tilbudt ham 50 kr. ekstra. Så sagde den anden skipper: »Kommer du med mig, så kunne det blive mere.«<sup>6)</sup>

»De (skipperne), som ikke var så dygtige til at fiske, kunne love en ekstræløn på 50—100 kr. for at få besætning. De kunne også love dem en god fiskeplads ombord.«<sup>7)</sup>

I skrivende stund får jeg at vide, at en bestemt skipper havde lovet en fisker 1 tons kul + penge, hvis han ville komme med hans skib.<sup>8)</sup>

»Ved juletid tog skipperen afsted for »at bede om folk«, og der blev rejst meget omkring på byggerne, og ofte havde han en lille »tår« med i lommen, og det hjalp ofte.«<sup>9)</sup>

»... Han holdt sig ofte i nærheden af dansestuen (forsamlingshuset), og der kunne han undertiden få fat i en eller anden. Han besøgte også de almindelige huse.«<sup>10)</sup>

»... oftest boede han hos en, som han kendte, og denne henviste ham så til de bedste mænd i bygden.«<sup>11)</sup>

»... yngre skipperne rejste fra bygd til bygd for at bede folk til besætning. De ældre derimod havde deres faste besætning, der ikke forandrede sig meget fra år til år.«<sup>12)</sup>

For de ældre og etablerede skipper var hyringsrejsen ofte en fornøjelsesrejse for at genopfriske gamle bekendtskaber, da de ofte havde bestemte personer at besøge. Følgende lange beretning, som her gengives i sin fulde udstrækning, giver en indgående skildring af fremgangsmåden ved hyringen:<sup>13)</sup>

»Når julen nærmede sig, begyndte skipperen at tænke på sin besætning. Først kontaktede han dem, som han havde haft med det foregående år. Det almindelige var, at han fik nogen med af den besætning, han plejede at have. Selvfølgelig forsøgte han at få fat i de mænd, som var berømte som fiskekløer, de mænd, der var uheldige til at fiske, blev bedt sidst. Da skipperen så, at han ikke kunne få nok af de gode fiskere, blev han selvfølgelig nødt til at bede de uheldige til at fiske, da de i andre henseender kunne være dygtige: dygtige til at arbejde, gøre rent etc. Skipperen interesserede sig også for de mænd, som var modige og pålidelige, men først og fremmest forsøgte han at få mænd med, der var dygtige til at fiske.

Da skipperen hyrede besætning, benyttede han meget telefon, men ofte var svaret temmelig vagt, som f. eks.: »Jeg skal tænke på det« eller »Det er muligt, at jeg kommer

med.« Sådanne svar var jo upålidelige, så skipperen rejste derfor fra bygd til bygd. Og havde han haft en eller flere mænd fra bygden med sig tidligere, ledsagede en sådan ham i bygden. Den stedkendte gik så ind i huset og sagde, at den og den skipper ville tale med ham, der boede i huset. Da så skipperen fik talt til manden, kunne det godt ske, at denne kom med betingelser: hvis han skulle komme med, så skulle han have en god plads ombord, f. eks. den første plads. Var det en dygtig fisker, så fik han løfte om den fiskeplads, han ville have. Og skipperen kunne så tilføje, at han også skulle få plads i kahytten. Hvis det var en særdeles god fisker, kunne han få 100 kr. ekstra. At love noget ekstra blev ofte gjort, men senere blev det forbudt at give ekstraløn.

Sædvanligvis var skipperen en dag og en aften i bygden, og så brugte han telefon til dem, som han kun havde fået et halvt svar fra. Var det en dygtig fisker, så kunne han ringe ham op flere gange både med godt og dårligt resultat. Alle retskafne mænd holdt ord. Dog kunne det ske, at nogen lovede at komme med, men tog alligevel med en anden.

Skipperen havde venner i mange bygder. Disse venner kunne også lægge et godt ord ind i øret på gode fiskere på skipperens vegne. Og hvis en ven kunne få flere, f. eks. 2—3 mænd med, så kunne skipperen belønne ham på en eller anden måde.

Skipperen undersøgte, om han kunne få en bedstemand, som kunne have flere mænd med sig som f. eks. brødre, svogre eller nære slægtninge, og det kunne ske i mange tilfælde.

Det kunne ske, at en skipper havde en flaske med i lommen og bød på en dram, når han forsøgte at hyre en mand. Og i det øjeblik manglede ikke med ja-ord. Men senere viste det sig, at disse løfter om ja var falske, og skippernes fremgangsmåde med flasken ubrugelig.

Da nytåret var passeret, var hyringsvandringerne overstået. Dog kunne det ske, at nogen ringede til skipperen og sagde, at de ikke kunne komme med af en eller anden årsag, og skipperen forsøgte så at få andre mænd i stedet for.«<sup>14)</sup>

»Tiden nærmede sig jul — og da kom de sædvanlige gamle friere igen, som vi kaldte dem, skipperne, for at bede folk til besætning i det kommende år.«<sup>15)</sup>

»... undertiden blev de også kaldt for »vedragjölingarnir«, de gik som de omkring i adventen — når julen nærmede sig.«<sup>16)</sup>

Hermed håber jeg, at hyringen af besætningen er tilstrækkeligt belyst. At skipperen af den lokale befolkning fik tildelt øgenavne som »friggjari« og »vedragjölingur«, viser deres konstante tilbagevenden hvert år, og hvor institutionaliseret deres hyrevandring var blevet. Dette bekræftes yderligere af oplysninger, som jeg har fået fra forskellige mennesker. Bedstemanden har hjulpet skipperen med at hyre fiskere i sin hjembygd, som vi har set i tidligere afsnit.<sup>17)</sup>

Det er selvfølgelig også sket, at skipperen har bedt besætninger komme med ham til næste vår allerede ved afmønstringen, som følgende meddeler siger:

»Den skipper, som jeg sejlede med de første år, plejede kun at ringe til de besætningsmedlemmer, som han havde haft i det foregående år. Han havde næsten altid den samme besætning. Han plejede altid at sige til sin besætning, før de tog hjem om efteråret: »Du tænker vel på mig til næste år. Om Gud vil, så ses vi igen.«<sup>18)</sup>

Men hvorfor blev dette ikke til en norm, hvilket man skulle tro, var meget lettere end at begive sig ud på en rejse til de forskellige øer tre måneder senere. Det er imidlertid flere årsager til denne frierfærd eller hyrevandring. Situationen var nemlig meget usikker både for skipper og besætning, medmindre skipperen selv var ejer af sit skib, og det ejede han kun i meget få tilfælde, og situationen forandrede sig også kontinuerligt. Den kunne forværres og forbedres. Dels vidste fiskerne ikke, om

de overhovedet ville ud at fiske næste år, eller om de ville blive hjemme. Og skipperen vidste heller ikke, om han ville få noget skib at føre, medens fiskeren mente, at han havde klaret sig så godt i det forløbne år, at han burde have chance for at komme med et bedre skib.

Fiskede skipperen godt og blev anset for at have fiskelykken med sig, så havde han større muligheder for at kunne hyre de dygtigste fiskere. Held i fiskeri gjorde, at han også kunne få et bedre skib at føre. Var han uheldig med fiskeriet, ville flere af hans gamle besætningsmedlemmer utvivlsomt lade sig hyre af andre skipperne, som havde været heldigere med fiskeriet. En dygtig og heldig skipper havde også større muligheder for at få bedre skib at føre, medens en uheldig skipper kunne miste sit skib eller få et dårligere i stedet. Endelig kunne det være samarbejdsvanskeligheder mellem et enkelt besætningsmedlem og skipperen, og af den grund kunne skipperen ønske at komme af med dette besætningsmedlem.<sup>19)</sup>

Set ud fra denne baggrund var det en fordel for begge parter at stå frit. Fiskeren for at kunne vælge og vrage blandt de eksisterende muligheder og således opnå det for ham for øjeblikket fordelagtigste tilbud, hvormed han forbedrede sin position. Skipperen på den anden side for at have muligheder for at udnytte eventuelle forbedringer i sin situation, han kunne således have fået tildelt et større skib eller have været blandt de forreste i fiskeriet i det foregående år. Endelig kunne han være blevet kendt for visse positive sider, f. eks. at han altid sørgede for rigelig og god proviant. Eller han havde fået et eller andet image, som gjorde det eftertragtelssværdigt at sejle med hans skib. Alt dette kunne han udnytte i sine bestræbelser for at få den bedst mulige besætning. Desuden gav denne forhyringsform skipperen mulighed for på en ubesværlig måde at komme af med uønskede personer. At disse personer så gik ned i værd på forhyringsmarkedet er en anden side af sagen. Med baggrund i dette er denne sociale form opstået. At det blev skipperen, som hele tiden måtte tage initiativet, skete fordi udbudet af fiskere var mindre end efterspørgslen. Under disse forhold udviklede der sig et strategisk spil mellem skipperen og den enkelte besætningsmedlem, hvor man hver på sin side efter evne forsøgte at få det mest mulige ud af situationen. Hele forhyringsprocessen blev således en transaktion, hvor skipperen stod som køber og den enkelte fisker som sælger. Disse transaktioner kom til at få en meget væsentlig betydning for udformningen af den sociale struktur ombord.

### *Hyring af førstegangsfiskeren*

Hyringen af den befarnede fisker skete, som det er blevet gjort rede for i det foregående afsnit, efter et fast institutionaliseret mønster. Den unge dreng, der aldrig havde været til søs, kom ikke ubetinget med i dette

mønster. En fisker var sædvanligvis 14—16 år, når han for første gang kom ud at fiske med et skib. På dette tidspunkt var han naturligvis helt uerfaren og ukendt med arbejdet ombord i et sejlskib og ikke særlig udholdende til at fiske med håndsnoeren p. g. a. sin ufuldbyrdede fysiske udvikling. I det hele taget var han ikke til særlig stor nytte den første tid ombord set i relation til den befarne fisker. I tråd med dette var der ikke mange skippere, der gjorde sig særlig store anstrengelser for at få en dreng med.

Tab. 6. Hyre første gang.

Samlet oversigt over svartyperne på spørgsmålet: Hvordan kom De med på Deres første fisketur?

Svartype	Antal belæg
1. Blev hyret (biðin við)	29
2. Bad selv om hyre	32
3. Far bad om hyre for mig	7
4. Talte personligt med rederen om det	1
5. Far talte med rederen om det	2
6. Min far var skipper ombord	3
7. Min bror var skipper ombord	5
8. Min farbror var skipper ombord	1
9. Min morbror var skipper ombord	3
10. Min fætter var skipper ombord	1
11. Min svoger var skipper ombord	5
12. Min moster var gift med skipperen	1
13. Min mors onkel var skipper ombord	1
14. Min bror var bedstemand ombord	4
15. Min morbror var bedstemand ombord	1
16. Min svoger var bedstemand ombord	2
17. Far var med skibet forinden	21
18. Far blev hyret af skipperen og så kom jeg med	3
19. Min bror (brødre) var med skibet	13
20. Min fætter var med skibet	3
21. Min morbror var med	1
22. Min svoger var med	1
23. Skipperen var min bygdefælle	1
24. Bedstemanden var min bygdefælle	2
25. Kokken var min bygdefælle	1
26. Kom med som kok	1
Antal belæg tilsammen:	145

På tabel 6 er hele kildematerialet angående den unge fiskers hyring for første gang lagt frem. I alt er der 145 belæg.<sup>20)</sup> Den almindelige fremgangsmåde for en debutant har været, at han personligt kontaktede en skipper og bad om hyre. Men det skete også, at faderen lod et ord falde derom til en skipper, han stod på god fod med, eller en reder for den sags skyld. Af oversigten fremgår det, at hele 29 meddelere fortæller, at de blev hyret af skipperen. »Jeg blev bedt om at komme med, og det var jeg forfærdelig stolt over, for sædvanligvis måtte man bede om lov til at komme med,«<sup>21)</sup> siger således en meddeler. Men som det fremgår af oversigten, så havde en meget stor del af noviceerne allerede en eller anden slægtning med ombord i det skib, som de kom med for første gang. Der er hele 69 belæg på,

at novicen har haft en eller anden slægtskabsforbindelse med et besætningsmedlem, som allerede var med samme skib. At en ung fisker således blev hyret på lige fod med befarnede fiskere kan forklares ud fra flere faktorer. Således kunne en slægtning, der allerede var hyret med et skib, foreslå skipperen at hyre en af sine slægtninge: »Min far havde fisket med skibet om våren og tog til Island for »at rógva út«, så jeg kom i hans sted.«<sup>22)</sup> Der kunne også lægges pres på skipperen: »Far blev bedt om at komme med, han ville have, at jeg også skulle få lov til at komme med, ellers ville han ikke.«<sup>23)</sup> Slægtskab med personer ombord kunne således bevirke, at en dreng blev hyret på normal vis. Men desuden kunne manglen på egnede besætningsmedlemmer bevirke, at en ung dreng trods alt fik værdi ombord i mangel af bedre: »De manglede nok folk, jeg blev ikke konfirmeret før om efteråret, da vi kom tilbage. Skipperen var gift med min moster.«<sup>24)</sup> En anden meddelelse beretter således: »Jeg og min bror blev bedt om at komme med og man lovede os, at hvis vi kom med, skulle vi komme til at bo i kahytten.«<sup>25)</sup> Men det var mere usædvanligt. Den sædvanlige måde for en ung dreng at få hyre på har været enten at tale personligt med skipperen eller i særtilfælde med rederen: »Jeg tog til Vågs for at tale med rederen, og eftersom jeg var ung og lille af vækst, kunne jeg ikke komme med noget bedre skib.«<sup>26)</sup> »Jeg bad om lov til at komme med. Først bad jeg en anden skipper, men han ville ikke have mig med.«<sup>27)</sup> Det var straks sværere for en ung at komme med et skib, der fiskede usædvanligt godt, her krævedes der i særdeleshed en aktivering af slægtskabsbåndene: »Min svoger var l. bedstemand, derfor kom jeg med et sådant »rokskip.«<sup>28)</sup>

Følgende episode belyser, hvordan det kunne gå til, da en ung dreng fik hyre første gang:

»Mor og skipperens kone var kusiner, og jeg bad om lov til at komme med den første tur. Jeg var lidt af en hjemmefødning dengang, kunne ikke rigtig komme afsted med at få det sagt til skipperen, men de gamle hjalp mig på gled: »Han har fået lyst til at tage ud at fiske.« »Ja så.« Og så var det klippet og klart.«<sup>29)</sup>

Sammenfatningsvis kan vi sige om den unge fiskerspires forhyrings-situation, at han stod udenfor det sædvanlige transaktionelle system, som skipperen og de befarnede fiskere opererede med. Han stod i en marginal position p. g. a. sin umodenhed og manglende kompetence. Men han kunne ved hjælp af aktiverede slægtsbånd indsluses i dette system, idet han kunne blive taget med som et aktiv i det strategiske spil, som udspillede mellem en god fisker og en skipper, der manglede mandskab. I visse situationer kunne han imidlertid have sin egen værdi, nemlig når en skipper ikke havde nogen anden mulighed for at få tilstrækkelig besætning. Men det tør siges at være undtagelsestilfælde. Aktiveringen af slægtskabsbåndene kunne også udvikle visse forpligtelser hos den unge fisker overfor

den skipper, som havde været villig til at hjælpe ham til sin debut som fisker:

»Jeg havde ikke noget valg. Hos den skipper, du kom med første gang, måtte du blive i 2 — 4 år.«<sup>30)</sup>

## Slægtskabets betydning

Det ville være muligt ud fra påmønstringsprotokoller, kirkebøger, folkeregistre, mandtalslister m. m. samt genealogiske undersøgelser at danne sig et ganske pålideligt billede af slægtskabskonstellationerne ombord i færøske fiskerskibe i denne tid. Man kunne undersøge slægtskabsforholdene ombord i det enkelte skib og slægtskabsbevægelserne fra skib til skib over en længere periode, således at slægtskabets betydning kunne blive belyst i en større sammenhæng. Et sådant tidskrævende arbejde ville imidlertid være ude af proportion med denne undersøgelses rammer. I mangel af bedre har jeg derfor forsøgt at få oplysninger om slægtskabets betydning ved hjælp af spørgeskema og interviewer. I spørgeskemaet har jeg forsøgt at få meddelelsen til at berette om slægtskonstellationen ombord i et bestemt år. Dette har ikke været ringe krav at fremsætte, eftersom begivenhederne undertiden ligger mere end 50 år tilbage i tiden. De fleste har derfor valgt at fremstille deres svar i en generel form. Ikke desto mindre har en hel del meddelere givet kontante svar på spørgsmålet, således at man kan få indblik i slægtskonstellationen på et givet tidspunkt. Man må naturligvis nærme sig dette materiale med en vis forsigtighed, idet det udmærket godt kan være sket fejlhuskninger, meddelelserne har jo sejlet med mange skibe. Men stort set bør materialet anses for repræsentativt i grove træk. Det er kun nogle enkelte meddelere, der beretter, at de ikke kender noget til slægtskab mellem besætningsmedlemmer.<sup>1)</sup> Alle de øvrige udtaler, at der i større eller mindre grad har været slægtskabsforbindelser ombord. For at læseren kan få et indtryk af dette materiale, skal jeg her præsentere et uddrag af svarene:

»I de første år jeg var på skibsfiskeri, var jeg sammen med flere af mine brødre.«<sup>2)</sup>

»På al mulig måde: Far og søn, brødre, svogre, søskendebørn, søstersønner, brodersønner, børnebørn etc.«<sup>3)</sup>

»Skipperen var min broder og var fra Vestmanna. En af besætningen var vor fætter. Iøvrigt var resten af besætningen »vel kendir við skiparan«.<sup>4)</sup>

»Skipperens bror var 1. bedstemand dette første år til søs og i yderligere 3 år. Skipperens svoger plejede også at være med. Iøvrigt var skipperens nærmeste ættefolk med eller folk han kendte godt.«<sup>5)</sup>

»I 1924 var kun en i familie, og det var skipperen og hans brodersøn.«<sup>6)</sup>

»Kun enkelte personer var i familie med hinanden.«<sup>7)</sup>

»Oftest var skipperen i familie med flere af besætningen: brødre, svogre, søskendebørn og venner.«<sup>8)</sup>

De fleste svar er af samme karakter. Mere indgående er dette belyst med interviewer med båndoptager.

På spørgsmål om det var almindeligt, at personer var i slægt med hinanden ombord, svarer meddelelsen nej. Derefter bliver han spurgt, om der kunne være sønner og brødre med samme skib:

»Sv.: Ja, det var som regel sådan, f. eks. en far tog med et skib, og hvis han havde en søn, som kunne komme med, så kom han med.

Sp.: Hele tiden eller kun den første tid?

Sv.: Den første tid, indtil drengen var så befaren, at han kunne tage afsted med et andet skib.«<sup>9)</sup>

Meddelelsen siger, at det skete, at der undertiden var en hel familie ombord på enkelte skibe:

»Sp.: Kunne det være sådan, kunne man bede slægten med?

Sv.: Nej, det havde måske ikke været så nemt at skaffe besætning, eller hjulpet ham delvis, det er så nær, det har sikkert indvirket på det...

Sp.: Det var ikke skipperen, som hjalp dem?

Sv.: Nej, det var dem, som hjalp skipperen.«<sup>10)</sup>

»Sp.: ... hvorfor kunne de så godt lide at have slægten med eller hvad?

Sv.: Ja, det tror jeg, eller det gik måske ikke så nemt for dem at få besætning, de fik de nærmeste med.

Sp.: Det var for at hjælpe skipperen?

Sv.: Ja, ja, ja, for at hjælpe skipperen.«<sup>11)</sup>

Meddelelsen fortæller, at mange kunne være i slægt med hinanden.

På spørgsmål om slægten havde nogen betydning for rekrutteringen, svarer han:

»Nej, de bad om folk, hvor de kunne få fat i dem, skipperne, ja og var det et godt skib, så ville folk gerne komme med. Det er sådan, at folk søger altid efter det bedste.«<sup>12)</sup>

»Selvfølgelig, en skipper, som bad folk, han tog allerhelst de personer, som han kendte, først. Det er så naturligt.

Sp.: Var i slægt med?

Sv.: Ja, eller havde sejlet sammen med. Hvis han kendte en mand eller syntes godt om ham, så tog han ham med sig.«<sup>13)</sup>

»Sp.: Kunne de ofte være i slægt med hinanden ombord?

Sv.: Ja, det var de ofte. Jeg ved ikke, det kom an på, hvor skipperen var fra. Han havde mange mænd fra sin hjembygd, hvis det var en stor bygd. Nu kunne skipperen være fra en lille bygd, hvor kun få personer tog på skibsfiskeri, så måtte han samle sig en besætning hist og her, hvor han kunne få den.«<sup>14)</sup>

Oversigten over slægtskabskonstellationerne på tabel 7 har krav på en forklarende kommentar. Tab. 7 I viser slægtskonstellationerne, som de er opgivet af meddelelsen. De kan ikke henføres til nogen af de angivne bygder, men sammenligner man antallet af personer i hver slægtskonstellation, kan man se, hvor de sandsynligvis hører hjemme. Der er ingen garanti for, at der ikke mangler en del oplysninger om mulige andre konstellationer. Dernæst følger tab. 7 II med oplysninger om slægtskonstellationer, som er henført til bestemte bygder, men også her mangler der en del oplysninger.

Den norske etnolog Otto Blehr gjorde i 1960—61 en etnologisk under-

Tab. 7. Oversigt over rekonstruerede frænde grupper i et antal færøske slupper.

I. År og skib	Antal fra hver bygd		Frænde grupper
1910 »Viðoy«	Strendur	9	Br - Br - PaSibSo
	Eiði	6	PaSibSo - PaSibSo
	Morskranes	1	Br - Br
	Ialt:	16	Fa - So
1916 »Sandoy«	Strendur	8	Br <sup>a)</sup> - Br
	Skála	3	
	Leirvík	2	Br <sup>b)</sup> - Br
	Selatrað	1	
	Hvalvík	1	Br <sup>c)</sup> - Br
	Stykkið	1	
Ialt:	16		
1917 »Ørvingur«	Gjógv	10	
	Oyndarfjørður	2	Br - Br - Br - Br
	Ialt:	12	
1917 »Victory«	Kollafjørður	13	
	Gjógv	1	Fa - So - FaBr
	Tjørnuvík	1	SibSo - SibSo
	Ialt:	15	
1918 »Guiding Star«	Vestmanna	10	Fa - So
	Hvalvík	3	Fa - So
	Streymnes	2	Br - Br
	Koltur	1	SibHu - SibHu
	Leynar	1	
Ialt:	17		
1919 »Trongisvágsingur«	Eiði	19	Br - Br - Br - Br
1919 »Ben Stark«	Sumba	5	MoBr <sup>a)</sup> - SiSo - SiSo
	Hov	5	Br - Br
	Vágur	10	Fa - So
	Ialt:	20	Fa - So
1920 »Pilot«	Sandur	2	
	Tjørnuvík	2	
	Kollafjørður	4	SiBr <sup>a)</sup> - SiHu <sup>c)</sup>
	Tórshavn	3	
	Hvítanæs	3	
	Fuglafjørður	2	
	Nólsoy	1	
Ialt:	17		
1920 »Victory«	Eiði	9	Br <sup>a)</sup> - Br
	Søldarfjørður	6	Fa <sup>c)</sup> - So - So
	Heiðarnar	2	
	Skála	1	MoBr - SiSo
	Ialt:	18	Br uspecificeret SibSo uspecificeret

Ár og skib	Antal bygder	Frænde­grupper	
1920 »Star of Hope«	Fuglafjørður	6	Br <sup>a)</sup> - Br - Br - SiHu - FaBr Br <sup>b)</sup> - Br - SiHu
	Leirvík	1	
	Klaksvík	1	
	Gøtugjógv	2	
	Norðagøta	5	
	Ialt:	16	
1920 »Herø«	Vestmanna	9	Fa - So - So - FaBr-FaBr- FaSibHu-FaSibHu
	Míðvágur	3	
	Kvívík	2	
	Vík	2	
	Mykines	2	
	Ialt:	18	
1921 »Albert Victor«	Vík	12	Br - Br - Br Br - Br
	Langasandur	1	
	Gjógv	1	
	Ialt:	14	
1923 »Wellfare«	Toftir	6	Be <sup>a)</sup> - Br - SiHu - SiHu
	Æðuvík	3	
	Eiði	3	
	Fuglafjørður	5	
	Klaksvík	5	
	Ialt:	17	
1925 »Nólsoy«	Strendur	6	Br - Br Br - Br SibHu - SibHu - SibHu
	Nes	6	
	Toftir	5	
	Saltnes	1	
	Glyvrar	1	
	Ialt:	19	
1926 »Alexandra	Søldafjørður	5	Br <sup>a)</sup> - Br Br <sup>b)</sup> - Br Fa - So - So
	Skipanes	3	
	Gøta	1	
	Haldarsvík	3	
	Elduvík	2	
	Gøtueiði	1	
	Ialt:	15	
	1926 »Alexandra«	Sørvágur	
Skálabotnur		1	
Gøtueiði		1	
Skála		1	
Skipanes		3	
Haldarsvík		4	
Norðagøta		3	
Søldafjørður		4	
Ialt:		16	
1926 »Atlantic«		Fuglafjørður	19
	Oyndarfjørður	1	
	Ialt:	20	

Ár og skíb	Antal fra hver bygd		Frændegrupper
1928 »Ekleptika«	Klaksvík	2	MoBr <sup>a)</sup> - SiSo FaFa - Fa - So Br uspecificeret Fa - So
	Eiði	3	
	Gjógv	3	
	Oyrabakki	1	
	Viðareiði	2	
	Norðdepli	1	
	Svínoy	1	
	Sandavágur	3	
	Arnafjørður	2	
	Mikladali	1	
	Ialt:	24	
1935 »Coronet«	Kunoy	8	FaFa - FaBr - Fa - So Fa - So Fa - So Fa - So
	Klaksvík	4	
	Heiðanar	3	
	Leirvík	3	
	Viðareiði	1	
	Mikladalur	1	
	Ljósáir	1	
	Ialt:	21	

a) skipper, b) bedstemand, c) kok.

## II.

Skíb og árstal: Hjemsted, antal og frændegrupper:

»Skógvurin« 1910	Funningur ialt: 5 Br - Br - Br Fa - So	Kollafjørður ialt: 2 SibSo-SibSo	Hósvík ialt: 1	Elduvík ialt: 2 Fa - So	Sumba ialt: ?
»Viðoy« 1910	Strendur ialt: 9 Br - Br Fa - So	Eiði ialt: 6 Br - Br SibBr-SibBr	Morskranes ialt: 1		
»Stanley« 1916	Vágur ialt: 7 Br - Br Fa-So-So	Hov ialt: 6 Br - Br - Br SibSo-SibSo	Fámjin ialt: 1		
»City« 1918	Perkeri ialt: 17 Br - Br	Tórshavn ialt: 3 Br - Br - Br	Vágur ialt: 2	Sumba ialt: 2	Nes ialt: 1
»Súlan« 1920	Viðareiði ialt: 6 WiFa-Br-Br- Br - So - So	Ljósáir ialt: 5 Fa - So - So	Eiði ialt: 2		
»Henry Freeman« 1922	Gjógv ialt: 6 Br - Br	Gøta ialt: 2 Br - Br	Strendur ialt: 2	Hellurnar ialt: 3 Br - Br - Br	Klaksvík ialt: 6

Skib og årstal: Hjemsted, antal og frænde grupper:

»Beinisvörð« 1924	Norðagöta ialt: 8 Fa-So-So Br-Br-Br	Þorkeri ialt: 5 Be-Br-Br	Vágur ialt: 2	Lorvík ialt: 2 Fa-So	Akrar ialt: 1	Sandur ialt: 1	Tórshavn ialt: 1
»Viðoy« 1924	Viðareiði ialt: 13 Br-Br Br-Br Br-Br SiBr-SiHu	Lorvík ialt: 2	Hvannas. ialt: 1	Trollanes ialt: 1			
»Columbus« 1925	Gjógv ialt: 13 Fa-So Fa-So Br-Br-Br-SiHu	Eiði ialt: 3 Fa-So	Sandur ialt: 2	Funningur ialt: 2 Fa-So			
»Vágbingur« 1925	Akrar ialt: 4	Sumba ialt: 3	Vágur ialt: 6 Br-Br	Fuglafj. ialt: 2 Br-Br	Hellurn. ialt: 2 Fa-So		
»Ingríð« 1929	Nólsoy ialt: 4 Fa-So-So	Vestm. ialt: 3 Fa-So-So	Argir ialt: 1	Hvítan. ialt: 1	Sørvág. ialt: 1	Skopun ialt: 1	Norðadalur ialt: 1
»Saltaire« 1929	Fugloy ialt: 6 Br-Br Br-Br-Br	Syðrad. ialt: 7 Fa-So Br-Br FaBr-FaBrSo- FaBrSo	Tórsh. ialt: 3 Br-Br	Kunoy ialt: 3	Miklad. ialt: 2	Eiði ialt: 2	
»Emerald« 1929	Gjógv ialt: 8 SiBr-SiHu	Funn. ialt: 1	Eiði ialt: 2 Fa-So	Froðba ialt: 2 Fa-So	Tjørnuy. ialt: 1	Skopun ialt: 2	
»Wilhelmina« 1930	Norðag. ialt: 10 Fa-So-So-So Fa-So Br-Br	Viðareiði ialt: 5 Fa-So-So	Leirvík ialt: 2	Oyndarf. ialt: 1	Hellurn. ialt: 1	Elduvík ialt: 1	

Tegnforklaringer:

- viser at der er slægtsforbindelse, Fa = fader, So = søn, Br = broder, SibSo = søskendes søn, SiBr = søsters broder, SiHu = søsters mand, MoBr = moders broder, FaBr = faders broder, FaFa = faders far. Slægtskabsbenævnelserne er de normalt anvendte indenfor social-antropologien.

søgelse af slægtskabets betydning på Færøerne. Han finder frem til at aktionsgrupper i meget stor udstrækning er baseret på slægtskab. Blehr lancerer termen »kith«, som han definerer som: »persons related by consanguineal and/or affinal ties involving mutual obligations.«<sup>15</sup>) I skandinavisk sprogbrug anvender Blehr ordet frænder,<sup>16</sup>) som defineres på samme måde som »kith«. Med en »kith-based action group« eller frændebaseret aktionsgruppe forstår Blehr følgende: »it is clearly not drawn from the kindred of any single Ego, nor would it seem reasonable to describe all its members as the kith of any centrally located person.«<sup>17</sup>) Altså, »A kith-based action group... is not a group drawn from a single kith category but is based on a network of dyadic ties i. e., on ramifying chains of obligations structured by kith relationships.«<sup>18</sup>) I en anden mindre studie med titlen: Ecological Change and Organizational Continuity in the Faroe Islands behandler Blehr slægtskabets eller frændeskabets betydning for rekrutteringen af slupbesætningerne.<sup>19</sup>) Denne studie bygger videre på den første og forfatteren gør anvendelse af de samme begreber:

»I have mentioned that in the traditional society the composition of boat crews was related to the right of boat owners to command the services of certain individuals. However, this had proved a very unpopular method of recruitment, and was not adopted for the sloops. Instead, the kith group was utilized as the basis for the recruitment of boat crews. In other words, the kith relationship represented a kind of social skill that could be transferred to the new situation.

Let me illustrate this: the boat owners, who usually also were merchants, assigned their sloops to skippers who became responsible for raising the requisite crews. The skippers approached their male kith to persuade them to sign on. A skipper would first approach those of his kith to whom he was most closely related, and who on account of mutual obligations find it difficult to refuse. This group comprised brothers, brothers-in-law and nephews. When the recruitment potential of this group was exhausted, he would appeal to other kith who might conceivably feel themselves obliged to assent... Since a boat crew consisted of about 15 men, more men were usually needed than the skipper could recruit in this way, and what we got on board the sloops were kith-based groups. Members of the skippers own kith, the kith of the skipper's kith, and the kith of the skipper's kith's kith, were drawn to the crew as a result of mutual obligations between kith. For just as the skipper was able to persuade one of his kith to sign on, so in his turn the latter could influence one of his kith — who was not kith to the skipper — to join, by employing the argument: »You (who are my kith) must help me because I must help the skipper (who is also my kith).«

In this way each new member of the crew could bring in those of his kith who were fishermen as potential new members, and this process might be continued indefinitely.«<sup>20</sup>)

Spørgsmålet bliver så, hvorvidt Blehrs iagttagelser stemmer overens med nærværende materiale. Var rekrutteringsprincipperne for besætningerne frændebaserede? Kildematerialet viser klart, at der ombord i flere skibe har været personer, som har været i slægt med hinanden. Lad os kalde dem for frændegrupper. Det springende punkt bliver imidlertid, om jeg kan påvise dyadiske relationer af slægtslig natur mellem de enkelte frændegrupper, således at man kan karakterisere besætningerne som frændebaserede, hvilket Blehr påstår de er.

Vi ved, at det var særdeles sjældent, at der var mere end 10 besætningsmedlemmer fra samme bygd, som en meddeler udtrykkeligt siger:

»Jeg tror ikke, at jeg noget år har været med et skib, hvor hele besætningen var fra samme bygd, men ofte var der flest der, hvor skipperen var fra.«<sup>21)</sup>

Dette fremgår også med al tydelighed i et andet afsnit i afhandlingen.<sup>22)</sup> Jeg tillader mig at tvivle på, at en skipper fra en bygd har haft de store muligheder for at aktivere slægtsskabsforbindelser i en anden bygd, hvor hans slægtninge også har haft andre slægtninge, som i givet fald også ville konkurrere om disse besætningsmedlemmer hos en anden skipper fra bygden, som var i slægt med dem. Slægtskabet bliver til sidst så facetteret, at slægtningerne i givet fald ville føle sig presset fra mange sider.

Nok var der enkelte frændegrupper i de fleste skibe, men at de færreste sluppesætninger overvejende var frændebaserede forekommer mig temmelig usikkert, især når man tænker på skipperens hyrevandringer.

Blehr overvurderede sandsynligvis betydningen af den sociale færdigheds (social skill) muligheder til at konvertere slægtskabsforbindelser til besætningsmedlemmer hos en bestemt skipper. Blehr har nemlig glemt en meget vigtig faktor i rekrutteringsprocessen, og det er skipperens institutionaliserede rekrutteringsvandring, som allerede er blevet behandlet. Skipperen opsøgte, personligt i de fleste tilfælde, hver enkelt af sine besætningsmedlemmer for at hyre dem på ny hvert år. Det var altid ham, der tog initiativet til hyring af en besætning. At han begyndte at hyre personer fra sin egen hjembygd, var kun naturligt, der kendte han de fleste personer, som han kom i daglig berøring med, men netop derfor bliver det svært at sige, hvad der skyldtes slægtslige forpligtelser, hvad der skyldtes personligt venskab eller kendskab til en persons kvalifikationer. Jeg har tidligere benyttet mig af et strategisk ræsonnement og vil gentage det her: Skipperen var fuldstændig klar over, hvad han gjorde, da han hyrede personer blandt sine egne bygdefæller, han vidste, hvor meget de hver for sig var værd. Han havde mulighed for at tilbyde dem just den pris, som de kunne blive tilfreds med, idet disse også kendte skipperen og vidste, hvad han stod for, og derfor havde en god baggrund at træffe deres valg på. Var disse besætningsmedlemmer dygtige fiskere, kunne de få tilbudt visse forrettigheder ombord, til gengæld kunne skipperen regne med en stabil kærne i sin besætning. Det udelukkede ikke, at skipperen også hyrede mindre dygtige fiskere, idet man forventede af ham, »at han tog dem med«, og disse fik efterhånden en slags hævdret på at komme med, til gengæld kunne de ikke regne med nogen videre rettigheder ombord, disse måtte af skipperen henlægges som aktiver i konkurrencen om de dygtige fiskere. At slægtskab har været et aktiv i rekrutteringen er kun naturligt.

Nok kunne en person, der allerede var medlem af en besætning, anbefale en af sine slægtninge for skipperen, hvis denne var en dygtig skipper. Skipperen kunne naturligvis også på den anden side forhøre sig hos en af sine besætningsmedlemmer efter dennes eventuelle slægtninge. Men dette var i og for sig ikke nødvendigt, for skipperen ville ved sin nærværel-

se i de forskellige bygder, han kom til for at hyre besætning, have de bedste muligheder for at træffe slægtningene til en af sine tidligere besætningsmedlemmer, som han var kommet til for at hyre på ny (det skete jo hvert år). Dette kunne ske i det tidligere besætningsmedlems hjem allerede den første dag eller på bygdens mødeplads, hvor skipperen naturligvis indfandt sig. Her bliver det svært at skelne mellem, hvad der skyldtes aktivering af slægtskabsforbindelser og hvad der skyldtes skipperens personlige kontakter og initiativ. Den mest givende forklaringsmåde er, efter min mening, at betragte skipper og besætning som stående forholdsvis frit i forhold til hinanden.

Hver fisker vil i hvert enkelt tilfælde vurdere det tilbud, som han vil modtage fra de forskellige skippere, for han ville efter al sandsynlighed modtage flere, hvis han var en nogenlunde duelig fisker. For endnu engang at gentage det transaktionelle ræsonnement: her var der i høj grad talen om udbud og efterspørgsel. Efterspørgslen var som regel større end udbudet og prisen derefter. Hermed menes ikke alene prisen i klingende mønt, men de værdier, som de handlende parter kunne yde i forskellige kvalifikationer eller aktiver såsom berømted, fiskelykke, psyke, religiøst eller politisk tilhørsforhold etc., og her kommer slægtskab og venskab ind i billedet som aktiver på linje med de andre, samt de løfter, som skipperen kunne give om personlige fordele. Alle skippere kunne ikke tilbyde samme pris. De uheldige i fiskelykke kunne således gå forgæves til en bygd:

»... det var svært for dem at få besætning til skibene. For skibene var mange dengang. Og for de bedste skippere gik det selvfølgelig lettere at få folk end for dem, der var uheldige med fiskeriet, det ligger i sagens natur. Nogle kunne tage fra bygdén tomhændet — ikke få en eneste mand, andre kunne få flere.« (23)

Disse uheldige skippere med mindre fiskelykke måtte så nøjes med dem, der blev tilbage, efter at de berømte skippere havde skummet fløden. Hver fisker var således interesseret i at få et så godt tilbud som muligt. På den anden side, havde man sagt ja til et tilbud, så havde man sagt det. D. v. s. at man ikke kunne tage imod tilbud fra en dygtigere skipper, der kom nogle dage senere. Man vidste således, hvad man havde, men ikke hvad der kom. Hele transaktionen var således en vekselvirkning mellem en persons selv vurdering, erfaringsmæssige tilbud, forventninger, tidspunkt og det øjeblikkelige tilbud. Det gjaldt for fiskeren om at handle rigtigt i det rigtige øjeblik, så han ikke lod en god chance gå fra sig for en værre. Derfor var det ganske indlysende, at tre brødre på et givet tidspunkt, for den sags skyld deres far med, tog imod et tilbud om hyre hos en dygtig skipper med et godt skib. Det behøvedes således ikke at skyldes slægtslige forbindelser, at en slægtskonstellation fandtes ombord i et skib. Næste år havde to af dem måske taget hyre med et andet skib. Det er imidlertid en tendens til, at skipperen hyrede besætningerne fra bestemte bygder, dette skete af den forklarlige grund, at skipper og po-

tentielle besætningsmedlemmer i disse bygder efterhånden blev bekendte med hinanden og derfor lettere kunne sammenligne hinandens tilbud. Dette kunne selvfølgelig være både ondt og godt. Slægtskonstellationerne behøver ikke nødvendigvis at være opstået p. g. a. slægtslige forpligtelser, men lige så godt være tilfældige eller forårsaget af andre faktorer. Efter al sandsynlighed er det forbindende led mellem disse slægtsgrupper stort set kun skipperen ved hjælp af sin traditionelle hyrevandring. Andre dyadiske relationer har været uden betydning eller af meget lille betydning. Således mener jeg at kunne påvise, at frændebaserede besætninger ikke har været nogen generel social form på Færøerne i den her skildrede periode, i hvert fald ikke hvad angik rekrutteringen af besætningen til slupperne.

Men dette udelukker ikke, at slægtskab har været et vigtigt aktiv i transaktionen, således havde aktivering af frændeforpligtelserne stor betydning for en ung fisker, da denne skulle hjælpes til en hyre for første gang, som det er blevet belyst i et tidligere afsnit. Desuden kunne »obligations structured by kinship« træde i kraft i situationer, hvor en skipper ikke kunne få fuldtallig besætning, men også her var der begrænsninger, f. eks. kunne flere af de frænder, som muligvis kunne aktiveres, allerede have lovet sig med et andet skib og en anden skipper. Det har utvivlsomt været flere sådanne smuthuller, hvor man kunne maksimere sin egen personlige situation uden at belaste de slægtslige relationer, d. v. s. at der skabtes muligheder til at legitimere et afslag til en slægtning.

Konklusionen på dette afsnit må blive, at man i stor udstrækning har kunnet finde frændegrupper blandt sluppbesætningerne, og i materialet findes der også besætninger, som med god grund kunne tænkes at være frændebaserede, men jeg mangler oplysninger mellem de eventuelle dyadiske led mellem grupperne, endvidere tyder den institutionaliserede måde, hvorpå skipperen hyrede sin besætning på, at aktiveringen af frændeforpligtelserne har været begrænset. Derfor er jeg mere tilbøjelig til, at i stedet for at karakterisere besætningerne som sammensat af en kæde af personer, der er knyttet til hinanden af slægtslige forpligtelser, at karakterisere dem som bestående af en række længere eller kortere *kædestumper*, som så godt som udelukkende blev kædet sammen ved skipperens hjælp. Dermed har jeg ikke sagt, at slægtskabet ikke kan have større betydning i andre aktionsgrupper på Færøerne.

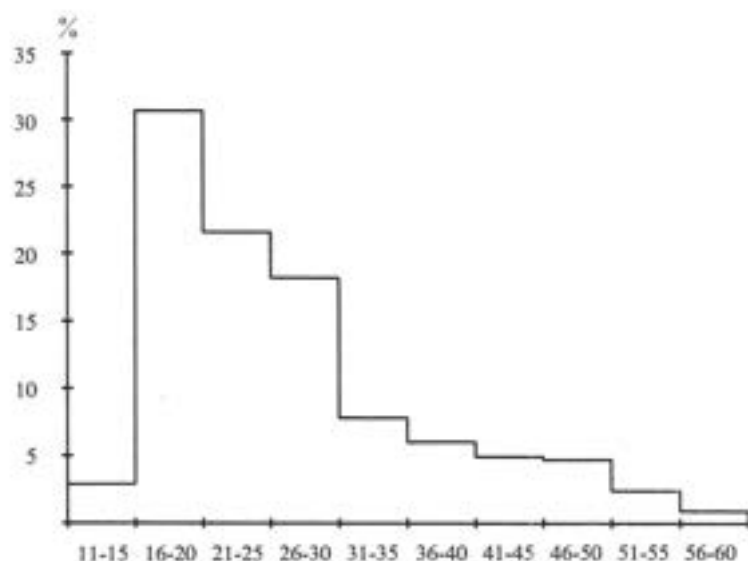
## Besætningens sammensætning og stabilitet

### *Besætningens aldersfordeling*

For at få et overblik over besætningens aldersfordeling har jeg undersøgt aldersfordelingen blandt 30 sluppbesætninger, som blev påmønstret

i Tórshavn 1924.<sup>1)</sup> Jeg har opdelt materialet i 5-årsgrupper. Den gennemsnitlige aldersfordeling er afbildet i tabel 8.

Det fremgår af tab. 8 at hovedparten af besætningen var mellem 14 og 40 år, der fandtes uhyre sjældent gamle mænd ombord. I den ældste aldersgruppe findes der således kun 4 mænd i samtlige 30 besætninger, som er blevet undersøgt. Deraf kan vi se, at fiskerne holdt op ret tidligt. Afgangen begynder allerede ved 30 års alderen. Ved 50 års alderen er de fleste holdt op. Disse tal svarer også nogenlunde til aldersfordelingen i den samlede færøske fiskerflåde i 1964.<sup>2)</sup> Årsagen til den tidlige afgang må vel være, at livet ombord var hårdt og krævende og tærede på helbred og kræfter. Desuden tør man regne med, at da en mand havde nået 40—50 års alderen, havde han som regel voksne sønner, som var taget på søen og som kunne klare sig selv og måske hjælpe familien økonomisk. Desuden kunne den aldrende fisker hellige sig kystfiskeri ved Færøerne og tilfældigt daglejerarbejde samt dyrke sin jordlod, om han havde en sådan.



Tab. 8. Oversigt over den gennemsnitlige aldersfordeling ombord i et færøsk fiskerskib baseret på 30 skibsbesætninger påmønstret i Tórshavn 1924.

### *Skibsbesætningernes geografiske sammensætning*

Med udgangspunkt i de i marts 1924 i Tórshavn påmønstrede besætninger suppleret med de oplysninger, som meddelerne har opgivet for hele perioden 1900—1940, har jeg forsøgt at finde frem til, hvor mange bygder der kunne være repræsenteret i en besætning.<sup>3)</sup> Dette materiale er fremstillet i

tabel 9. Materialet er delt op i 3 grupper. Det fremgår klart af tabellen, at besætningerne er sammensat med et forholdsvis stort antal fra en bestemt bygd, medens den øvrige del af besætningen er fordelt på mange forskellige bygder. Årsagen hertil er, at skipperen forsøgte at hente grundstammen til sin besætning i sin egen bygd. Der er også bred enighed i kildematerialet om, at i de tilfælde, hvor skipperen ikke var fra den bygd, som var repræsenteret med flest besætningsmedlemmer, så var det, fordi han var fra en lille bygd, hvorfra der af naturlige grunde ikke kunne mønstres ret mange, eller fordi han var fra Tórshavn, hvorfra der erfaringsmæssigt ikke kom ret mange fiskere.<sup>4)</sup> Dette fremgår også med al

Tab. 9. Oversigt over skibsbesætningers geografiske sammensætning.

	Udvalgte skibsbesætninger fra hele landet i perioden 1900 — 1940.	Skibsbesætninger påmønstrede i Tórshavn i marts 1924.
1. Fra den bedst repræsenterede bygd var der 10 eller flere mand.	31 (37,3 %)	1 ( 3,3 %)
2. Fra den bedst repræsenterede bygd var der mindst 5 og højst 9 mand.	43 (51,8 %)	19 (63,3 %)
3. Fra den bedst repræsenterede bygd var der højst 4 mand.	9 (10,8 %)	10 (33,3 %)
Tilsammen:	83 (99,9 %)	30 (99,9 %)

tydelighed af påmønstringsprotokollen fra Tórshavn 1924. Af de 30 skibsbesætninger, som blev undersøgt, var skipperen i 16 tilfælde fra en lille bygd, i 6 tilfælde fra Tórshavn og i 8 tilfælde fra andre bygder. Dette forklarer også grunden til, at der kun findes 1 belæg i gruppe 1 for Tórshavn 1924 i tabel 9. Imidlertid må der tilføjes, at konkurrencen mellem skippere om besætningsmedlemmer var sandsynligvis så hård, at det ofte ville være svært at samle over f. eks. 8—10 personer fra samme bygd.

### *Besætningens stabilitet*

En skibsbesætning er sjælden stabil, der sker af og til udskiftning af besætningsmedlemmer. Graden af hyppighed i udskiftningen varierer imidlertid meget. Undertiden kan man således finde besætninger, der er de samme i flere årtier, det gælder især fiskerbesætninger, der er organiseret

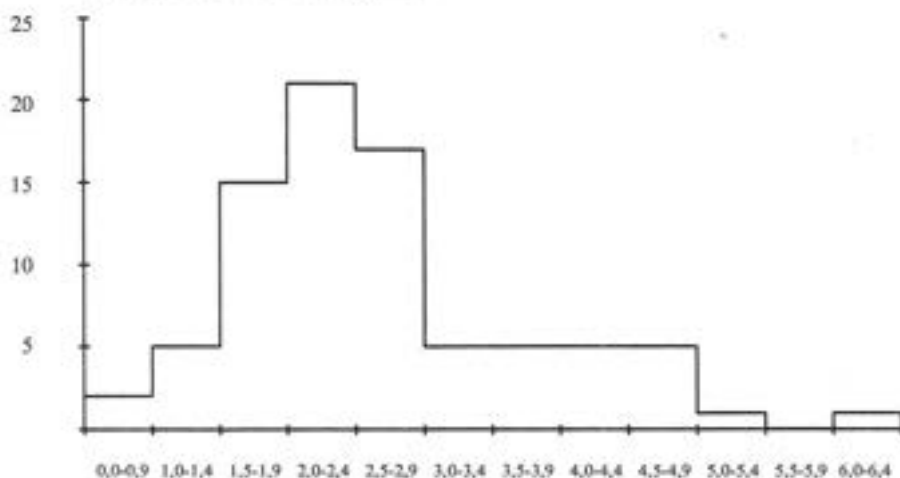
i lag. Graden af udskiftningen kan således afhænge af ejendomsforholdene til produktionsredskaberne og også af besætningens størrelse. Således får man indtryk af, at besætningerne ombord i både, der drev kystfiskeri ved Færøerne, var langt stabilere end besætningerne ombord i slupperne. I tab. 10 og 11 er den gennemsnitlige sejltid med samme skib blevet beregnet for 82 fiskere. Tabellerne er baseret på de oplysninger, som fisk-

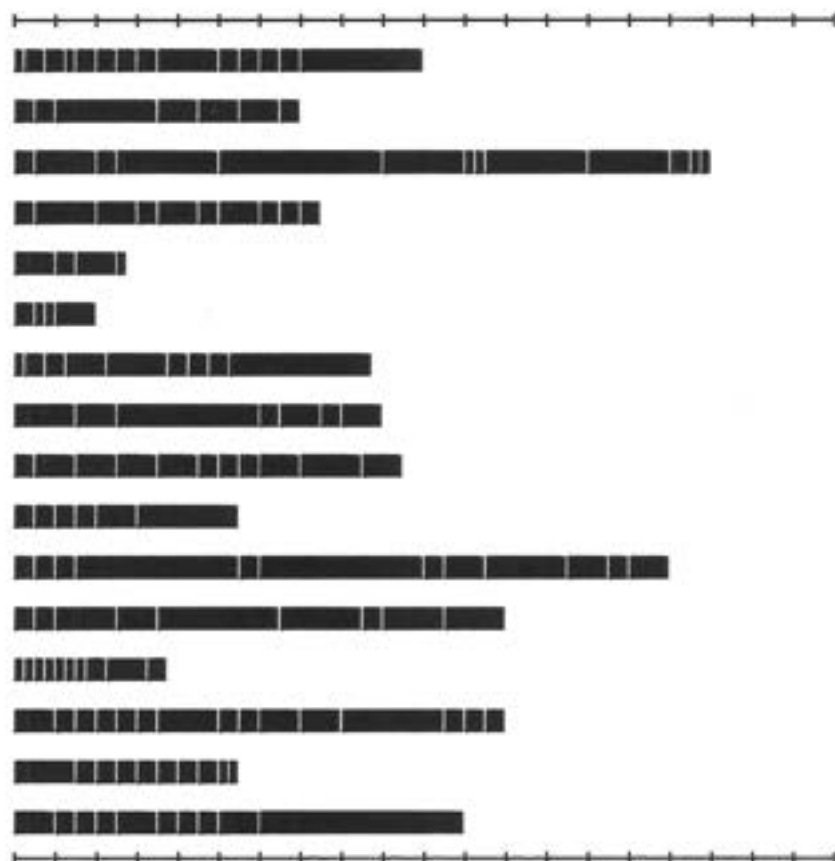
Tab. 10. Oversigt over 82 fiskeres gennemsnitlige sejltid med et enkelt skib.

Gennemsnitlig tid med hvert skib	Antal beleg
0,0 — 0,9	2
1,0 — 1,4	5
1,5 — 1,9	15
2,0 — 2,4	21
2,5 — 2,9	17
3,0 — 3,4	5
3,5 — 3,9	5
4,0 — 4,4	5
4,5 — 4,9	5
5,0 — 5,4	1
5,5 — 5,9	0
6,0 — 6,4	1

erne selv har opgivet om deres sejltid. Med samlet sejltid forstås den tid, hvor en fisker har været aktiv ombord. Med antal skibe forstås samtlige skibe, som fiskeren har fisket med. Men hvis han efter nogle års forløb igen kommer til at sejle med et skib, som han tidligere har sejlet med, så bliver dette regnet for et nyt skib.

Tab. 11. Tab. 10 fremstillet grafisk.





Tab. 11 a. Eksempel på 16 fiskeres samlede karriere før 1940 fordelt efter ophold på samme skib. Et interval på skalaen svarer til 2 hele fiskesæsoner. Den første fisker begynder således med en halv sæson med det første skib, tilbringer en hel med det næste o.s.v.

Tab. 12. Oversigt over bevægelserne i besætningen på sluppen »C & M Slater« af Thorshavn i årene 1927—1932:

Besætningsmedlemmernes hjemsted:	1927	1928	1929	1930	1932
Hvitanes	A, a, B, C	A,B,Dc,Ec	A, Dc, Ec	A, Dc, Ec	A,a,Dc,Ec
Argir	A,B,Cb,D	Fc	Fc, Gc		
Tórshavn	A, B, C	B	Cb	B, E	E
Streymnes	A		E, F	G	H, I
Skopun	A,B,C,D,	B,E,F,G,	A	A, B	B, C
	E	H, I, J	B, E, G	E, G	E, K, Lk
Gjógv	A, B, C	B, C	B, C, D	B, C, D	B
Sund	A				
Hvalvík	A			B, C	
Norge	A				
Nólsoy	A	A	A		W
Sandur				A	A, B
Slettanes					A
Funningsbotnur					A
Eiði					A, B
Antal nye pr. år:		11	6	7	10

#### Kommentar til tabel 12:

##### Hvitanes:

I 1927 er der 4 besætningsmedlemmer fra Hvitanes. Der er stor sandsynlighed for, at 2 af dem A og a er far og søn. De har samme efternavn, og aldersforskellen taler også sit derfor. A er 41 år og a 16. Om de to andre B og C kan jeg ikke sige noget. Næste år 1928 er der 5 besætningsmedlemmer fra bygden. M og a er forsvundet. I stedet er kommet 3 nye medlemmer Dc, Ec og Fc. De har alle tre samme efternavn som den forsvundne C, og Fc er højst sandsynligt søn til en af de tre førnævnte, han er 16 år, og de tre andre er gamle nok til at være hans far. Højst sandsynligt er de brødre. I 1929 er B forsvundet. Et nyt medlem er kommet til, Gc, han er 16 år og kan være søn til en af de øvrige c-er. 1930 er sammensat som 1929. I 1932 kommer a tilbage. Fc og Gc er forsvundet, ellers de samme som før. Da Hvitanes er en lille bygd, er sandsynligheden for at bevægelserne er sket indenfor to familier A og C temmelig stor.

##### Argir:

Fra denne bygd er der 4 besætningsmedlemmer det første år. Af disse er B og Cb højst sandsynligt brødre, de har samme efternavn og aldersforskellen passer, henholdsvis 27 og 24 år. I 1928 er der kun en mand tilbage fra Argir, nemlig B. De tre øvrige er forsvundet. En af dem var bedstemand ombord i 1927. Her kunne det meget vel tænkes, at han har fået skib at føre og har hyret de to andre med sig. I 1929 er B forsvundet, men Cb er kommet i stedet. I 1930 er der 2 medlemmer fra Argir, Cb er forsvundet, men B, der var med skibet i 1928, kommer nu tilbage, samt en anden mand, E. I 1932 er kun E tilbage fra Argir. Her kan vi se eksempel på, at to brødre kan skiftes til at sejle med samme skib.

##### Tórshavn:

Fra Tórshavn kommer der et nyt besætningsmedlem hvert år, medens de tidligere forsvinder. Årsagen til dette er muligvis, at udvalget af skibe var større for personer, der boede i Tórshavn.

##### Streymnes:

A sejler med i 3 år, afbrudt af året 1928. Ellers kommer der to nye medlemmer, B i 1930 og C i 1932, medens A forsvinder.

##### Skopun:

I 1927 er der 5 besætningsmedlemmer fra Skopun. A, C og D kunne efter alderen at bedømme være brødre, men efternavnet er så almindeligt, så sikre slutninger kan ikke drages. I 1928 er der kun B og E tilbage, de øvrige er nye medlemmer. I 1929 er der kun 3 tilbage. I 1930 kun 2. I 1932 er kun E tilbage af de forrige, men der kommer to nye, nemlig K og Lk, der højst sandsynligt er brødre, da de har det samme efternavn, som ikke er helt sædvanligt. De er henholdsvis 20 og 17 år.

De øvrige bygder skulle ikke kræve nogen kommentar.

Som det fremgår af tab. 10 og 11, så er der sket en stor vandring fra skib til skib. De fleste fiskere har sejlet mellem 1,5 — 3 år med det samme skib. Den mest ustabile fisker har sejlet i mindre end 1 år med samme skib og den mest stabile i 6 år.

Konklusionen på dette må være, at fiskerne ikke i nogen særlig grad har følt sig knyttet til noget bestemt skib. Derimod kan man regne med, at de har været nærmere knyttet til skipperen, da denne også ofte skiftede skib. Men alt i alt har man hverken følt sig knyttet til skib eller skipper.

For at få indtryk af besætningens bevægelser ombord i et enkelt skib, har jeg undersøgt bevægelserne ombord i sluppen »C & M Slater« af

Tórshavn i løbet af en række år (tab. 12). »C & M Slater« eller »Slatrið« (Sladderer), som det sædvanligvis blev kaldt, er et tilfældigt valgt skib, men det havde samme skipper i løbet af den her undersøgte periode.

Tilfældig gennemgang af påmønstringsprotokollerne afslører af og til enkelte danske, norske og undertiden shetlandske besætningsmedlemmer ombord i færøske fiskerskibe i den her i afhandlingen skildrede periode.

### *Sammenfatning*

I de foregående afsnit er hyringen af besætningen blevet belyst, samt besætningens sammensætning og stabilitet. Principperne i sammensætningen af en besætning var grundet på kortvarige kontrakter, dette gælder for både skipper og den menige fisker. Når skipperen havde fået et skib at føre, måtte han selv sørge for at skaffe sig en besætning. Han måtte rejse fra bygd til bygd for personligt at hyre hvert enkelt besætningsmedlem, det var kun de færreste skippere, der beholdt den samme besætning flere år i træk. Vi har belyst de transaktioner, som kom til udtryk i hyringsprocessen, hvor begge parter forsøgte at sætte deres aktiver i et så gunstigt lys som muligt, for at opnå det bedst mulige ud af situationen.

Denne måde at hyre besætning på varede til årene umiddelbart før 2. verdenskrig:

»Da jeg tog på skibsfiskeri for første gang i 1935, kom der mange skippere her til Eiði for at bede om folk til besætning, og jeg tror, at der gik to år, så kom der ingen skipper mere.«<sup>5)</sup>

Så godt som alle meddelere er enige om, at skipperens hyrevandringer sluttede umiddelbart før 2. verdenskrig, men enkelte fortæller, at det er sket, at skippere også efter 2. verdenskrig er kommet til bygderne for at hyre besætning.

Trawlfiskeriet begyndte for alvor i tiden umiddelbart før 2. verdenskrig, men trawlskipperne behøvede ikke at rejse rundt for at skaffe besætning. De færøske fiskere stod i kø for at komme til at fiske med trawlerne, og man havde fiskere opskrevet på lange ventelister.<sup>6)</sup>

### **Skibet**

I de historiske oversigt over Færøernes fiskeri er den økonomiske baggrund for opkøbene af de engelske »smacks« blevet berørt. I det følgende skal selve skibene og fiskernes syn på dem blive behandlet.

I begyndelsen havde enkelte af slupperne dem, idet englænderne havde brugt dem til fangst af fisk, som blev solgt på markedet i frisk eller lev-

ende tilstand. Dette fiskeri anvendtes kun i ringe grad af de færøske fiskere og vil ikke blive behandlet nævneværdigt i denne studie. Dammen blev fjernet i de fleste skibe omkring 1. verdenskrig.<sup>1)</sup>

Stort set alle slupperne var af samme type. De første, der blev købt, var små, omkring 50 br. reg. tons, men senere blev de større og lå omkring 80—100 br. reg. tons og var 80—100 fod lange.

»Sluppen er temmelig smal og meget dyb, 10 fod foran og 12—13 agter i søen med last er meget for et så lille skib. Stævnet går ret op og ned, den er smidig i bunden, har fine drejninger om læringen og smukt udstående hæk. Således ser sluppen ud, og vi smådreng syntes, at den var det smukkeste skib, som flød på havet.«<sup>2)</sup>

Selvom de var af samme type, så var de forskellige af sind og skind. De fleste af dem var solide og stærke skibe, og mange af dem er i drift den dag i dag, omend med ændret udseende. Andre var kassable allerede ved købet:

»Jeg førte hende det sidste år, hun sejlede. Men da var hun også værd at kassere. Man kunne tage hånden fuld på hende visse steder, så rådden var hun, så det var et Guds under, at der ikke skete mere skade, end der gjorde.«<sup>3)</sup>

Man vurderede skibene efter, om de var gode eller dårlige sejlere,<sup>4)</sup> samt om skibet var tæt eller utæt:

»Hvis et skib havde gode pumper, så var det gerne et læk skib (lekaskip) og særlig, hvis det havde Svendborgpumpe, plejede man at sige.«<sup>5)</sup>

Skibene havde også forskelligt rygte:

»Nu skulle han føre et andet, men større skib, som tilhørte samme rederi. Snakken gik om dette skib, at det ikke skulle være sødygtigt; men vi sagde ja til at komme med.«<sup>6)</sup>

En gammel skipper fortæller følgende om slupperne:

»De havde ikke alle samme facon, nogen havde mere spring, dem regnede man for de smukkeste skibe. Andre var ligesom nedbøjede agter, hækken hang mere på dem. Man fortalte, at det var fra den tid, da de trawlede, de tålte ikke den tyngde agter, de nedbøjedes efterhånden, som årene gik. Og så var der atter andre, som var, man kan godt sige, højest på midten. Vi plejede at sige, at de lignede mest af alt et strygejern. Sådan så de ud, men det var smukke skibe, når de kom sejlene for fulde sejl, det var et smukt syn at se.«<sup>7)</sup>

Skibene blev fremdrevet ved hjælp af sejl, men enkelte skibe havde motor installeret allerede dengang, de kom til Færøerne før 1. verdenskrig, men det var kun et par stykker.<sup>8)</sup> De øvrige skibe fik først installeret motor i den sidste halvdel af 1920-erne. Brændsel til motoren hvilede for tungt på budgettet, så det skete undertiden, at man fjernede motorene.<sup>9)</sup> Ved overgangen til motorkraft skete der imidlertid en meget stor forandring i skibenes udseende. Den færøske lokalhistoriker Símun Hansen har i et af sine arbejder påvist de forandringer, der efterhånden er sket med skuppernes udseende i den tid, de er blevet anvendt på Færøerne. (Se fig. 9).

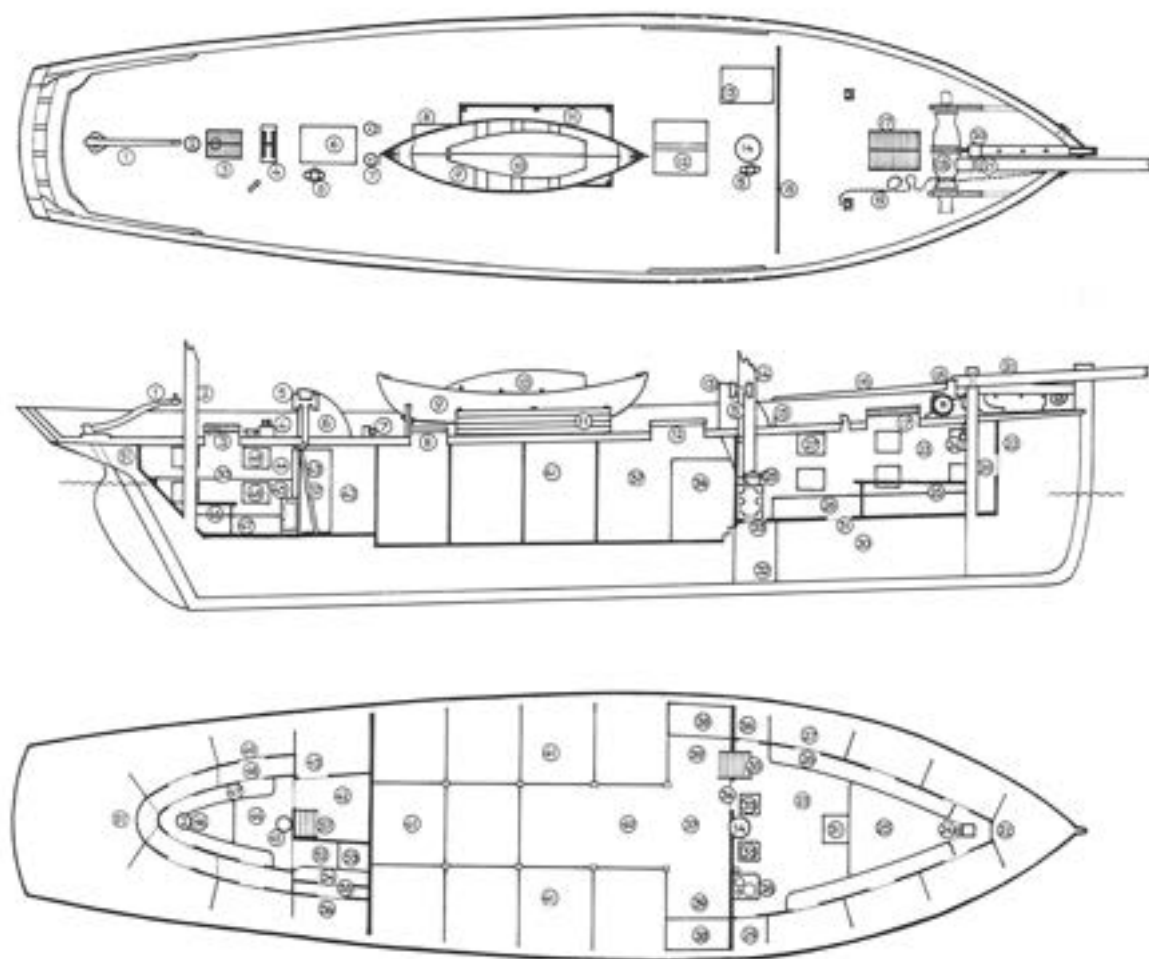


Fig. 6. Dæk, tværsnit og aptering på en slupp.

- |                              |   |                                 |
|------------------------------|---|---------------------------------|
| 1. Styre                     | 21. Bøvspryd                              | 40. Banjer                      |
| 2. Mesanmast                 | 22. Den forreste del af lukafet (Skarpiø) | 41. Krybbe med skodder          |
| 3. Kahytsskylight med kompas | 23. Lukaf                                 | 42. Gang                        |
| 4. Fæste for storsejlskøde   | 24. Petroleumslampe                       | 43. Opbevaringsrum              |
| 5. Røghat                    | 25. Bord                                  | 44. Kahyt                       |
| 6. Kahytsskappe              | 26. Bænk                                  | 45. Ovn                         |
| 7. Pumpe                     | 27. Køje                                  | 46. Bord                        |
| 8. Agterluge                 | 28. Kabys                                 | 47. Bænk                        |
| 9. Storbåd                   | 29. Grydeskab                             | 48. Underkøje                   |
| 10. Lillebåd                 | 30. Kulskælder                            | 49. Overkøje                    |
| 11. Fiskekasse               | 31. Lem til kulskælder                    | 50. Galleri                     |
| 12. Størluge                 | 32. Kædekælder                            | 51. Opbevarelsesrum (Afturfall) |
| 13. Lukafskappe              | 33. Lem til kædekælder                    | 52. Skipperkammer               |
| 14. Stormast                 | 34. Dør mellem lukaf og last              | 53. Bord                        |
| 15. Løjboom                  | 35. Lukafslejder                          | 54. Bænk                        |
| 16. Svineryg                 | 36. Sejlkøje                              | 55. Underkøje                   |
| 17. Lukafsskylight           | 37. Last                                  | 56. Overkøje                    |
| 18. Ankerspil                | 38. Ferskvandsbeholder                    | 57. Kahytsslejder               |
| 19. Ankerkæde                | 39. Proviant o. l.                        |                                 |
| 20. Palstøtte                |   |                                 |

## Dækket

Indtil sidst i 1920-erne havde slupperne ingen dæksbygninger af nævneværdig art. Der var faktisk kun de to kapper, lukaf- og kahytsskappen, som førte ned til de to opholdsrum. To skylighter samt enkelte dæksglas sørgede for den nødtørftigste belysning af opholdsrummene. Ned i lasten gik der sædvanligvis to luger, en stor og en mindre. Den mindste anvendtes daglig under fiskeri, når fangsten blev saltet ned i lasten. Den store blev åbnet, når fangsten blev losset i land. Omtrent midt på dækket stod fiskekassen, d. v. s. en stor tremmekasse, hvori dagens fangst blev opsamlet, før den blev rengjort og saltet. Sædvanligvis havde man to redningsbåde ombord, en stor og en lille. Den store båd stod midt på dækket således, at den ene ende hvilede på fiskekassen, medens den anden hvilede på en separat stol, der var skruet fast i dækket. Lillebåden eller ridebåden var sædvanligvis surret fast i den store båd. Ridebåden blev anvendt af skipperen, når denne skød fugle til agn, eller til at sætte sildegarnene ud med. Forrest på dækket stod ankerspillet. Enkelte skibe havde et krøbel-spil ombord bagved stormasten til at hale sejlene op med. På venstre side af ankerspillet stod *bukkä*, d. v. s. et lille anker på 20—30 liter, som undertiden lignede en afskåret kegle, og hvori fiskerne forrettede deres nødtørft. Den blev i dårligt vejr kastet op i den store båd.

En del af provianten stod også på dækket. Tønder med saltet kød stod surret fast bagved vanterne og andre steder ombord, hvor de gjorde mindst fortræd under fiskeriet. Desuden var der til tider tønder til opsamling af levertran på dækket.

Langs hele den ene ræling var der opstillet *vaðbein*, som man lod snøren glide over under fiskeri. Hver fisker havde desuden en *lippukassi*, som han brugte til at opsamle sine *lippur* (se fig. 12) i. Lippukassin blev, når det var dårligt vejr lagt op i redningsbåden, for at den ikke skulle skylles bort af bølgerne.

Belysningen på dækket om natten var minimal. Ofte var der kun en svag oljelanterne til arbejdsbelysning, men i de senere år begyndte man at anvende karbidlygter, som gav bedre lys.<sup>10)</sup> Desuden lyste de obligatoriske lanterner, som ethvert skib måtte føre. Ved indførelsen af motor kom elektrisk lys ombord. Rorgængereren stod på dækket og styrede, i dårligt vejr var han surret fast til rorstangen.

## Apteringen

Der var to opholdsrum ombord, kahytten og lukafet eller lugaret, som det bliver kaldt på færøsk. Skipperen og bedstemanden og nogen andre boede i kahytten, medens den øvrige besætning boede i lukafet. Hans Berthelsen fortæller i fiskernes fagforeningsjubileumspublikation i 1936, at de engelske sejltrawlere (flere af slupperne blev af englænderne

anvendt til trawlfiskeri) kom til Færøerne, havde de ikke noget lukaf, men kun et lille kabelrum foran, som ikke var beregnet til beboelsesrum. Færingerne byggede så dette rum om til et folkelukaf og lavede køjer af vilkårlig størrelse i begge bord. Lukafkappen blev sat på lugen ned til kabelrummet, der stod helt foran på skibet. Men det viste sig ret hurtigt, at denne indretning ikke var tjenlig. Der var intet lys i lugaret, kun det, der kom ned igennem kappen. Denne stod imidlertid så udsat, at det var meget almindeligt i hård sø, at vandet strømmede ned igennem og oversprøjtede rummet nedenunder. Det var ikke ualmindeligt i den første tid, at der både manglede bord og bænke i lukafet. Mandskabet måtte bruge deres skibskister som siddepladser.<sup>11)</sup>

Men efterhånden kom bord og bænke i alle lukafer. Kabysen var indtil sidst i 20-erne i selve lukafet, hvorfra al mados, røg og damp fyldte rummet. Senere blev der ombord i flere skibe indrettet et specielt rum til kabys ved siden af lukafet.<sup>12)</sup> At forholdene vedrørende opholdsrummene ikke har været de bedste den første tid, er vedtægten fra 1892 et tydeligt tegn på.<sup>13)</sup> Den pålægger faste regler for besætningens opholdsrum; det varede imidlertid nogen tid, før disse regler blev fulgt overalt.<sup>14)</sup> Lukafet var det største rum og kunne have op til 12 køjepladser. Dets vigtigste funktioner var soverum, opholdsrum, madlavningsrum samt spiserum. Kahytten var noget mindre end lukafet, den kunne have op til 8 køjepladser, men undertiden var de to nederste bageste køjer så små, at de ikke kunne bruges som soveplads for en voksen mand. Kahytten var ofte udsmykket og så godt som altid malet. Da skibene i slutningen af tyverne fik installeret motor, blev en del af pladsen til denne taget af kahytten, så denne blev mindre. Skipperen havde ofte et lille kammer ved siden af kahytten, men dette blev undertiden også inddraget til motorrum. En meddeler beretter således om kahytten:

»... i kahytten var der seks køjer, tre i hvert bord. I den forreste del af kahytten var der en underkøje, så var der galleri imellem og to overkøjer efter hinanden. En kappe førte ned til kahytten fra dækket. Når du kom ned igennem lejderen, kom du til en forgang, hvor proviantskabet var på den ene side og lanterneskabet på den anden, så agterfaldet, hvor man opbevarede masteringene og forskelligt andet. Fra forgangen førte der en dør ind til selve kahytten.«<sup>15)</sup>

Lukafet kan næppe skildres mere idyllisk end forfatteren Heðin Brú her gør det:

»En lampe hænger på støtten, balancerer som skibet bevæger sig. Hver gang det kommer ned i en bølgedal, vokser flammen og sender en tynd ostråd op igennem glasset. Forrest i lukafet er mørkt. Bagved står bordet, dækket med sækkevæv, omkring det er der en høj kant, gennemhullet med knive år efter år: skibe der sejler, både der ror, store furer, små furer, bogstaver og meget andet er skåret ind i dem. På begge sider af bordet er der bænke, malet i brun farve, brede strækker de sig lige fra først i lugaret og agter til skabet i styrebord og grydebænken i bagbord. Døren er nyskrubbet, tør og ren, og en tør sæk er bredt ud foran døren. Væggene er malet i grøn farve, og to rad åbne køjehuller gaber imod dig i begge bord. I styrebord lige indenfor døren står et skab ud til siden. På den anden side står hun, kabysen, næsten forteret af rust og sprækket med kulkassen foran sig, grydebænken på den ene side og en mængde bugtede snore ovenover.«<sup>16)</sup>

Lukafet blev opvarmet af kabyssen, og i kahytten var der en lille kakkelovn. Belysningen bestod af petroleumslamper.

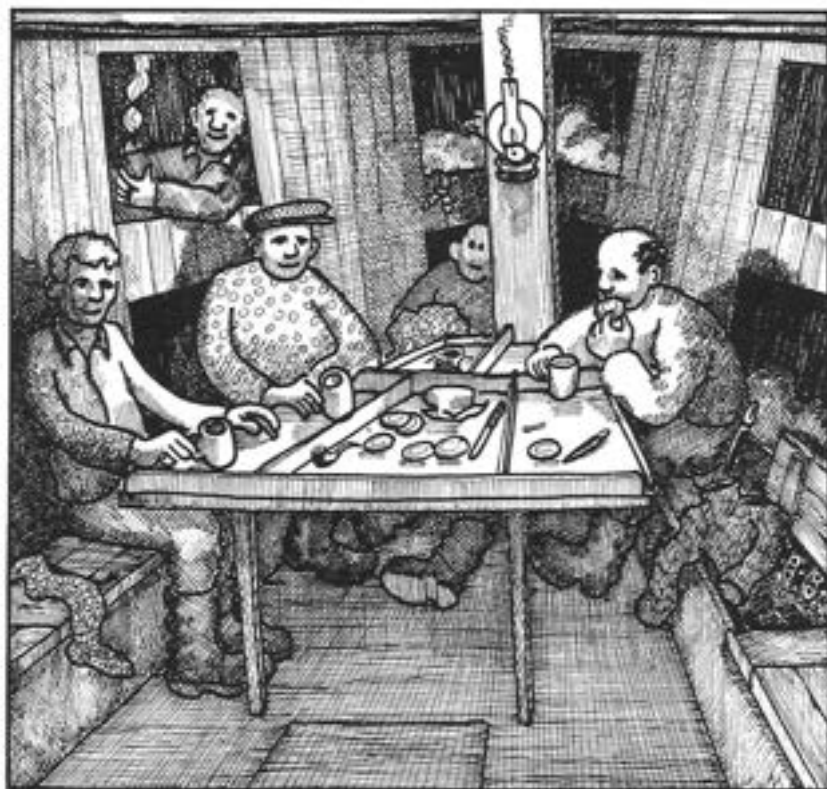


Fig. 7. Lukafstemning.

### *Lasten*

Lasten bestod af et midterparti og to sidepartier. Størstedelen af midterpartiet bestod af banjeren, d. v. s. en åbning midt i lasten. Her blev fisken nedsaltet det første døgn, før den blev langtidssaltet i sidekrybberne. Sideafdelingerne var delt op i krybber, 3—5 på hver side, alt efter skibets længde. For enden af banjeren var der også to krybber. Krybbernes størrelse afhang af afstanden mellem laststøtterne, som gik fra dæk til bunden af skibet. Disse støtter havde riller, hvori træskodder kunne sættes. Krybberne blev adskilt af disse skodder, som blev sat i rillerne, efterhånden som der blev saltet mere og mere fisk ned i krybberne.

### *Sejl og rigning* <sup>17)</sup>

Sluppernes rigning kaldes for ketch-rigning, d. v. s. et sejlfartøj, der fører mesan, og hvor mesanen er placeret foran rorstammen. Ved ketch-rign-

ing er mesanmasten altid kortere end stormasten. Stormasten er den forreste mast og mesanmasten den agterste. Selve betegnelserne for de enkelte dele ses på fig. 8.

Rigning er fællesbetegnelse for alt, hvad der findes over skroget: mast, rundholter, sejl, stående og løbende gods. Mast og sejl skulle ikke kræve nogen yderligere forklaring. Rundholter er fællesbetegnelse for mast, bom, gaffel, klyverbom etc., d. v. s. alle runde træplanker med cirkulært tværsnit. Stående gods er fællesbetegnelse for mast, bom, gaffel, vanter og stag som dele af rigningen. Løbende gods er fællesbetegnelse for skøder, fald og nedhalere etc. I det følgende vil de enkelte benævnelser blive uddybet. Disse benævnelser er almindelige ombord i sejlskibe og ikke noget specielt for slupperne. Det stående gods stod ombord hele vinteren, mens skibet lå i vinterhavnen. Om efteråret, når skibet kom hjem fra fiskeri, blev alle sejl og det løbende gods taget ned og gemt i et pakhus for vinteren, og om foråret blev det taget ombord igen og slået under, d. v. s. sat på plads, efter først at være blevet barket. Både på stormast og mesanmast er der bom og gaffel, bommen nederst og gaffelen øverst. Bommen er sat fast i masten ved hjælp af en bøjle, gennem hvis øje svanehalsen stak. Svanehalsen var en krog, der mindede om halsen på en svane. Gaffelen havde bagtil et greb omkring masten, for at den skulle kunne glide op og ned ved rebning af sejlene. Men først skulle alt det løbende gods på plads. Det var først og fremmest faldene. Ombord på en slupp er der følgende fald: pikfald og klofald, som findes på både storgaffel og mesangaffel, samt fokkefald og klyverfald. Faldene brugtes til at hale sejlene op med og til at holde dem på plads. Skøderne trak sejlene nedad og brugtes også til at styre dem. Der fandtes følgende skøder ombord: storskøde, mesanskøde, fokkeskøde, klyverskøde og topsejlskøde. Forskellen mellem fald og skøder er i hovedsagen den, at faldene holder sejlene på plads optil, medens skøderne holder dem på plads nedtil. Men for de forskellige fald kunne skæres i, måtte de forskellige blokke sættes på plads. Blokkene blev sat fast i masten, ved at en mand blev hejset op i en bådsmandsstol. På stormasten var der 3 pikfaldsblokke og 2 på gaffelen. På mesanen var der 2 på masten og en på gaffelen. Enden på pikfaldet blev bændslet fast i en bolt ca. midt på gaffelen. Pikfaldsblokkene var enkelte. Der var en klofaldsblok på henholdsvis mast og gaffel, og det var det samme både for stormast og mesanmast. Blokkene var sædvanligvis 4-skårne. Da de nu alle var kommet på plads, kunne faldene skæres i. Pikfaldet bestod sædvanligvis af ca. 40 favne manilatov, alt efter hvor høj stormasten var. Det skulle nå helt ned til dækket. Pikfaldet til mesanen var kun halvt så langt, men der var også kun halvt så mange blokke at gå igennem. Storklofaldet var 30 favne langt, det skulle gennem to 4-skårne blokke og ned til dækket. Mesanklofaldet var 15 favne langt. Både på storbom og mesanbom var der en bomdirk, d. v. s. et kraftigt tov, som man brugte til at hejse bommen op med, når man skulle til at rebe sejlene. Bomdirken stod i bommen hele vinteren, den var sat fast i nokken på bommen og gik op igennem en blok i masten nedenfor pikfaldsblokkene.

Både på mesanbom og storbom var der bomstoppertalje og skøde. Bomstoppertaljen gik gennem en blok, der var sat fast i en jernring bagtil på storbommen. I den anden ende af taljen var der en blok med en krog i. Denne kunne hugges i en øjebolt — en på hver side af dækket. Denne øjebolt kaldtes for kongen og vil senere blive omtalt i anden sammenhæng. Bomstoppertaljens funktion var at holde bommen på plads, så den ikke kom til at slå fra side til side. Også på mesanbommen var der bomstoppertalje. Til bomstoppertalje på storbommen brugte man sædvanligvis 15 favne manila og til mesanen 10—12 favne. Til regulering af sejlenes forhold til vinden anvendtes skøderne. Storskødet gik fra bomnokken gennem to 3-skårne taljer ned i en klempe på dækket. Mesanskødet var sat fast i hakkebrættet. Mesanskødet var på ca. 25 favne, medens storskødet var på ca. 18 favne; dette var, fordi mesanbommen undertiden kom til at stå længere ude, end hvad der var almindeligt for storbommen. Nu mangler vi kun faldene og skøderne forrest på skibet. Fokken blev hejset op i fokkefaldet, og nedadtil blev den holdt fast af fokkeskødet. Det var en kæde, som ved hjælp af en skinkel gled frem og tilbage på løjbommen — en stålstang, hvis bøjede ender var bollet fast i dækket. For at fokken ikke skulle komme til at slå fra side til side, blev den holdt på plads af to ørefigen, en på hver side. Eftersom fokken ikke altid gav så let slip ved nedhaling, havde man en nedhaler dertil. Det forreste sejl på skibet var klyveren. Den blev halet ud på bovsprødet. Bovsprødet var løst og kunne hales ind i skibet. Klyveren blev halet ud ved hjælp af udhaleren, som var sat fast i klyverbøjlen og løb igennem skivgattet, d. v. s. et lille hjul. Udhaleren var i form af en kæde. Klyveren blev hejset op ved hjælp af klyverfaldet. Der var to klyverskøder, et i hvert bord. Topsejlet blev halet op ved hjælp af topsejlsfaldet og holdt ind imod masten ved hjælp af jack-staget. Topsejlet

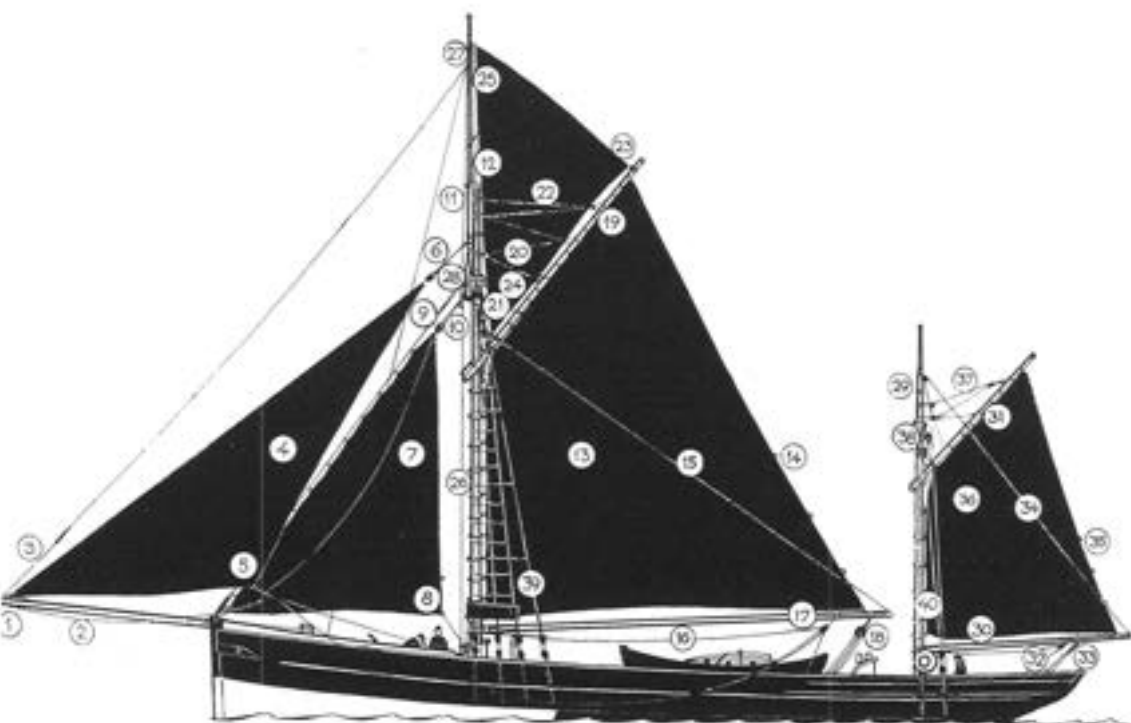


Fig. 8. Sejl og rigning.

- |                           |                       |
|---------------------------|-----------------------|
| 1. Udhalergrej til klyver | 21. Storklofald       |
| 2. Bovspryd               | 22. Topsejl           |
| 3. Stængestag             | 23. Topsejlskøde      |
| 4. Klyver                 | 24. Topsejlshals      |
| 5. Klyverskøde            | 25. Topsejlsfald      |
| 6. Klyverfald             | 26. Stormast          |
| 7. Fok                    | 27. Topstang          |
| 8. Fokskøde               | 28. Krydstre          |
| 9. Stag                   | 29. Mesanmast         |
| 10. Fokfald               | 30. Mesanbom          |
| 11. Stængebarduner        | 31. Mesangaffel       |
| 12. Jackstag              | 32. Bomstoppertalje   |
| 13. Storsejl              | 33. Mesanskøde        |
| 14. Klåde til rebning     | 34. Mesanbomdirk      |
| 15. Bomdirk               | 35. Klåde til rebning |
| 16. Storbom               | 36. Mesan             |
| 17. Bomstoppertalje       | 37. Mesanpikfald      |
| 18. Storskøde             | 38. Mesanklofald      |
| 19. Storgaffel            | 39. Storvant          |
| 20. Storpikfald           | 40. Mesanvant         |

blev halet ud på storgaffelen ved hjælp af topsejlskødet, som gik igennem skildpadden på gaffelnokken og igennem en klåde inderst på gaffelen og ned til dækket. Topsejlet kunne således hejses op fra dækket. Sædvanligvis brugte man kun topsejl på stormasten.

Når alle fald og skøder var kommet på plads, kunne man begynde »at slå sejlene under«. Vi kommer i det følgende som i det foregående kun at medtage enkelte udpluk af den store navneflora, der er forbundet med sejlene. Et sejl har 3—4 lig, alt efter om sejlet er 3-kantet eller 4-kantet. Med lig forstår man kanterne på et sejl. Navnene på ligene er følgende: Forlig, agterlig, underlig og overlig. Lad os begynde med stor-sejlet. Sejlets fire hjørner måtte gøres omhyggeligt fast. Først gjorde man sejlet fast i hjørnet mellem gaffelen og stormasten; her var der en øjebolte på gaffelen, som sejlet blev sat fast i. Den anden ende blev så splejset fast i gaffelnokken og overliget bændslet fast i gaffelen. Dernæst blev forliget najet fast til masteringen, d. v. s. nogen træring, som løb omkring masten. Sejlet blev najet til det nederste bånd omtrent samtidig som rumpen, d. v. s. den bageste ende af sejlet, blev bændslet fast til bomnokken. Når man således var færdig med at slå sejlet under, blev det hejset op, og man så efter, om alting var i orden. Derefter blev det hejset ned igen og lidset sammen, d. v. s. rullet sammen, til man skulle sejle. Fremgangsmåden ved mesansejlet var stort set den samme som ved stor-sejlet. Turen kommer nu til forsejlene, men dem har vi behandlet forholdsvis indgående i det foregående. Foruden at blive betjent af fald og skøder var fokken najet til løjarterne, d. v. s. jernringe, som løb op og ned ad staget, deraf navnet stagfok.

Klyveren blev ikke slået under som de øvrige sejl, den kunne heller ikke rebes, men under sejlads kunne man udskifte klyveren efter vejrforholdene og vindstyrken. Man havde flere størrelser. Den mindste var en 3-dug og blev kaldt for Simun, af hvilken grund vides ikke. (Simun—Simon). I øvrigt kunne man vælge imellem 5-dug, 7-dug, 9-dug og 11-dug. Undertiden kunne der også være en 6-dug og en 8-dug. Topsejlet er allerede blevet tilstrækkeligt omtalt.

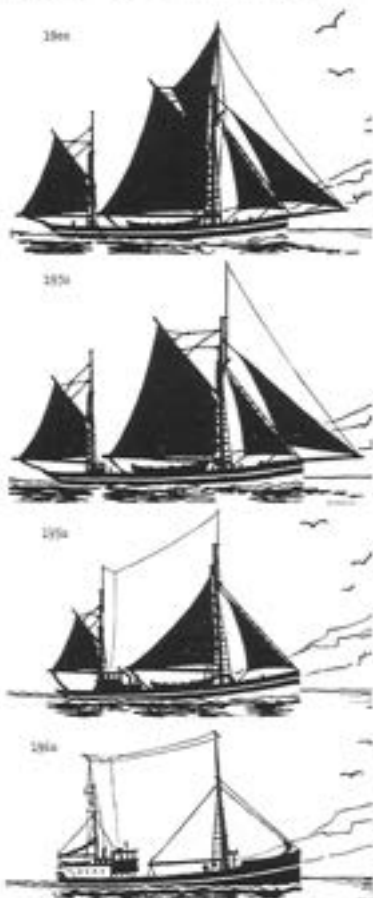


Fig. 9. Ændringer i sejl og rigning på en slupp. Tegnet af Frithiof Joensen. Efter Simun Hansen: Havið og vit, 1960, s. 82.

Storsejl, mesansejl og fokke kunne rebes, d. v. s. at sejlene kunne gøres mindre. I storsejl og mesansejl kunne der sædvanligvis tages 3 reb, medens man kun kunne tage 2 reb i fokken. Vi skal komme nærmere ind på rebningen i et senere afsnit.

Om foråret anvendte man stærke, nye sejl med henblik på stormvejr. Disse sejl kaldte man for vårsejl. Men om sommeren anvendte man ældre og brugte sejl, idet man regnede med bedre vejr. Disse kaldtes for sommersejl.

På begge sider af henholdsvis stormast og mesanmast og ned til rælingen gik vanterne, som blev kaldt for storvant og mesanvant. Disse tjente til at afstive masterne.

Alle løse ender som fald, lidser og lign. blev sat fast i naglebænkenes kofilnagler, så at de ikke kunne være til fare for besætningen under dennes arbejde.

# *Liv og aktiviteter*

I det foregående hovedafsnit har vi belyst sluppfiskeriets baggrund, rekruttering af besætningen, sluppernes udseende m. m. I dette hovedafsnit kommer vi til at undersøge fiskernes liv og vilkårene ombord, fra de rejste hjemmefra, til de kom tilbage. Vi undersøger afrejse, arbejde og arbejdsforhold, mad og drikke, fiskernes personlige forhold, og endelig belyser vi fiskernes fritid og deres rekreative aktiviteter for at afslutte med selve hjemrejsen.

## Afsked og afrejse

Sædvanligvis plejede skipperen, bedstemanden og kokken og 2—3 af den øvrige besætning at komme til skibet sidst i februar for at træffe forberedelserne til det kommende års fiskeri og gøre skibet sejklart. Sejlene blev eftersat, barket og tørret. Det skete på land, hvor barkningen foregik i store gryder. Sejlene blev så sammen med tovværk og lign. ført ombord. Rigningen blev så eftersat i alle detaljer, og defekte dele skiftet ud. Så blev sejlene slået under. Selve skibet blev også eftersat, vasket og skrubbet såvel udenbords som indenbords. Denne proces tog en uge til 14 dage — alt efter vejrforholdene. Når så skibet var sejklart, blev der sendt bud efter den øvrige besætning. Dette kunne ske per telefon, per post eller gennem en person, der skulle til pågældende fiskers bygd.<sup>1)</sup>

Når hele besætningen var kommet til skibet, blev proviant, vand, kul og agn ført ombord. Dampere kom om vinteren med salt, som undertiden blev losset ombord i slupperne med det samme eller ombord i enkelte af dem, hvorfra det senere blev fordelt ombord i andre skibe. Skibene lå da side om side ude på reden, medens man ved hjælp af spande lossede salt fra det ene skib til det andet. Saltet kunne også blive ført ombord i sække. Kul, agn og proviant blev ført i den store redningsbåd.<sup>2)</sup> Kokken havde opsynet med provianten. I de havne, hvor der var anlagt kaj, foregik losningen hurtigere, end hvor skibene blev nødt til at ligge ude på reden. Det var også betydeligt lettere at få drikkevand ombord, hvor det



Fig. 10. Vand føres ombord ved hjælp af en robåd. Et sejl lægges ned i hver ende af båden.

kunne ordnes ved hjælp af en vandslange.<sup>3)</sup> Ellers måtte drikkevandet også føres ombord ved hjælp af båden. Transporten kunne ske i tønder eller kar, hvorfra man lossede vandet ombord i spande. Mest almindeligt var det imidlertid, at man bredte et sejl ud henholdsvis i bådens for- og agterende, så dette dannede en udposning ned i båden. Heri hældte man så vandet. Vandet kunne løbe direkte ned i sejlene fra vandslange, men hvor en sådan ikke fandtes, kunne man forsøge at sejle tæt ind under en høj fos og lade vandet løbe direkte ned i båden. Lod dette sig heller ikke gøre, blev vandet båret ombord i spande. Når redningsbåden ikke kunne bære mere, blev den roet ud til skibet, hvor vandet blev losset ombord i spande og hældt ned i vandtangen. På samme måde blev der gjort, når man indtog drikkevand på Island.<sup>4)</sup> Vandet kunne undertiden blive helt rødt af de barkede sejle.

I god tid havde man sørget for, at medicinkisten var blevet sendt til apoteket i Tórshavn til eftersyn og supplement. Losning af proviant, salt m. m. tog sjældent mere end tre dage. Så var skibet klart til at afsejle. Påmønstringen skete hos sysselmænd eller hos landfogeden i Tórshavn, hvor kontrakten blev forelagt og underskrevet.

Livet på søen var farefuldt og risikofyldt, derfor var afskeden med de pårørende et alvorligt og meget bevæget øjeblik, som kom til at få et rituelt præg:

«Vi gik ind i hvert hus, fordi bygden var så lille. Alle i huset fulgte os ned til stranden. Der ventede de i klynger, til postbåden kom, hver husstand for sig, moder og børn for at sige faderen, manden, farvel. Mange stille afskedstårer løb. Et gribende syn at se.»<sup>5)</sup>

»Det var et tungt øjeblik, når man skulle rejse. Jeg har set voksne mænd græde, når de sagde farvel til kone og børn, fordi ingen vidste, om de kom tilbage. Det var almindeligt at sige: »Må Jesus være hos jer,« og var det en ung dreng, der skulle afsted, så skulle han kysse og krammes.«<sup>6)</sup>

I de små bygder gik man ind i hvert hus for at sige farvel, noget anderledes var det i de større bygder, hvor man kun gik ind til slægt og venner for at sige farvel:

»Men det gamle før min tid var, at man gik ind i alle husene og hilsede — kyssede — hvert menneske. Senere sagde man kun farvel til husfolk og nærmeste ættefolk.«<sup>7)</sup>

Men det kunne også ske, at andre kom ind i fiskernes hjem for at tage afsked med ham:

»Når det rygtedes, hvornår man skulle afsted, skete det, at folk kom ind i hjemmet og sagde farvel og bad Jesus om at følge os.«<sup>8)</sup>

»Kone og mand kyssede hinanden, og pige og dreng listede sig til det samme.«<sup>8a)</sup>

Selve afskedsceremonien var intim og hjertelig, og den havde ofte sit faste rituelle præg. De, der blev tilbage, sagde: »Jesus følge dig,« og han, der rejste, svarede igen: »Han blive tilbage hos jer.«<sup>9)</sup>

»Vi tog hinanden i hånden og kyssede hinanden og bad Jesus være hos dem, der blev tilbage, og de bad Jesus om at være hos os, der tog afsted.«<sup>10)</sup>

»De første år med sejlskib husker jeg, at far havde andagt med os brødre og nogen af besætningen, som var på besøg, før vi tog ombord.«<sup>11)</sup>

»Der blev sagt farvel i hvert hus, fordi det skete ofte, at det blev sidste gang. Min mor sagde: »Kom godt afsted, I går jeres lovlige dont, Jesus følge jer og godt fiskeri.«<sup>12)</sup>

I nogle huse blev der trakteret:

»Når man skulle afsted, sagde man farvel til slægt og venner. Konen i huset hentede et fad mælk for at give dem, der sagde farvel, noget at drikke. Han drak af fadets kant, hvis der var flere, så drak de af samme fad. Det skete også, at der blev skænket snaps.«<sup>13)</sup>

Man fulgte fiskerne på vej ned til landingspladsen eller udenfor bygden, alt efter i hvilken bygd de boede:

»Når vi skulle rejse, enten med båd eller til fods, så fulgte de nærmeste os altid på vej.«<sup>14)</sup>

»Man tog dem i hånden, som man mødte på vejen, når man skulle ombord.«<sup>15)</sup>

Flaget blev hejset op i flagstangen,<sup>16)</sup> og »når man roede ombord, blev der vinket 3 gange.«<sup>17)</sup>

Undertiden måtte fiskerne transportere deres køjesæk over fjældene, men da havde de som regel en hjælper med.<sup>18)</sup>

## Arbejde ombord

### *Vagtordningen*

Et skib er, bortset fra når det ligger i havn, i konstant bevægelse og sjældent på samme sted. De færreste fiskerskibe lå det meste af tiden på havet og ofte i nærheden af andre skibe, kun yderst sjældent kom de i havn.

På disse skibe som på alle andre skibe, måtte der kontinuerligt døgnet rundt være personer, der holdt de forskellige funktioner ombord gående. Dette gjaldt for arbejdet i forbindelse med sejlingen af skibet og for at undgå kollision med andre skibe. For at imødegå disse krav var tid og arbejdskraft delt op i vagter. Den tidsmæssige inddeling af vagterne ombord i færøske fiskerskibe i denne tid svarede til den, som blev anvendt ombord i skandinaviske dybhavssejlere i sejskibenes tid, d. v. s. at døgnet blev inddelt i 5 tidsenheder:<sup>1)</sup>

24.00 — 4.00	Hundevagten
4.00 — 7.30	Morgenvagten
7.30 — 12.30	Formiddagsvagten
12.30 — 18.30	Eftermiddagsvagten
18.30 — 24.00	Aftenvagten

Besætningen blev delt op i to vagter, nemlig styrbordsvagt og bagbordsvagt. Skipperen forestod styrbordsvagten og bedstemanden bagbordsvagten. Undertiden var der en 2. bedstemand ombord, denne tog så styrbordsvagten, hvorved skipperen frit disponerede over sin tid ombord.

Når en vagt skulle på dækket, have dæksvagt, blev den vækket et kvarters tid, før den skulle op på dækket på hundevagten og på morgenvagten. Til de øvrige vagter blev den udpurret en halv time, før den skulle på dækket, for at den skulle få tid til at spise. Den vagthavende vagt blev kaldt for *dæksvagt*, og den vagt, der havde fri, for *frivagt*.

Besætningen blev først opdelt i vagter, efter at skibet var afsejlet og kommet ud af havnen eller i rum sø. Skipper og bedstemand fordelte besætningen ligeligt mellem sig, ikke bare efter antal, men også efter, hvordan man vurderede det enkelte medlem. Fordelingen skete imidlertid på forskellig måde, og det var i dette, som i alt andet ombord, skipperen, der afgjorde, på hvilken måde mændene skulle udvælges:

»De fordelte så, skipperen og styrmanden. Man fik ikke noget at vide, før de var kommet overens, hvilken vagt man skulle være på.«<sup>2)</sup>

Den mest ubehagelige form for sættelse af vagten, tør man formode, var når:

»Skipperen tog den første mand, og bedstemanden tog så den næste, og sådan blev man ved, indtil alle var taget.«<sup>3)</sup>

»Besætningen blev af skipperen fordelt således, at skipperen sagde, hvem der skulle være på hans vagt, dermed havde han også sagt, hvem der skulle være på bedstemandsvagten.«<sup>4)</sup>

»Nu da skibet er kommet fra land, og alt går, som det skal, tager 1. bedstemand sammen med 2. bedstemand og sætter vagten, som den skal være. Det papir, som bedstemanden har skrevet, slår han op på palstøtten i lugaret, således at alle kan se, hvilken vagt de er på, og hvilke rørtørn de forskellige har. Rørtørn er en time ad gangen, medmindre at de overordnede tager en anden afgørelse. Når vejret var dårligt eller stærk kulde, kunne rørtørnet blive afkortet med en halv time.«<sup>5)</sup>

Inddelingen i to hovedenheder ombord kunne fremme konkurrencelysten:

»Det var skipperen, der rådede for det (hvordan vagten blev sat), og helst var de fyld-

igste personer sat på hans vagt, styrbordsvagten. Bedstemanden fik så de andre, og ofte dem, der var med på deres første rejse. Dette blev så bagbordsvagt. Jeg var som oftest på bagbordsvagt, og det lovede vi altid, at skipperen skulle få lov til at se, at han ikke havde vurderet rigtigt. Således var der straks en kappestrid under opsejling.«<sup>6)</sup>

Man har imidlertid ikke indtryk af, at konkurrence mellem vagterne var særlig udpræget ombord i slupperne. Det blev der til gengæld ombord i damptrawlerne og i anden form for fiskeri, der krævede en kooperativ arbejdsindsats. Ombord i slupperne lå konkurrencen mest på det individuelle plan.<sup>7)</sup>

### *Arbejde og pligter*

Styrbordsvagten tog altid den første vagt, når man sejlede ud af havnen.<sup>8)</sup> Den sørgede for at rydde op og spule dækket og for at få alting på sin rette plads, før skibet kom ud i rum sø. Bagbordsvagten kunne gå til køjs, hvis den havde lyst, eller bruge tiden til at indrette sig i ombord. Dæksvagten skiftedes til at have ror- og udkigstørn, sædvanligvis med en time ad gangen. Den øvrige del af dæksvagten sad parat til at træde til hjælp, hvis det skulle blive nødvendigt. Om aftenen skulle lanterner og toplys tændes. Endelig skulle skibet pumpes på hver vagt. Om pumpningen meddeles følgende:

»Mod hvert vagtskifte blev der råbt »pumpning« til dæksvagten. Men det afgørende pumpetørn var kvart i tolv om aftenen. Da var de ældre ofte i dårligt lune, helst når man sejlede eller lå underdrejet, de havde ingen lyst til at komme op på dækket for at pumpe, men så meget bedre for de unge, fordi den, som ikke endnu var forlovet eller gift og var med til at gøre det sidste pumpe slag, han skulle få rederens datter. Men var der flere på pumpenikken, når den slap (pumpen), så måtte skæbnen ramme den lykkelige, men endnu ivrigere var de så på den næste aften vagt. Og således lagde der sig et romantisk og spændende skær over dette pumpetørn, som kunne følge med ind i frivagtens drømmeverden. Denne romantik blegnede ikke af, at rederen muligvis slet ikke havde nogen datter, eller hvis han endelig havde en, at hun så måske kunne være et gammelt indskrumpet bræt, som ingen frier havde brudt sig om. Når dette sidste tørn på døgnet var færdigt, kunne skipperen skrive l. v. p. (læns ved pumperne) i log-bogen. Men dette romantiske pumpetørn fik sin afslutning, da motorerne kom.«<sup>9)</sup>

Iøvrigt kunne dæksvagten lave et eller andet, gøre fiskeredskaberne i stand eller reparere et eller andet ombord, som var gået i stykker. Endelig kunne de ældre og erfarne på dæksvagten »lure den af« på bænken i lukafet, men i så fald måtte de være på vagt overfor skipper eller bedstemand, hvis de skulle finde på at komme ned i lugaret. Under gunstige omstændigheder var der ikke meget at lave under selve sejlsadsen, idet besætningen sædvanligvis var større, end hvad der krævedes for at kunne sejle skibet. Om sejlingen af skibet skal vi gøre rede for i det følgende afsnit.

### *Sejling af skibet*

Slupfiskerne benyttede det internationale sømandssprog, som er den maritimt interesserede læser bekendt, og eftersom disse udtryk bliver brugt

af og til i det følgende, er det på sin plads med en kort gennemgang af dem.

Styrbord er den side af skibet, der vender til højre, når man har ansigtet i sejlrretningen, medens bagbord svarer til venstre side. Lanterne i styrbord er grøn, og den i bagbord er rød.

Men også angående retninger er der specielle benævnelser ombord. En genstand er forude, når den ligger fremme i sejlrretningen. Bagved hedder agterud. En linje nøjagtig for- eller agterude hedder ret for og ret agter. Retningen tværs ud fra skibet hedder alt efter side tværs styrbord og tværs bagbord. Skråt fremefter kaldes for styrbords bov eller bagbords bov. Skråt agter kaldes for styrbords låring og bagbords låring. Skibets forreste krumme del kaldes for boven, mens den del af skroget, der krummes ind mod agterspejlet, kaldes for låringen.

Vindretningerne benævnes altid i forhold til skibet og ikke efter verdenshjørnerne. Luv er den side, vinden kommer fra, og samtidig den side af skibet, der vender mod vinden. Den modsatte side hedder læ. Luv og læ bruges også som sidebetegnelser: skibet passerede i læ af os. Der vil altid være en luv og en læ side ombord, når man sejler. I tilfælde, hvor vinden kommer ret agter ind, er retningsbestemmelsen mod luv altså ret agter og læ forude. Alt i siden mod vindretningen er således til *luvert* og alt i siden fra vindretningen *i læ*.

Når et skib sejler med vinden ind på sin bagbords side — uanset om det er bidevind, halvvind eller der er anden form for sejlads — ligger den på *bagbordshalse*. Kommer vinden ind på skibets styrbords side, ligger den på *styrbordshalse*. Skibet vil altid ligge på den halse, der er modsat af den side, sejlene står til.

Sejlskibet er en vindmaskine, og for at komme frem til bestemmelsesstedet hurtigst muligt må man udnytte vinden på bedste måde. Sejladsen afhænger således af vindretningens forhold til bestemmelsesstedet. Man kan således sejle bidevind, krydse, lønse etc.

At *sejle bidevind* vil sige, at man sejler så tæt ind til vinden, som man kan. Det tætteste, et skib kan komme ind til vinden, er 45 grader. Såfremt bestemmelsesstedet ligger imod vinden, så må man krydse. Man *krydser* ved at sejle op mod vinden, hvilket vil sige at sejle bidevind et stykke tid, f. eks. på bagbordshalse, stagvende, sejle bidevind et stykke på styrbordshalse, stagvende etc. Et skib *stagvender* fra det øjeblik, det har passeret vindøjet, d. v. s. nøjagtig den retning, hvor vinden kommer fra, indtil det er faldet af til bidevind, hvis det krydser op til den kurs, på hvilken dets storsejl er fyldt, hvis det ikke krydser. Når skibet får vinden lige ind fra agter, siger man, at skibet sejler *løns*, og hvis vinden kommer nøjagtig fra ret agter, siger man, at skibet sejler *plad løns*.

Efter denne meget korte introduktion i sømandssproget skal vi gå over til at belyse slupfiskernes sejlads.<sup>10)</sup>

»Når alt var kommet ombord, proviant, vand, salt, fiskeredskaber o. a., blev der sejlet afsted, når muligheder var dertil. Alt folket er ombord, skipperen har været hos sysselmanden med dagbogen og papirerne. Båden bliver taget ind og surret fast, lugerne bliver skalket til og alting gjort søklart, flaget går op, mesanen bliver hejset, derefter går man igang med at hive ankeret op. Når det står til ankeret, bliver storsejlet hejset, skipperen står ved roret. Når hun falder den rigtige vej, bliver ankeret revet op fra bunden, fokken hejset og klyveren sat til, fokkeline skåret i og ankeret taget ind over svineryggen foreløbigt, til man var kommet ud af fjorden. Man lader fokken gå ned, og ankeret bliver hejset ind med faldet, siden bliver ankeret afskinklet og kæden fires ned i kædekælder, ankeret bliver surret fast ... og runde træstykker sat i klydsjerne, for at havvand ikke skal komme ind igennem dem, hvis hun sætter; man sejler bort fra øerne, og kursen bliver sat mod det sted, hvor man skal fiske.<sup>11)</sup>

»og viste det sig at være for megen vind, blev sejlene rebet, før vi lettede anker. Man lettede ikke, før sejlene fyldtes til den side, hvor man ville have vinden at komme ind på, samtidig lagde man en passende klyver parat. Når det så blev lettet, hejsede nogen ankeret op, medens andre hejsede fokken og satte klyveren, det skete alting på en gang. Hvis det var stille vejr, gik 8 mand i båden, satte en lidse fast i klyverbommen, og så blev der roet af al magt, til man kom ud til strømmen, så roede man bare så meget, som var nødvendigt for at holde skibet fri af land.«<sup>12)</sup>

Hvis det var modvind, så måtte skibet krydse ud af fjorden:

»Det gik sædvanligvis godt. Det var meget sjældent, at der skete noget. Skibene drejede særdeles godt, de skibe, der ikke havde motor.«<sup>13)</sup>

Samme meddeler fortæller, at når skibene fik motor, så var de ikke så gode til at krydse med som tidligere. Krydsningen var meget arbejdskrævende, idet skibet så ofte måtte dreje:

»Roret blev lagt ud i det bord, til hvilket man skulle vende. Sejlene stod, til vinden kom ind i den anden side. Først blev mesanen flyttet i det andet bord, så slap man klyverskødet, til skibet drejede, men fokken stod som før. Storsejlet blev heller ikke rørt, før skibet var kommet rundt. Nu blev storsejlet halet over i det andet bord og fokken på samme måde.«<sup>14)</sup>

»Det gjaldt om at ligge så tilpas tæt op i vinden, når man krydsede. Vi unge blev oplært til at lægge mærke til, når man lå tilpas tæt op i vinden. Mesanen skulle akkurat *kildre*. Det var stor forskel på mænds evne til at styre i grov sejlads. De kunne sige: »Hun går så stolt som en brud,« når der var en god rorgænger ved roret. Når denne ikke var så god, var hun ved at »slå sig i stykker.«<sup>15)</sup>

Når man krydsede, krævedes hele dæksvagtens arbejdsindsats. Der skulle være 3 mænd på boven til forsejlene, 2—3 stykker ved henholdsvis mesan og storsejl, men:

»Når man sejlede almindelig sejlads, var der ikke mere end to mand på dækket, en styrede og en anden holdt udkig, foruden den vagthavende skipper eller bedstemand. Da plejede resten af dæksvagten at ligge på langs, nogen i køjerne og andre på bænken. Når der blev sejlet, gik man rortørn. En mand styrede i en time ad gangen, og dette gik efter en fastlagt orden. En eller anden kunne have spillekort med, og så spillede man undertiden kort på dæksvagten, når det var lang sejlads. Det var de, som havde frivagt ikke så fornøjede over, de sagde, at de blev forstyrret i deres søvn.«<sup>16)</sup>

Når det var meget dårligt vejr, måtte man underdreje skibet, d. v. s. at skibet blev styret næsten helt op imod vindøjet med klosrebede sejl og bakket fok. Under fiskeri lå skibet underdrejet for fiske, som det står i logbøgerne (fær: skipið var avhálað), d. v. s. at der blev givet så meget ud af mesan- og storskød, som man kunne, og fokken og klyveren blev taget ned og roret lagt ud i bordet. Topsejlet blev som regel også taget ned. Fremdriften kunne man regulere ved hjælp af mesanskødet. Således gled skibet langsomt med vinden.

Sejladsen blev også reguleret ved, at man øgede eller mindskede sejlene, det kalder man at rebe sejlene. Der er forskellige former for rebning; rebningen ombord i slupperne foregik ved lidseline. Der var tre sejl ombord, der kunne rebes: Fokken, storsejlet og mesanen. Fokken havde to reb, og storsejl og mesan 3 hver. Rebningen var efter vejrforholdene; var der frisk vind, så tog man et reb, og var der dårligt vejr, tog man to, og i stormvejr tog man alle tre reb, og ombord i nogen skibe var der en kovs yderligere, så man kunne hale sejlet endnu længere ned, dog uden et fjerde reb. Man tog det første reb ved, at der blev skåret en skinkel i den nederste klåde på agterliget og igennem et hul i rebklampen, som stod agterst på bommen. Rebtaljen blev så sat til skinkelen og klåden halet ned mod bommen, samtidig blev bommen halet noget op ved hjælp af bomdirken. Derefter blev en stikbovt taget gennem klåden og omkring bommen, således at sejlet blev holdt fast om bommen. En mand sprang så på bommen med en lidse om livet og lidsede sejlet. Sædvanligvis satte

man den næste skinkel i med det samme, så man var parat til at tage det næste reb, om det skulle være nødvendigt:

»Og når man skulle rebe, strammede man selvfølgelig rebtallen først, og så trak man sejlet og skinkelen ned. En holdt torn, men det skete også, at der var så dårligt vejr, at man måtte holde torn i lugaret, men det var sjældent, det var kun i det allerdårligste vejr, at man tog tov ned omkring palstøtten, men da var der heller ikke vejr til at komme op på dækket, og de, som gik deroppe, havde en lidse om livet. Når så rebet var kommet ned, måtte en klatre op på bommen for at skære lidsen i på samme måde, som man lidsér en sko. Men man klatrede ikke op på bommen, uden at man havde en lidse om livet, for jeg har været med til, at mænd er faldet over bord, jeg er også selv faldet ud, men der er aldrig sket noget, man bliver bare halet ind igen. For hvis sejlet kom så meget op mod vinden, at det kildrede, så røg du ud af sejlet, men det var langt farligere at falde ned på dækket end i havet.«<sup>17)</sup>

Forsigtighedsreglerne var store ved arbejdet med sejlene, og det hørte til god sømandsskab at være omhyggelig:

»... det var almindeligt, at man straks skar den næste skinkel i — for en sikkerheds skyld — hvis en af skinklerne eller måtten til en af klæderne skulle springe. Man plejede at have en ekstra klåde ovenover rebklæderne, igennem den og omkring bommen satte man en sejsing også for en sikkerheds skyld. Det ville være forfærdelig uheldigt, hvis skinkelen skulle springe, for så røg sejlet også, det hele kom til at hænge på lidsen, og hvis lidsen ikke sprang, kunne sejlet revne.«<sup>18)</sup>

En af meddelelserne giver en meget omhyggelig og levende skildring af arbejdet med sejlene, som her vil blive gengivet i sin fulde udstrækning:

»Når sejlene skulle bjerges, var besætningen altid klar, med det samme ordren kom fra skipperen, eller bedstemanden råbte ned i lugaret: »Kom op og tag klyveren, venner.« I lugaret blev der råbt, men i kahytten blev der hvisket, når skipperen sov. Bedstemanden kom stille ned igennem lejderen, gav et tegn med hånden, og man var straks klar over, hvad der skulle gøres. . . Det var altid således, at der var nogen gode mænd på hver vagt, som vidste, hvad de skulle gøre, når skipperen gav ordre f. eks. om at tage reb i storsejlet. Skipperen råbte da enten ned igennem kappen eller gik selv ned i lugaret og sagde således: »Tag nu tøj på, venner, vi skal tage reb ned.« Hver mand, som havde dæksvagt, kom op på dæk. Det første man skulle gøre, var at skære skinkelen i. En mand gik så ud på bommen med en lidse om livet og skar skinkelen i. »Sæt taljen på skinkelen,« var den næste ordre. »Per, spring frem til klofaldet og fir så tilpas ned, efterhånden som sejlet bliver halet ned, men stram bomdirken først.« »Poul spring agter til mesanmasten efter en storsejlslidse og giv Jákup på bommen lidsen til at skære i sejlet, når skinkelen er halet fast ned på bommen.« »Tummas, en stikbovt hænges på vantet, hent den og læg den ud i klåden og under bommen, sur den så fast, som I kan.« »Dánjal, Jógvan og Petur, sørg for at lidsé sejlet op, men se til, at det ser så pænt ud som muligt.« »Per, fir ikke mere ned på klofaldet, det er nok.« »Tummas, tag stikbovtten, som hænger under sprydjernet, og læg den på bommen, — så nu er den i orden. Stræk så klovfaldet, venner.« Tre mænd haler i klovfaldet, den fjerde holder torn. »Nu er vel.« »Tag to ryk i pikfaldet, så meget at bomdirken slappes.« Tre mænd hejser faldet op, og den fjerde holder torn. »Det er vel; sæt så fast, venner,« råber skipperen. »Per, giv lidt ud af bomdirken.« Når så bomdirken er slækket, så skulle alting være i orden med storsejlet. Stikbovt var et tyndt tov, som blev brugt til at lægge om bommen og surre skinkelen fast i bommen med og igennem rebklåden, som sad i agterliget på storsejlet, og rundt om bommen og flere gange igennem klåden.«<sup>19)</sup>

I almindelighed har det ikke været nødvendigt med kommandoråb ombord, idet de fleste har kendt alt arbejde ombord, og de unge blev straks oplært til at kunne udføre de forskellige sømandsarbejder, som vi skal se i et senere afsnit:

»Når der blev rebet, var der i almindelighed ikke nødvendigt at give ordrer, de yngste blandt besætningen kappedes med hinanden, og ingen ville stå tilbage for en anden i arbejde.«<sup>20)</sup>

Således kunne de fleste efter et par år alt det nødvendige sømandsarbejde, men de »der var mindre dygtige, fik selvfølgelig ikke det sværeste arbejde.«<sup>21)</sup> Men det var ikke alle, som holdt af at gå op på bommen i uvejr eller op i rigningen, når der var noget galt med fald eller lignende, men der fandtes altid nogen stykker ombord, som kunne udføre disse opgaver, men der var mange mænd, der sejlede hele deres liv »uden at komme længere op end til lanternebrættet.« Bedstemændene kunne som regel udføre de sværeste arbejdsoperationer ombord, men de kunne dog både »være skippere og bedstemænd, selv om de ikke turde gå til vejrs eller op i sejlene.«<sup>22)</sup>

Sammenfatningsvis kan vi sige, at der så godt som altid var tilstrækkelig besætning til at sejle skibet; som regel kunne dæksvagten klare alt arbejde. Arbejdet krævede samarbejde og koordinering i pressede situationer og krævede en helt anderledes social adfærd end fiskeriet. Sejlingen af skibet integrerede besætningen, hvor hvert medlem var et led i et større hele, og hvor den enes indsats var nødvendig for, at en anden skulle kunne udføre sin del af arbejdet.

## Fiskeriet

### *Fiskeredskaberne*

Fiskeredskaberne, som blev anvendt af slupfiskerne, var meget enkle. Det var simple krogredskaber: en snøre, et sænk og en bøjet stålstang med to kroge (se fig. 11). Princippet er ældgammelt og kan spores langt tilbage i tiden. Den almindelige færøske fiskemetode var, at man holdt krogen stille nede ved bunden og ventede på bid.<sup>1)</sup> Denne metode blev også praktiseret ombord i slupperne til tiden umiddelbart før 1. verdenskrig. Før dette tidspunkt benyttede man sig undertiden også af to ekstra kroge, idet man havde en ekstra krog — en såkaldt »sterthúkur« — sat fast i den øverste del af forfanget, således at man i alt havde 4 kroge.<sup>2)</sup> Nogle år før 1. verdenskrig vandt pilken indpas. Dette er muligvis sket under fransk indflydelse, idet færøske skibe på dette tidspunkt kom i hyppig kontakt med franske fiskere ved Island. Franskmændene benyttede denne teknik.<sup>3)</sup> Ved pilkens indførelse ændredes fisketeknikken noget, idet man nu rykkede fiskeredskabets taktfast op og ned fra bunden. På færøsk kaldes dette for »at fila« — at file. Pilken havde vanskeligheder med at vinde indpas til at begynde med. Dette har uden tvivl haft sin årsag i, at bevægelserne ved anvendelsen af denne var nye og uvante for den færøske fisker, men efter nogen tids forløb blev pilken dog almindeligt accepteret.<sup>4)</sup>

Fiskesnøren var opdelt i standardiserede mål, såkaldte »stykkir« — stykker. Et stk. var 60 favne langt (1 favn ca. 186 cm). Snøren var lavet af hamp. Ved fiskeriet på Islands sydkyst var den almindelige længde på

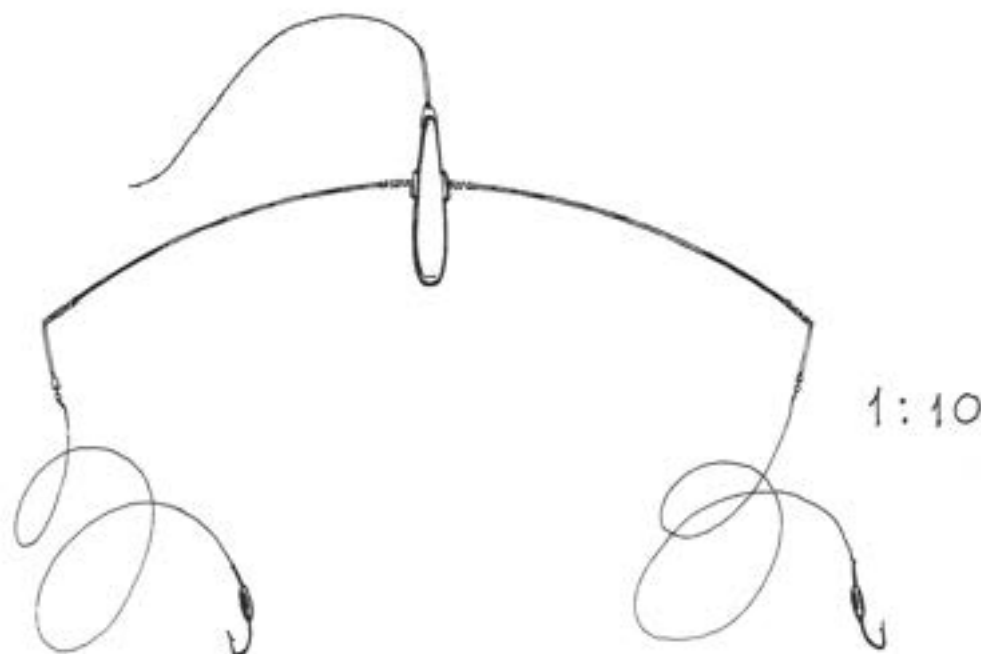


Fig. 11. Fiskesnøre med pilke.

fiskesnøren 1 1/2 stk. og ved østkystfiskeri 2 1/2 stk. Blysænkets var et aflangt stykke bly, som sædvanligvis vejede omkring 7 pund, ca. 3,5 kg. Ved fiskeri ved Grønland vejede fiskeloddet som regel 6 pund, idet fisken her stod længere oppe i søen. Et 7-pundslod var undertiden for tungt for en ung dreng, der var på fiskeri for første gang; derfor skete det undertiden, at man huggede ca. 2 pund af loddet, men dette kunne medføre, at fiskesnørerne stod ujævnt ud fra skibssiden, idet skibet altid drev noget under fiskeri, og dette kunne forårsage, at snørerne vikledes ind i hinanden. En meddelelse fortæller, at man plejede at kalde disse forkortede lod for »jomfrulodd«.5) Igennem blysænkets var der trukket en godt 1 meter lang spændstig ståltråd, »teinur«. For at denne ikke skulle vride sig løs eller stå skævt eller glide igennem loddet, kom man to læderskiver på hver side af loddet, der hvor ståltråden var stukket igennem, og surrede en snor omkring tråden. På enden af ståltråden blev der viklet en tråd med en bugt, i denne bugt blev forfanget »teymur« sat fast med en svirvel. På den anden ende af forfanget blev fiskekrogen rørt fast. Forfangene var af tynd hamp. Deres længde varierede efter, hvor man stod og fiskede på skibet. Det længste forfang var på ca. 2 meter, og det havde den fisker, der stod forrest på skibet og fiskede, her var afstanden fra ræling til vandoverflade den længste. Forfanget skulle være så langt,

at fisken kunne svømme i vandkorpen, når loddet lå på dækket. Kom fisken til at svæve i fri luft, før man fik svinget den indenbords, kunne den meget let gå af krogen.

Selve fiskesnøren var bundet fast i et hul i den øverste del af loddet, ofte i forbindelse med en svirvel.

Det traditionelle færøske fiskeredskab var »ongul og steinur« — krog og sten, som blev anvendt helt op til slupfiskeriets begyndelse. Svabo meddeler imidlertid, at man omkring 1780 i »Thorshavn og nogle faa andre Steder har begyndt at bruge Blye-Lodder, som have saa mange Fordele for hine,«<sup>6)</sup> men det ser ud til, at blyet er blevet tilpasset den gamle form. Sandsynligvis er det fiskeredskab, som blev anvendt ombord i slupperne og som også skulle komme til at blive anvendt ombord i småbåde ved Færøerne, en innovation, som er kommet til Færøerne sammen med disse. I en afhandling om shetlandsk fiskeri siger Goodlad følgende om det fiskeredskab, som shetlænderne anvendte ved slupfiskeri ved Færøerne i det 19. årh.:

»The fishing tackle consisted of about two feet of strong wire with a hook on a »stäm« at each end and a 7 lb lead weight, in the middle of wich was attached the line.«<sup>7)</sup>

Og man tør antage, at innovationer i forbindelse med selve fiskekrogene også er kommet denne vej, bortset fra pilken, som muligvis er en fransk indflydelse. Iøvrigt er der sket meget få ændringer i fiskeredskaberne; de få ændringer, der har fundet sted, vedrører som regel kun krogene og ofte kun størrelsen.<sup>8)</sup> Først i 1957 kom der en væsentlig innovation, idet man nu begyndte at anvende et hjul til at trække snøren op med; samtidig fik man flere kroge på snøren, ståltråden forsvandt, og blyloddet kom til at hænge neden for krogene. Denne innovation er kommet fra Norge og hedder snelle.<sup>8a)</sup> På færøsk fik den navnet snella. Som en slags kuriosum kan nævnes, at en af vore meddelere beretter om en skipper, som i en speciel situation udfærdiger et redskab med flere kroge, som kunne have mulighed for at udvikle sig til en snella.<sup>9)</sup>

Almindeligvis benyttede hver fisker sig kun af et redskab, men det kunne undertiden ske, at en fisker af skipperen fik lov til at anvende to snører, hvis der ellers var plads til det ombord, men dette kunne medføre utilfredshed blandt de øvrige fiskere.<sup>10)</sup>

Pilkene kom undertiden påstøbte ombord, men sædvanligvis blev dette gjort ombord, idet man havde bly og kridtform med. Undertiden brugte man også tuf eller egetræ til form.

### *Vaðbein*

For at fiskesnøren skulle kunne glide let op og ned under fiskeri og ikke komme for tæt ind på skibssiden, anvendte man et vaðbein, d. v. s. en træpind, som blev anbragt i rælingen på fiskerfartøjet, og som foroven

var forsynet med en rille, hvorom man lod snøren løbe. Et vaðbein var på ca. 8—10 tommer længde og ludede udad (se fig. 12). På den øverste del



Fig. 12 »Vaðbein«.

af vaðbeinet var der sædvanligvis skåret et kors eller et bogstav, der som regel var første bogstav i hustruens eller kærestens navn:

»Nogen havde kors, andre et hjerte og nogen et bogstav. Bogstavet kunne f. eks. betyde det første bogstav i navnet på en pige, som vedkommende stod sig på god fod med, men han kunne blive drillet så meget, at han tilsidst kastede »vaðbeinet« i havet og fik sig et uden bogstav. Dengang var det en større begivenhed at stå sig godt med et pigebarn.«<sup>11)</sup>

Korset går tilbage til almindelig praksis i traditionelt færøsk fiskeri med småbåde. I en tegning gjort af Svabo er der indskåret et kors i en vaðkall,<sup>12)</sup> d. e. en lille afrundet træklods, som er fastgjort i rælingen på en båd og som havde samme funktion som vaðbeinet. Man kender også til va-horn i svensk fiskeri.<sup>13)</sup> Korsets betydning kræver ikke nogen særlig forklaring, det var, for at lykken skulle være med den, der fiskede. Hustruens og kærestens forbogstav havde flere funktioner, dels en kommunikativ, idet de viste indehaverens sociale status, nemlig at han var gift eller i hvert fald kendte en pige, dels en emotionel og dels samme magiske funktion som korset.

Hver fisker lavede sædvanligvis sit eget vaðbein. Han kunne have et omhyggeligt udformet vaðbein med hjemmefra eller lave sig et, når han kom ombord, af en stump dertil egnet træ. Det var som oftest defekte mastebånd, men også geværkolber og lignende hårdt træmateriale blev anvendt. Fiskerne havde et åbent blik for de forskellige træsorters kvaliteter. Birken prises således for sin lydløshed under fiskeri, medens egen var hårdere og mere holdbar, til gengæld larmede den mere, når snøren løb om den, og det tog temmelig lang tid, inden rillen blev glat.

Vaðbeinet blev først sat fast i rælingen, når man nærmede sig fiskepladsen. Skipperen fordelte så pladserne mellem de forskellige besætningsmedlemmer. Dette skal blive mere indgående behandlet i et senere

afsnit. Der skulle være en plads til hvert fiskende besætningsmedlem. For det meste var der også plads til kokken. Afstanden imellem hvert vaðbein var på ca. 1 meter. Antal vaðbein ombord varierede selvfølgelig efter skibets størrelse samt efter antal besætningsmedlemmer. På fig. 20 er de forskellige pladser illustreret. Illustrationen er baseret på hele kildematerialet og er et regne som et gennemsnit af den færøske slupptype.

### *Sjálvdráttur - princippet*

Det traditionelle færøske samfund var i flere henseender karakteriseret ved en vis form for solidaritet. Dette gjaldt f. eks. fordelingen af fiskefangsten. Jens Chr. Svabo skriver således om fiskefangstens deling med småbåde:

»Den Fisk, som fanges, deles paa denne Maade. De, som roe og fiske tilsammen paa en Baad, maae hver holde sit Snøre og Hamlebaand i Stand, og faae, efter at Tienden er aftaget, hver 1 Lod eller Part; iligemaade *Andøvsmanden* som sidder ved Aarene imens de andre fiske; Baaden faaer og 1 Lod. Naar man har fisket noget, gives gjerne de Fattige, som indfinde sig paa Strandkanten, lykønskende Fiskerens Fangst og Hjemkomst, en eller flere Fiske, efter Fangstens Lykke.

Dette er i Almindelighed Fiskens Deling imellem Fiskerne, og denne Deling bruger hver Baad for sig i Almindelighed, men paa nogle faa Steder paa Norder-Øerne bruges Samvaja : om en Bye har 2 eller 3 Baade, der drive Fiskeriet, saa deles dog Fangsten af disse Baade, hvor ulige den end kan være indtruffen, lige imellem disse Baade og Fiskerne.

De gamle Mænd paa bemelte Steder, der ikke mere have Kræfter at søge Fiskeriet, endskjønt mange af dem kunde have Huusholdninger, faae og deres Part deraf . . .

Vel er det sandt, at de, der roe paa en Baad, faae lige Lod; men naar en tilvoxende Dreng, der enten er over Baadens Besætning, eller om han end er i den 8des Sted, dog ikke ansees for fuld Mand, saa gaaer han ikke i Deling med de andre, men beholder hvad han fisker, hvilket kaldes *á sita íf Sjaal-Draattri.*«<sup>14)</sup>

Ifølge Færøsk-dansk ordbog er ordet *sjálvdráttur* defineret således: *sita í s.* = fiske for sig selv uden at skulle dele fangsten med det øvrige bådsmandskab.<sup>15)</sup> Denne definition går nærmest på den traditionelle, som Svabo nævner. Men denne traditionelle form for *sjálvdráttur* står i kraftig modstrid til den form, som kom til at blive praktiseret ombord i slupperne. Her fiskede hver mand for sig selv. Ifølge kontrakten delte fiskerne 1/3 af fangsten imellem sig således at »Mandskabets Andel deles, for saa vidt ikke anderledes bestemmes, af dette indbyrdes, i Forhold til det Antal Fisk, Torsk, Langer, Brosmer, Kuller og Sej paa mindst 12 Tommers Længde, som hver enkelt har fanget, idet en stor Fisk regnes lige med fire smaa.« I de ældste kontrakter var sætningen: »for saa vidt ikke anderledes bestemmes af dette indbyrdes« ikke indføjet. Konkurrence i forskellige former er traditionel i færøsk kultur, også i fiskeri, men denne har dog ikke fået samme økonomiske konsekvenser for den enkelte fisker, som den fik i sluppfiskeriet, hvor hver fiskers fortjeneste afhang af det antal fisk, som han personligt trak op fra havet, uanset om han øvede en betydelig arbejdsindsats ved sejlingen af skibet og rengøringen af

fangsten. At dette indebar konfliktmuligheder, er ikke noget at sige til. Denne aflønningsform blev også praktiseret på Shetlandsøerne ifølge Goodlad, der siger:

»Agreements of the Færoe fishing period of the latter half of the century show that the crew were generally paid on »score« money and what is now termed a »half catch« basis. From the gross earnings of the vessels were deducted such »first end« expences as bait, curing costs, sale and commission costs, and extra payment for the master and mate. Score money at 6d. or 9d. to each crew member (for each score of fish he caught) was paid from a record of the number of cod barbels he had cut off. After the »first end« expences were deducted the net income was devided equally between the owner and crew. Out of their share the crew had to pay for food and the costs of lines and hooks. Each crew member received a different share of the net income according to whether he was a »skilled or a green hand.«<sup>16)</sup>

Som det er blevet omtalt i de indledende afsnit i denne afhandling, så er der de bedste muligheder for påvirkning fra shetlandsk fiskeri også på det sociale område. Denne fordelingsform er således en del af det kultur-gods, som er kommet til Færøerne sammen med slupperne, men den er forblevet isoleret dertil og har ikke påvirket andet færøsk fiskeri. Denne sociale form var årsag til mange konflikter og skuffelser og har været medvirkende til en disharmonisk tilstand imellem fiskerne og har fremmet individualitet i stedet for solidaritet. Halcrow beskriver shetlændingenes måde at holde styr på deres fangst således:

»While the lead was running the captor had seized his first haul and cut off their barbels (the beardlike appendage at the point of the chin) — only proof of his catch and guarantee of ninepence per score when the hour of reckoning came.«<sup>17)</sup>

Færingerne derimod skar ikke alene hageskæget af, men hele den muskel, som ligger i forbindelse med torskens hage, hagekødet om vi vil. Dette kaldes på færøsk for *lippa*. Den blev kun skåret af, hvis torsken målte over 18 tommer. Var den imidlertid mindre end 18 tommer, men større end 12 tommer, så blev *gilla* skåret, d. v. s. den stump af brystkødet, der sidder tilbage i hovedet på torsken, når halsen er skåret over på den. Var torsken mindre end 12 tommer, så blev den ikke regnet med. 4 giller skulle til at udgøre en *lippa*. Hertil er at sige, at der er en del overtro forbundet med den første fisk, man fiskede om dagen, dette skal vi imidlertid behandle yderligere i en anden sammenhæng:

»Nogen skar ikke *lippa* af den første fisk, han fik om morgenen, men lagde den med gabende mund ud imod vaðbeinet, til dagen var overstået.«<sup>18)</sup>

»Nogen skar ikke *lippa* af den første fisk, men lod den gå til god vægt hver dag.«<sup>19)</sup>

Førstegangsforeteelsen har også betydning indenfor andre områder ombord, alene det, at det var den første fisk, gjorde den supranormal i folkelig tankegang.<sup>20)</sup>

Sædvanligvis blev lipperne talt op en gang om ugen. For det meste skete dette om søndagen, men undertiden også lørdagften. Hvis en fisker havde fanget særdeles meget, kunne han henvende sig til skipperen midt

i ugen for at få sine lipper talt op. Sædvanligvis talte den ene fisker den andens i bedstemændens nærværelse. Denne nedskrev så tallene for hver fisker. Denne fortegnelse blev så givet videre til skipperen, som nedskrev tallene for hver enkelt i en dertil bestemt bog, som blev overladt til rederen, når skibet kom i havn. Fiskerne fik så deres fortjeneste udbetalt i for-

Tab. 13. Fisketegninger for en 5 ugers rejse om foråret 1930 med sluppen »Wilhelmine.«

	1. uge	2. uge	3. uge	4. uge	5. uge	Ialt:
1.	382	330	448	1116	724	3000
2.	287	281	375	871	465	2277
3.	328	321	424	919	560	2552
4.	377	400	485	906	627	2795
5.	353	354	443	790	599	2579
6.	230	230	242	620	416	1738
7.	253	301	386	946	499	2485
8.	174	181	192	468	91	1106
9.	121	203	270	544	411	1549
10.	337	367	442	541		1687
11.	300	237	283	669	411	1900
12.	343	289	329	758	535	2254
13.	360	329	403	972	622	2686
14.	284	287	379	800	600	2350
15.	307	381	398	1052	681	2819
16.	276	324	342	870	562	2374
17.	281	299	382	800	612	2374
18.	205	223	238	591	413	1670
19.	89	50	149	220	119	627

Nedtegningerne er nedskrevet i den orden, som fiskerne stod langs rælingen begyndende fra den forreste del af skibet (jfr. fig. 20), bortset fra 18 og 19, som stod et sted på midten af skibet, det er henholdsvis motorpasseren (18) og lastemanden (19). Nr. 1 og 2 er henholdsvis 1. og 2. bedstemand. Nr. 8, 9 og 10 er unge drenge på deres første fisketur.

hold til disse tal. Sædvanligvis førte hver enkelt fisker også kontrol med, hvor meget han havde fanget. Til opsamling af lipperne blev anvendt *lippuskjätta*, d. v. s. en pose af sejldug, som kunne rynkes sammen i åbningen, eller *lippukassi*, det var en lille trækasse med låg og et eller to rum (se fig. 13). Såfremt kassen havde to rum, blev det mindste anvendt til at samle den enkelte dags lipper i, som så om aftenen blev talt op og lagt ned i det andet rum. På den måde kunne man dagligt føre kontrol med fangsten. I lippukassen gemte man sædvanligvis også agnet.

En af meddelerne sagde til mig et par dage efter, at jeg havde talt med ham, at jeg desværre havde glemt at spørge om lippetyve, de skulle ikke være helt ualmindelige ombord. En anden meddeler fortæller følgende:

»Det skete, ser du, i dårligt vejr, at de tabte lippukasserne, at de gik i stykker, selvom de lå i båden. . . Dog vidste man nogenlunde, hvor meget man havde. . . Det var ofte sådan, at en dårlig fisker kunne have nok så meget, når han tabte lippukassen. Så mente de andre, at han havde snydt, det skete måske også. Det var de eneste gange, at de fiskede mere end de andre, når de tabte lippukassen.«<sup>21)</sup>



Fig. 13. »Lippukassi«. Bemærk kassens to rum. Det mindre rum er til opsamling af dagens »lippur«, medens antallet lippur for en hel uge samles i det store rum.

### Mading

»Vi havde en isboks, og den var fyldt med sild, når vi tog afsted. Så skød vi fugle, helst ride, til agn, og så fangede man selv havbeste. Havbestene var ofte godt agn. Skipperen var ofte selv ude med båden og skød rider til agn. Vi lod også skibet drive med sildegarn ude langs siden, men satte undertiden den store båd ud og lod den drive med sildegarnene, den havde kun et lille sejl på masten. Der var to mænd i båden, de havde en antændt ankerlaterne ombord, den stod agterst i båden (i rongini). Det var ofte langt ude på efteråret, og det var ofte koldt at sidde der en lang efterårsnat uden at få noget varmt — kun kiks og vand af en flaske.«<sup>22)</sup>

Til tider kunne det være besværligt at skaffe tilstrækkelig mading. I tiden efter 1. verdenskrig havde man sædvanligvis en isboks med nedkølet sild med fra Færøerne. Når denne sild var opbrugt, plejede man at sætte sildegarn. Skibene medførte altid sildegarn; især satte man sildegarn, når man fiskede på Østlandet. Enten satte man garnene ud fra skibets bov i godt vejr og lod dem drive sammen med skibet, eller man kunne sætte ridebåden ud og sætte sildegarnene med den. Det skete også, at man købte sild af islændingene. Der var bønder, der boede langs hele østkysten, som havde forsyning af de færøske skibe med is som en slags bi-indtægt. De opsamlede isen om vinteren og opbevarede den i jordkuler til langt ud på sommeren. Betalingen skete som regel i form af naturalier, ofte kiks.

»Isen købte man i bytte for trantønder og proviant. Dog, når man havde mulighed derfor, tog besætningen selv is. Her skal blive omtalt, at engang vi tog sne, kom bonden, som ejede jorden, og krævede erstatning.«<sup>23)</sup>

Undertiden måtte besætningen helt op i fjældet for at hente is. Dette blev som regel gjort samtidig med, at man hentede vand.

Hele tiden især i den første tid og senere også i meget udstrakt grad på sydkysten blev fugle anvendt til mading. Det hørte til skipperens arbejde at skyde agn til besætningen, men hvis han var en dårlig skytte, kunne han pålægge en anden at gøre det, men i så fald fiskede skipperen for ham i

den tid, han var borte fra snøren. Fuglene blev skudt fra lillebåden, som blev sat ud. Den bedste mading af fugle var ride (*Rissa tridactyla*), men havhesten (*Fulmarus glacialis*) blev også brugt til mading, hvis man ikke kunne få andet. Men det mest almindelige, der blev brugt, var *beita*, d. v. s. en strimmel af torskens bug, der blev skåret således, at den indeholdt gatåbningen, som kroge blev stukket igennem. Beita blev sædvanligvis anvendt i kombination med andet agn, idet fisken ellers ikke så let gik på kroge.

»... og så var det madingen, det var det helt store problem. Ofte brugte man fugl til mading. Man skød mest rider, hvis man kunne få fat i dem. Men vi benyttede også andre fugle, gerne havhest. Det kan lyde mærkeligt, men rigtigt er det, at der er stor forskel på samme slags fugls nytte som mading. Både ride og havhest, som har mørkt kød er bedst til mading. Man kan ved at kigge ned igennem næbbet på en ride se, om den har mørkt kød, men dette kan man se på havhestens næb. De, som er mørke øverst på næbbet, er mørke i kødet. Tarmene er altid det bedste.«<sup>24)</sup>

En anden meddelelse, der for første gang var på skibsfiskeri i 1896, meddelelse følgende:

»... i alle de første år brugte man kun fugl til mading, og det var ride. Det var skipperens arbejde at skyde mading, og han var hver dag i båden for at skyde. I den venstre hånd viftede han med en ride med udspilede vinger og i den højre hånd holdt han geværet, han skød ofte kun med den ene hånd. Man brugte også at kaste lokkemad ud. Så kom agnet på kroge, først »fiskabeita«, så fugleagn. Hvis det var en dag, hvor der kun var få rider, fik man kun en halv ride hver. Den blev fordelt således, at alle fik en halvdel af hver enkel del. Hjertet blev skåret i to dele o. s. v. Så tog man. Det blev gjort på den måde, at en mand vendte sig bort, mens en anden pegede på stykkerne. Den første sagde så, hvem der skulle have de stykker, som den anden pegede på.«<sup>25)</sup>

Madingen, som skulle lokke fisken til kroge, blev naturligvis anset for at være meget vigtig for fiskelykken, derfor var der også en hel del overtro forbundet dermed. Det vil blive behandlet i et andet afsnit.

### *Rengøring af fangsten*

Når mørket faldt på, plejede skipperen at råbe »snørerne ind!« Sædvanligvis var dette ved 8—9 tiden om aftenen, det varierede efter årstiden. Undertiden kunne skipperen bestemme, at fangsten skulle rengøres midt på dagen, hvis der var fanget særdeles megen fisk, eller hvis det var varmt vejr og fare for at fisken skulle gå i forrådnelse. I 30-erne blev det almindeligt, at begge vagter gjorde rent sammen om aftenen, hvorefter de kunne gå til køjs begge to, medens skipperen og motorpasseren eller kokken passede skibet. Besætningen kunne så sove i 6 timer. Andre forandringer skete også i 30-erne, som jeg vil komme ind på senere.

Før denne tid foregik rengøringen af fangsten under normale omstændigheder på følgende måde. Frivagten gik straks til køjs, medens dækvagten begyndte på rengøringen. Aftenvagten skulle rense fisken, medens hundevagten skulle nedsalte den. De enkelte led i processen faldt således.



Fig. 14. »Flekkniv«  
(Flækkekniv).

Først begyndte man på boven at indsamle alle fisk og komme dem i fiskekassen, hvis den ikke allerede var fuld, ellers efterhånden, som den blev tømt. Der plejede at være to mænd til at skære hovederne af fiskene, det var et betroet job og krævede en vis ekspertise. Hovedet blev skåret af på følgende måde:

»... en mand stod i fiskekassen, han tog med venstre hånd fat der, hvor lippen var skåret bort, havde afkapperen i sin højre hånd, skar ned mod foragnet (gilla), bøjede kniven indad, således at han skar halsbenet af, og nakken på hovedet kom med til kroppen på fisken, og så blev hovedet kastet overbord.«<sup>26)</sup>

Opsprætningen af fisken og udtagningen af indvoldene blev foretaget af 2—3 mænd, ofte de yngste ombord, da dette arbejde var forholdsvis nemt:

»Fisken faldt så ned på dækket, og den, som var sat til at sprætte op, tog så fisken, sprættede bugen op helt bag til gattet, tog indvoldene ud af fisken og kastede dem udenbords, når han havde udtaget lever og rogn.«<sup>27)</sup>

Fisken gik så videre til 2—4 flekjarar (flækkere), som var erfarne fiskere, da dette arbejde måtte udføres ordentligt:

»ham, der flækkede, tog så fisken, skar ned ad ryggraden på den højre side lige under halefinnerne, så vendte han fisken, stak kniven ind under ryggen og skar den løs i et snit, huggede ryggraden af fuldt så langt tilbage for, hvor han havde stukket kniven indunder, og der skulle ikke stå nogen stump tilbage af ryggraden. Man plejede at sige, at ryggen skulle være hugget så pænt af, at ryggraden viste et 8-tal, d. v. s. at man lagde knivsbladet skråt, når man huggede ryggraden over.«<sup>28)</sup>

Fisken blev så kastet i en bunke på dækket. En mand havde til arbejde at spule dem med mellemrum, så blod og lignende ikke satte sig fast i kødet. Denne mand skulle også hjælpe de andre, hvor det var nødvendigt, foruden at han skulle lave kaffe og stege et eller andet i ovnen, som skulle være klart til at fortæres, når aftenvagten blev afløst. Ombord i nogen skibe skiftedes man om at gøre dette, ombord i andre blev det overladt til de yngste fiskere.

Kl. 24.00 tørnede hundevagten til. Dennes opgave var så at vaske og nedsalte fisken. Fisken blev vasket i et rundt kar — en halv tønde — med børste eller på dækket med kost. Der plejede at være 3—4 mand om at vaske fisken. En mand plejede at sluse fisken ned i lasten gennem en sejldugssluse. I lasten arbejdede 2—3 mand. Af disse strøede en salt på de fisk, som side om side med kødet opad blev lagt på gulvet i banjeren. Der blev strøet godt med salt imellem hvert lag fisk. Fisken lå så saltet i op til et døgn, for at den skulle kunne nå at trække saltet i sig, men som oftest



Fig. 15. Fiskeri langs rælingen. Bemærk kobberlænken på mandens håndled, den beskytter ham mod bylder på håndledet. Ombord i »Verdandi« 1939. Foto Hans Djuurhuus.

lå den i kortere tid, fordi der var for lidt plads i lasten, og der kom hele tiden fisk, der skulle saltet. Derefter blev fisken revet op af saltet igen og saltet ned i sidekrybberne, hvor den nu blev liggende, til den blev losset i

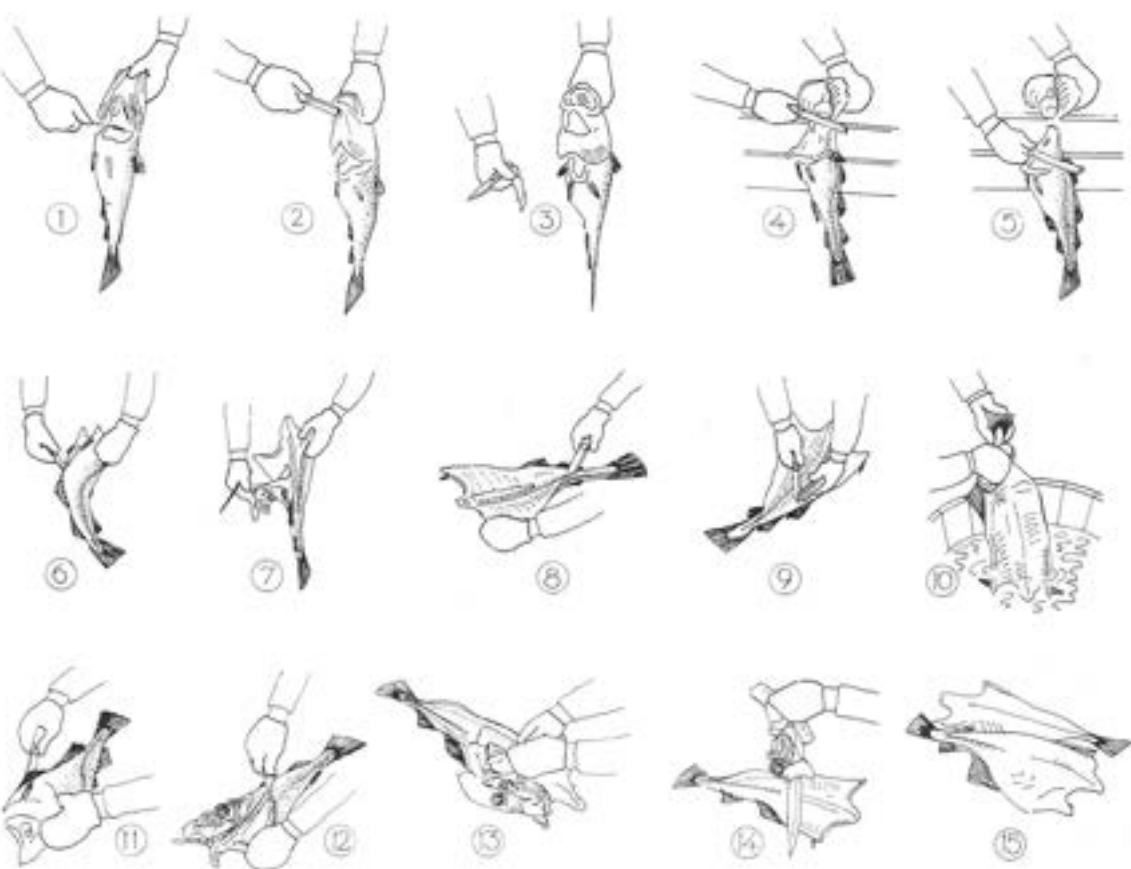


Fig. 16. Rengøring af fisken. 1 halsen skæres over, så blodet løber væk, 2-3 lippe skæres, 4-5 hovedet skæres af, 6-7 fisken sprættes op og indvoldene tages ud, 8-9 fisken flækkes, 10 fisken vaskes med børste, 11-14 viser, hvordan fisken blev rensset efter 1930, hvor operation 6 og 7 undlades, og fisken flækkes med indvold, som bliver udtaget sammen med ryggen, 15 fisken er lagt til saltning.

land. Det var skipperen, der udførte dette arbejde, og det skete sædvanligvis om dagen, mens den øvrige besætning fiskede, undertiden fik han hjælp af kokken. I begyndelsen af 30-erne kom der en *lastamand* (lastemand). Hans arbejde blev så at arbejde om dagen og salte fisken. For dette arbejde fik han en gennemsnitspart, desuden kunne han fiske i den tid, han havde til overs. I shetlandsfiskeri af samme natur havde man allerede fra første færd en »spektioneer« til dette arbejde. Det var sædvanligvis de samme personer til hvert led i rengøringsprocessen, idet man anså det for at være det mest effektive. De yngste ombord fik dog, når det var småt med fisk, lov til at forsøge sig med det hele, så de kunne lære arbejdet ombord.



Fig. 17. Fisker i færd med at skære »lippa« ud af hovedet på en torsk. Bemærk fuglen og fiskerens øvrige mading på lukafskappen. Ombord i »Verdandi« 1939. Foto Hans Djurhuus.

Arbejdsforholdene under rengøringen var dårlige, næsten intet lys og dårlig arbejdsstilling, idet alt blev udført nede på dækket:

»Det blev flækket på dækket, man forsøgte at strække sig undertiden, men det var,

som om lænderne gik i stykker, det var meget langsomt, man rejste sig op p. g. a. lændesmerter.«<sup>29)</sup>

Hele fremgangsmåden ved rengøringen og behandlingen af fangsten har store ligheder med den metode, som shetlændingene anvendte at behandle deres fisk på, og som Chr. Pløyen giver en indgående skildring af i sin rejsebeskrivelse fra sommeren 1839. Han gør opmærksom på en detalje som 8-tallet:

»Derefter splittes Fisken med en stor, meget skarp Kniv i Maven og fra Halsen ned til Halen; Rygbenet løses nu fra og afhugges med Kniven omtrent ved Gadboret, i en Skraa Retning, saaledes at de overhuggede Ryghvirvler ligner et liggende ottetal ( 8 ).«<sup>30)</sup>

Vi skal komme tilbage til amtmand Pløyen om lidt, lad os imidlertid først se på Capt. Halcrows levende skildring af arbejdet ombord i en shetlandsk »smack« — et skib af samme type som sluppen:

»The voyages to Faroe, Iceland and Rockall had become a matter of annual routine, based on experience of seasonal conditions and the habits of the cod. The fleet had to be ready for the first of March... Once there and weather propitious, no time was lost in getting to work. Headsails were run down, main sheets were slacked and booms guyed off, the drogue was launched and everyone from cook to captain baited their hooks and ran their leads to the bottom.

But rarely in the old days, before the Bank got overfished or over-dredged, did the trial fall flat, more often the cod were there in shoals. And we will suppose that they were there and that the leads hardly touched bottom before all hands were hauling a pair of cod averaging forty pounds each. As soon as a pair came to the surface they were lifted on board by the hooks, if one fell off it was generally sound-blown and fell an easy victim to the gaff hook promptly plunged after it. Quicker than it takes to tell the hooks were baited again and the lead thrown. This, like everything else, required a knack. While the lead was running the captor had seized his first haul and cut off their barbels (the beardlike appendage at the point of the chin) — only proof of his catch and guarantee of ninepence per score when the hour of reckoning came... Then the men ceased hauling, already wearied arms brought a large splitting board on deck and fixed it athwartships. Then followed tubs, draining vats, huge knives, bucket, scrubbers, all necessary for cleaning and curing the cod. Then boys piled the fish in rows on the splitting board, while one of the older hands started ripping the fish open, pulling out the liver and roe, and throwing the offal overboard. This done he passed the fish to another who chopped the heads off — and shoved them along to two or more splitting experts — probably the skipper and mate, who split them open from head to tail and took their backbones out, the latter with the heads being thrown overboard. Meantime the Spectioneer with two boys was below trimming the salt so as to clear and clean a space on which to salt the fish. By the time he was ready a draining vat heaped with split fish washed clean of every vestige of blood, fat or offal, was waiting to be passed below. And so the work went on night and day, there was no thought of rest or regular meals while a single fish remained unsalted.«<sup>30a)</sup>

Den her belyste arbejdsproces foregik på midten af 1800-tallet i henhold til Halcrow, hvor shetlændingene fiskede på Færø Banke. Amtmand Pløyen, var meget interesseret i at udvikle det færøske fiskeri, og som vi har set tidligere, var han årsagen til flere innovationer indenfor fiskeriet på Færøerne, og han har også været med til at introducere denne nye behandling af råvaren, så denne kunne forædles til klipfisk og ikke kun til stokfisk som tidligere. Denne behandlingsform var altså introduceret på Færøerne, før færingerne begyndte slufffiskeriet, men ikke desto mindre hører metoden til samme kulturkompleks.

I 30-tallet skete der en hel del innovationer indenfor rengøringen og saltningen af fangsten. Jeg har allerede omtalt den fælles rengøring og lastemanden. I 30-erne begyndte man også at flække torsken på et bord i stedet for på dækket, man kunne nu stå oprejst og arbejde. Desuden skete der en hel del rationaliseringer i arbejdsgangen. Fisken blev således flækket uden at blive opsprættet først, opsprætterne blev derfor unødvendige (fig. 16: 11-14). I stedet arbejdede flækkerne nu partvis sammen, således at den ene sprættede fisken op ned til halefinnen, medens den anden skar ryggen løs og tog indvoldene ud. Den flækkede fisk blev så kastet i et kar eller i en dam, hvor den blev vasket med det samme. Hele arbejdsprocessen skete nu kontinuerligt og var ikke opdelt i vagter, derfor blev der også flere personer i hvert led, så rengøringen kom til at gå hurtigere end tidligere. Disse innovationer kom til Færøerne via damptrawlerne, som nu begyndte at blive mere almindelige på Færøerne. Ombord i dem arbejdede man straks fra begyndelsen på en mere rationel måde. En hel del færinger havde desuden arbejdet ombord i engelske trawlere og lært at arbejde på denne måde, og når disse så kom ombord i slupperne, var de utilfreds med at flække fisk i krumbøjede stilling og forsøgte at få bord ombord. Men bordene og den arbejdsform, som de medførte, mødte modstand. Langt op i 30-erne var der slupper, hvor man stadig flækkede på dækket og ikke på et bord. Her som så mange andre steder kan modstanden muligvis forklares ud fra, at man holdt på gamle og hævdvundne kropsbevægelser. Nye og uvante kropsbevægelser kan være innovationshindringer, idet bevægelser også kan være en del af den kulturelle baggrund. Men modstanden kan også skyldes værdinormer, idet normen at være arbejdsom og udholdende i høj grad gjaldt for de gamle færinger, og som forfatteren Heðin Brú har udtalt i en anden sammenhæng, så betragtede de gamle færinger enhver arbejdsforenkling som beroende på dovenskab. Men efterhånden vandt bordene og den nye teknik indpas overalt, og i dag griner man højlydt og ryster på hovedet ad de gamle, der hellere ville stå og arbejde med hovedet nederst og bagdelen højest. Ser vi imidlertid på Halcrows beretning om arbejdsgangen ombord i en shetlandsk »smack«, så ser vi, at de allerede i midten af forrige århundrede havde et bord, hvorpå man flækkede torsken, men dette kom ikke i anvendelse på Færøerne, men blev som sagt introduceret langt senere ad andre kanaler. Her kunne man tænke sig, at fiskerne har ført deres arbejdsvaner fra fiskehusene på land med sig ombord, for heller ikke på land anvendte man bord, men flækkede i samme krumbøjede stilling. Den samme arbejdsstilling blev anvendt, når man slagtede får på traditionel færøsk måde. Forfatteren kan selv huske gamle mænd, som ikke ville slagte får på et bord, men ønskede, at det skulle ligge på gulvet. Sandsynligvis har de færinger, som i løbet af den sidste halvdel af det 19. årh. fiskede med shetlandske fiskerskibe, kendt shetlændernes arbejdsvaner, men de har ikke overført dem ombord i slupperne, og årsagerne kan være, at

man på dette område allerede havde traditionelle arbejdsstillinger, som man ikke uden videre gav slip på.

### *Fiskeriet ved Grønland*

Færingernes fiskeri ved Island er det centrale i denne undersøgelse, og forholdene var i mange henseender uændrede ombord under fiskeriet ved Vestgrønland, men der skete dog enkelte ændringer af betydning. Den væsentligste ændring var, at man nu for en stor del opgav »självråttur«-princippet og i stedet delte fangstudbyttet ligeligt mellem hele besætningen, personer i særlige positioner som f. eks. skipper og kok fik løn efter andre regler:

»Almindeligvis var det således, at fiskeriet ved Island var »i självråtti«, og man kappedes om at blive den bedste, men når skibene begyndte at fiske ved Grønland, var alle sammen om fangsten, således at alle fik den samme fiskepart uden hensyn til, om man var en god eller dårlig fisker, og dette syntes alle bedre om, fordi nu var konkurrencen ikke så hård som tidligere, og arbejdet var derfor heller ikke så hårdt, men nogle skippere syntes ikke om dette fiskeri i fællesskab, så de fortsatte med »självråttur«, men de fleste lagde dog om til at fiske i fællesskab.«<sup>31)</sup>

Stort set fremgår det af meddelernes udsagn, at alle var bedre tilfreds med den nye fordelingsform:

»Jeg er ikke i stand til at fortælle om den direkte årsag til, at man overgik fra »självråttur« til fællesskab, men jeg kan sige, at de fleste syntes godt om det. Det var nu sådan, at det kunne være dygtige mænd, som ikke havde nogen særlig fiskelykke. Med den nye arbejdsmåde kom hver bedre til sin ret, og der var bedre samhörighed i besætningen.«<sup>32)</sup>

Det er ikke lykkedes for mig at finde den direkte årsag til, at man gik over til at fiske i fællesskab ved Grønland, men en af årsagerne må være, at fiskeriet blev mere differentieret, således kunne man variere fiskeriet mellem håndsnøre og langline.<sup>33)</sup> Vagterne ombord blev også anderledes, desuden blev der nu foruden fra skibet også fisket fra robåde, der benyttede skibet som moderskib. I det hele taget får man indtryk af, at valgmulighederne var flere på Grønland, derfor kan der heller ikke med sikkerhed siges, hvilken gyldighed for de færøske fiskere ved Grønland denne udtalelse har:

»Når man tog til Grønland for at fiske, tog man for det meste mindre både med . . . nogle brugte redningsbåden og havde ellers en eller to 4-mannafar (Båd til 4 roere). Når så skibet kom til Færingehavn, hvortil det sejlede direkte for at opskibe forsyningerne som f. eks. proviant og olie, sejlede man ud for at fiske. Det var omkring 20. juni. Besætningen var fordelt på 3 vagter, således at der altid var to vagter vågne, vagterne var på 6–12 timer. Natten var lys, så det gjaldt om at udnytte tiden. En vagt var på dækket, en i bådene og en i køjerne. De, som var på dækket, rensede fisken, saltede den og lagde den på plads i lasten. Hvis de fik tid tilovers, så fiskede de langs skibets reling. Det gjaldt om, at få så meget i lasten som muligt, før damperen kom, og den kom omkring Ólavssøka (29. juli). Vi måtte selv losse fisken ombord i damperen og lægge den på plads i lasten uden løn. Når så skibet var tomt, og vi havde fået nye forsyninger

ombord, så sejlede vi ud igen for at få fuld last, som vi så sejlede hjem med. De fleste skibe sejlede hjem i begyndelsen af september.«<sup>34)</sup>

Forholdene på Grønland var således, at der i lang tid var forbudt for udenlandske skibe at komme i Grønlandsk havn, og dette forbud gjaldt også for færinger, men i 1927 blev en havn åbnet for færinger, og den fik navnet Færingehavn.<sup>35)</sup> Her kunne skibene nu komme i havn for at oplægge de forsyninger, salt og olje, som der ikke var plads til ombord, når skibet skulle drive fiskeri:

»... rejserne var sædvanligvis lange, så skibet var fyldt med salt og oljetønder og andre forsyninger, som hørte med til en lang rejse. Dette blev lagt op på land, idet det fyldte for meget ombord, og gemt... i Færingehavn.«<sup>36)</sup>

Forsyningerne blev så hentet, efterhånden som man havde brug for dem. Det var også almindeligt, at man oplagde en del af saltfisken, til man sejlede hjem. Senere når det blev almindeligt, at en damper kom med nye forsyninger og for at hente fangsten, fik oplaget i Færingehavn mindre betydning.<sup>37)</sup> Fiskeriet var godt på Grønland og fisken gik lavt i vandet, derfor behøvede man ikke så lang snøre som ved Island, og loddet var også lettere.<sup>38)</sup> På mange måder var fiskeriet ved Grønland i denne tid et el dorado for de færøske fiskere, men fiskepriserne var lave, så for-tjenesten blev ikke meget større af den grund:

»De første skibe, som kom fra Grønland i 1920-erne, vidste at fortælle om store fiskeforekomster. Alle blev optaget af dette og ønskede kun at komme der. Og det passede, der var så megen fisk der, som ingen havde hørt om tidligere.«<sup>39)</sup>

Der er imidlertid så mange interessante problemer forbundet med færingeres fiskeri ved Grønland, at de ville sprænge denne undersøgelses rammer, om de skulle behandles. På Grønland kom færingerne efterhånden i langt nærmere kontakt med befolkningen, end man havde gjort på Island, og desuden udvikledes der sig snart en anden form for fiskeri, idet man efterhånden blev stationeret på land og drev fiskeri med både af traditionel færøsk type. Men dette fiskeri er imidlertid problemrigt nok til at blive emne for en anden undersøgelse.

## Mad og drikke

### *Ordinære måltider*

Forplejningen ombord på de færøske fiskerskibe blev fastlagt den 6. november 1893 i Reglement for Sømandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord i færøske Fiskerskibe.<sup>1)</sup> Dette reglement gjaldt til en gang sidst i trediveerne og ligger således til grund for hele den her behandlede tidsperiode.<sup>2)</sup> Det er noget forskelligt, hvordan rederne administrerede regle-

mentet. De fleste redere på Suđuroy lod provianten udrationere hver uge, det samme gjorde enkelte redere på de nordlige øer.<sup>3)</sup> Hver søndag morgen kl. 6 vejede bedstemanden kiks, margarine og sukker i de fastsatte rationer op til besætningsmedlemmerne, dette gemte hver enkelt i sin køje eller i sin del af bænken. Dette rådede han så over i den kommende uge.<sup>4)</sup> Jeg har ikke kunnet fastlægge, i hvor lang tid denne rationeringsordning varede ombord på skibene fra Suđuroy, men en meddeler påstår, at det var holdt op sidst i tyverne.<sup>5)</sup> Ombord på de fleste skibe fra de nordlige øer var provianten ikke rationeret, men til fri afbenyttelse.<sup>6)</sup>

Efter reglementet skulle der serveres kød tre gange om ugen og fisk de øvrige dage. Køddagene lå forskelligt ombord i suderø-skibene og skibe fra de nordlige øer. Suderøskibene havde søndag, tirsdag og fredag (torsdag) som køddage, medens disse var mandag, onsdag og fredag ombord på skibe fra de nordlige øer. <sup>7)</sup> Kødet var sædvanligvis saltet amerikansk oksekød. Der kunne også serveres *skerpikjøt*, d. v. s. tørret lamme-kød, men dette var ikke så almindeligt, dog mere almindeligt blandt skibe fra de nordlige øer end på suderøskibe.<sup>8)</sup> En dags måltider formede sig således. Kokken stod op kl. 6 om morgenen, lavede en kedel te, som skulle være klar, når besætningen stod op et kvarter før vagtskiftet. Vagten, der tørnede til, spiste først, frivagten bagefter. Morgenmåltidet bestod af te, kiks, margarine og sukker. Næste måltid var middagsmaden kl. 12. Middagen bestod enten af kød eller af fisk og kartofler. Efterretten var ærter, når menuen stod på kød, og grynsuppe, når menuen stod på fisk. Indtil omkring 1910 var det almindeligt, at kødet blev fordelt på følgende måde: kokken skar kødet ud i portioner af så nær samme størrelse som muligt, derefter vendte en af besætningsmedlemmerne sig bort fra fadet og holdt sig for øjnene, medens en anden pegede på en portion ad gangen, samtidig med at han spurgte, hvem af besætningen der skulle portionen. Der blev så sagt et navn, og man fortsatte, til alle portionerne var fordelt.<sup>9)</sup>

Ved 3-tiden om eftermiddagen blev eftermiddagskaffen serveret, den blev spædet op med sukker og ellers garneret med kiks og margarine. I de senere år benyttede man også konserveret mælk. Aftensmaden eller »tevatnið« (teen), som besætningen kaldte den, blev serveret kl. 18. Igen stod kosten på kiks og margarine. Pålæg fandtes ikke, medmindre man selv havde taget noget med for egen regning, eller hvis man havde gemt sig lidt fra middagen.<sup>10)</sup> Søndagsmaden lignede hverdagskosten, bortset fra at budding blev serveret som efterret om søndagen. Denne bestod af mel, sukker, vand og rosiner, som blev rørt sammen og kommet i to tomme bolchedåser. Låget blev sat på og surret fast på dåserne, der så blev puttet i gryden. Af dette fik hver fisker så sin skive.<sup>11)</sup>

»Det var disse hersens boller eller budding, og kokke, der var så nogenlunde, de bagede også en lille kage. Så fik man kage til kaffen kl. 3. Og det blev gemt til dem, der havde frivagt, de skulle jo også have deres part, ellers var de altid oppe til kaffetid. Frivagten

plejede at tørne ud til den tid også. Da var alt så rent dernede. Lørdag aften blev der vasket.«<sup>11)</sup>

En gang imellem om efteråret kunne man få friske kødforsyninger ombord, idet man købte lam i bytte for kiks af islandske bønder:

»Kokken var ikke særlig glad for, at der kom levende lam ombord; for så vidste han, at han måtte lave blodpølse. Men for os andre var det som at være med til bryllup. Dette var den eneste gang, at den færøske fisker fik friskt kød ombord.«<sup>12)</sup>

## Ekstra måltider

Hermed er vi færdige med den reglementerede del af kostplanen og de måltider, som kokken stod for. Besætningen tilberedte imidlertid også selv måltider i temmelig stor udstrækning.

»Sp.: Plejede man ikke at sætte et eller andet ind i ovnen?

Sv.: Jo, ellers døde man så pure. Vi havde altid en skuffe i ovnen om aftenen eller om natten. Det var særdeles godt, man flækkede fisk, som passede i skuffen, satte dem ind, fedt ovenpå, det var fint. Det var dejligt til kiks, det var det bedste måltid, som vi fik ombord. Og undertiden satte man en skuffe med lipper ind i ovnen. Og undertiden stegte man to pander med lipper eller kjålkafisk (kindstykkerne på torskehovedet). Man fik en eller anden til at gøre det, som ikke var så dygtig til rengøringen og som duede til dette her, for ikke at tabe for megen arbejdskraft. Det var godt at få, skal jeg sige dig.«<sup>14)</sup>

Også på de dage, hvor man ikke kunne fange nogen fisk og derfor ikke havde noget at tage sig til, vederkvægede man sig ved at stege og lave mad ud på de små timer. Man kunne fange fugle eller stege fisk. Man kunne også lave *keksasteik* (kiksesteg) og pandekager. Det skulle næsten ikke være nødvendigt at sige, at dette samvær må have haft en meget stor rekreativ betydning og i høj grad styrket fællesfølelsen ombord.

»Man plejede undertiden at stege fisk om natten, og det var det eneste, man fik af sådan noget ekstra, man var forfærdelig godt tilpas, da lejlighed bød sig til stegning, kiks, man fik ikke til at blive mæt af i længden. Vi stegte gerne hele vagten. Men hvis vi lå sådan underdrejet om natten, så kunne de stege, de der var oppe. Og om en eller anden vågnede, så stod han op. Man purrede sjældent nogen ud, medmindre det var en, man havde et særligt godt forhold til, for at også han skulle kunne få noget med. Men når man fiskede, og en blev sendt ned, da var det til hele vagten.«<sup>15)</sup>

»Det skete undertiden, at vi lavede boller om natten, havheste og sådan noget, da var de gode, fine. Det, som vi ikke brugte til agn af fuglen, ser du, det gemte vi, det kogte vi eller stegte, kom det i skuffen i fællesskab.«<sup>16)</sup>

»Hvis man så sig en chance til det, så skar man *kjålkafisk* og kom dem i skuffen, det tilhørte vagten. Da det så var vagtskifte, så blev skuffen sat på bordet, så spiste de. Det samme gjorde vagten, der tørnede ud, den var nok så hurtigt til at putte noget i skuffen.«<sup>17)</sup>

»Undertiden bagede vi pandekager om natten, det var en sand højtidsmad at få pandekager og kaffe. Men det kunne man ikke gøre så ofte, fordi sukker og margarine var rationeret.«<sup>18)</sup>

»*Keksasteik*... det var kiks og sukker. De skar kiks ned på en pande, og så kom man vand på panden, og når så kiks var blevet tilstrækkeligt blød, så stegte man den så meget, så den blev rigtig tør, så kom man lidt sukker på, lidt margarine ovenpå også. Det smagte godt, særdeles godt.«<sup>19)</sup>

Lad disse eksempler være nok til belysning af de hyggelige natlige nydelsler, som har været opmuntring i den slidsomme hverdag.

### *Særkost*

Det skete også, at personer havde egne forsyninger med hjemmefra til personligt brug. Det var især personer fra mere velbærgede hjem. Denne ekstra proviant omfattede i almindelighed skærpekød, tørret fisk, tørret grindehvalkød og tørret hvalspæk, æg, hjemmelavede kød- eller rullepølser eller en dåse konserveret sild.

»For min del, havde jeg ofte en smule tørret kød eller hjemmelavede pølser. Fra skibet fik man kun det allernødvendigste.«<sup>20)</sup>

»Ja, så var der noget andet angående provianten, det var det, forstår du, først man kom ombord, man var ung. Så var der mange mænd, som havde megen jordejendom, de ejede kød, havde skærpekød med, nogle havde æg, så kogte de sig et par æg til aftensmaden eller til natten, nogle satte sig til at spise tørret kød til, tog en kiks. Min gane løb ofte i vand, der sad man med sin stenhårde kiks og margarine. De gav ikke noget fra sig, de havde det privat, plejede at gemme det godt under bænken... nogle år senere købte jeg også skærpekød til at have med.«<sup>21)</sup>

»Hvis det var en bondesøn, så kunne han have godt med skærpekød i skrinet, også hvis der var en fra et bedrestillet hjem, så kunne han have nogle kroner, som han så købte sukker eller andet ekstra for, men det var ikke alle, der havde råd til det. Det var ikke andet at tage sig for end at gøre sig til gode venner med bondesønnen, være falsk og vise gode miner til slet spil. Akja, der var meget halloj.«<sup>22)</sup>

Medens de førstnævnte ekstramåltider havde en integrativ virkning på livet ombord, så havde privatekosten en disintegrativ virkning på livet ombord, idet den beredte grobund for misundelse og irritation.

### *Drikke*

Den sædvanlige drik ombord var kaffe eller te, rent vand fik man ikke, medmindre man besvmede, siger en af meddelerne.<sup>23)</sup> Brændevin var meget ualmindelig ombord på færøske fiskerskibe efter spiritusforbudet i 1906. Uddeling af spiritus ombord under hårdt vejr, anstrengende arbejde el. lign. blev ophævet den 28. december 1917.<sup>24)</sup> Dette forhindrede dog ikke, at enkelte tog revanche, når de kom i havn. Bortset fra den første tid omkring 1900 lavede besætningen flere gange kaffe om natten, i hvert fald ved hvert vagtskifte.<sup>25)</sup> Konserveret mælk eller tømælk kom først ombord i de senere år.

### *Mangler og attituden til kosten*

»... men sukker, det var der altid for lidt af, så måtte man bede om mere, da noget af ugen var gået, nogle tog mere til sig end andre, ja, det var for lidt. På samme måde var det med fedtet, da man skulle stege og tage af margarinen, så blev det for lidt også.

Ellers plejede kokken at uddele det fedt, som kom oven på kødgryden, til hver vagt, så man kunne få det hveranden dag, når der var kød til middag. Så kom det under stegen, den man satte ind i ovnen om aftenen.«<sup>26)</sup>

Det fremgår af så godt som samtlige kilder, at der altid var mangel på sukker og fedt. Foruden fedtet fra kødgryden anvendte man også torskelever til at stege i om natten.<sup>27)</sup> Kiks var der imidlertid altid nok af. Ombord på de skibe, hvor provianten blev rationeret, kunne et besætningsmedlem have en halv tønde af kiks til overs eller mere, når turen var slutet. Denne måtte han så tage med hjem til eget brug.<sup>28)</sup> Brød blev ikke bagt ombord i almindelighed:

»Hvor megen kiks man forlangte ombord på et skib, så kunne man få lige så meget, som man ville. Men skulle man komme for at bede om mel, så var den gal, ved ikke hvorfor . . . de (rederne) mente bare, at kiks'en hørte til ombord. Og brød blev slet ikke bagt.«<sup>29)</sup>

Tobakstrangen har været den samme som for folk nu om dage, men de fleste sørgede for at have rigelig tobak med. Ved slutningen af en rejse kunne der være en almindelig mangel på visse dele af provianten.

Ved at læse enkelte meddeleres udsagn får man det indtryk, at der var en stor forskel mellem skibe fra Suðuroy og skibe fra de øvrige nordlige øer. I et spørgeskema, som blev sendt ud i november 1974, blev der bl. a. spurgt, om der var nogen forskel mellem disse to kategorier skibe. Det viser sig, at 10 ud af 28 svarer, at der ikke var nogen nævneværdig forskel. De, der siger, at der var en forskel, nævner kun, at provianten på skibe fra Suðuroy var rationeret og temmelig knap, på skibe fra de nordlige øer var det mere almindeligt, at provianten var fri. Ved samme lejlighed stilledes spørgsmålet, om der var nogen forskel på rederskibe og privatskibe. Kun 5 meddelere ud af 28 mener, at der var en forskel, og denne forskel bestod i, at provianten var noget bedre ombord i privatskibene. De øvrige kunne ikke se nogen forskel. Hertil er at sige, at de fleste rederskibe var fra Suðuroy.

»Hvad angik proviant, så var der stor forskel på skibe nordenfjords og på skibe sønden-fjords, og nordenfjordsskibene var især bedre forsynet med sukker og margarine. Tovværk og sejl var søderøskibene mindst lige så godt forsynet med. Rederierne nordenfjords pruttede ikke om at lade f. eks. 50 kg melis og 50 kg margarine udover vægten, men dette gjorde sønden-fjordsfolkene. Ellers mener jeg, at skibene på Suðuroy var mindst lige så sødygtige, når man sejlede afsted om foråret, som dem fra de nordlige øer. Hvad angik fiskeredskaber som lod, snøre, kroge og forfang, så var nordenfjordsskibene meget bedre udstyrede. Og i den senere tid, når skibene fik motor, var nordenfjordsskibene bedre forsynet med olie o. lign. Hvad angik rigning og sejl, så stod skibene fra Suðuroy fuldt mål med alle færøske skibe. Men når det kom til provianten, så kan man ikke rose rederne på Suðuroy. Dog fiskerne fik vist det, som de havde krav på ifølge kontrakten, men den var alt for snæver, og i dette tilfælde var rederne nordenfjords mere hjælpsomme end rederne på Suðuroy.«<sup>30a)</sup>

En meddeler, der både har været fisker og skipper og som også har sejlet med udenlandske trawlere, udtrykker sig således om provianten ombord i de færøske slupper:

»Provianten var rent så bedrøvelig. Den var så elendig provianten ombord på de færøske skibe, at en, som fortæller sandheden, vil blive anset for at være en stor løgner, men dog skal jeg indrømme, at nordenfjords der var det altid bedre og særlig ombord hos dem, som vi kaldte for *privatmænd*, som selv ejede en slupp, men på Suderø, der var det forfærdeligt. For det kan enhver forstå. Provianten var 7 pund hård kiiks, og den var også hård, 5/4 pund sukker og et pund margarine om ugen per mand. Og så var det middagen; der skulle spises kød 3 gange om ugen, men hvorfra de fik dette kød, det plejede vi mangan en stund at snakke om, for når det var kogt, var der ikke noget af den ting ved navn fedt, som var at finde deri. Hvis der havde været en fedtkrumme, så var den pulveriseret, det var som at få munden fyldt med læder. Og så var det, ja, fire dage om ugen fik vi fisk, men ikke kroppen, det blev til hoveder og brosmer uden nogen form for dyppelse. Hvis det var en duelig kok, så kunne han røre noget sammen, som vi kaldte for smørsovs. Den bestod af lidt mel og vand med en ske margarine for at blødgøre det hele lidt, så det kunne glide ned igennem spiserøret. . . Oven på middagen plejede vi så at få en smule risengrønsuppe, vand og et par halvkogte risengryn. Jeg kan godt huske, at en slagfærdig fyr, der var noget spydig, plejede at kalde denne suppe for *knæstød*. Der faldt en sådan slaphed over ham af den, det satte sig i knæene, som om han havde stødt dem, han måtte i køjen, han kunne knapt stå oprejst.«<sup>30)</sup>

Om forholdene ombord i et privatskib<sup>31)</sup> siger samme meddeler:

»Jo, jo, jo. Jeg sejlede med NN, han var bedstefar til NN, . . . han ejede selv sit skib. . . jo, der var den allerfineste proviant, både skærpekød, som vi fik om aftenen, og så havde man 3 dage med saltkød om ugen. Særlig hvis vi havde fået en god dag ud af det, så fik man altid skærpekød, det var ekstra ombord. Og frit at stege i og frit i det hele taget, det var bare fint.

Sp.: De mener, at kosten var bedre ombord på privatskibene?

Sv.: Ja, ja, det kunne ikke sammenlignes.«<sup>32)</sup>

Omkring den 1. verdenskrig var forholdene særdeles dårlige:

» . . . lige efter 1. verdenskrig. . . var det meget svært at få fat i noget, jeg mener kød og lignende, så de kunne overholde de regler, som bestemte, hvad besætningen skulle have. Jeg kan huske det ene år, vi fik ingen kiiks. . . kun skønrogger, kavringer af rugmel, og de var så hårde, at mange plejede at file dem ned i en pose eller gik frem til ankerspillet med dem, for der at banke dem i stykker, så de skulle kunne spises. . . Så fik man et par søkke mel ombord. Plejede at tage ind til Island for at få det bagt, brødene. Gerne bagte man ikke ombord dengang, fordi kabyssen var i så dårlig stand, og kokkene var ikke så dygtige til at bage brød. . . Så tog man ind til Island for at bage brød. . . og det ved enhver, at når et brød har ligget i tre uger til en måned, så er det ikke altid så nysseligt at se til. De lignede ofte en lille sæl, så lødne var de. Så plejede man at vaske det lødne af dem og lægge dem ind i ovnen, til de blev varme, det plejede at hjælpe på det.«<sup>33)</sup>

» . . . man kunne få gode middage, man havde amerikansk kød. Man fik det tre gange om ugen og gule ærter, det var en forfærdelig god middag. Ellers var det mest fisk. Men kødmiddagen var forfærdelig god.«<sup>34)</sup>

Selv om meddelerne har udtrykt sig en smule tendensiøst, så mener jeg, at dette alligevel giver de fleste fiskeres syn på kosten ombord, alle har ikke formået at udtrykke sig så formfuldendt, men meningen har været den samme. Til sidst vil jeg gøre opmærksom på, at flere meddelere siger, at de, der havde det dårligst hjemme, beklagede sig mest om kosten ombord.<sup>35)</sup>

## Sammenfatning

Forplejningen ombord var fra statslig instans reguleret til en vis standard og et vist mål. Men dette kun til dækning af de allernødvendigste behov.

Besætningsmedlemmerne forsøgte så godt de kunne at dække sine behov under de foreliggende begrænsninger. Udover at stille sulten har fællesskabet omkring måltiderne haft en meget positiv indvirkning på sammenholdet ombord; dette gælder især de måltider, som besætningen lod tilberede om aftenen eller om natten. Privat medtaget kost kunne på den anden side være grobund for irritation. Vi har sporet en forskel i synet på søndenfjordsskibene og nordenfjordsskibene ud fra en kostmæssig synsvinkel og på privatskibe og rederskibe. Rederierne på Suðuroy har været store og mere upersonlige, som er blevet drevet efter forretningsmæssige principper. Nordenfjords var flere privatskibe. Grunden til, at fiskerne anså forholdene for at være bedre ombord i disse, må være, at her følte skipperen sig i større samhørighed med besætningen, og at han ikke behøvede at tage hensyn til rederens ønsker, da han selv ejede sit skib. Et godt og hjerteligt forhold til besætningen ville også medføre, at denne blev stabilere, og sultens tilfredsstillelse var et af de få behov, som kunne tilfredsstilles ombord. Mangler har haft en dårlig indflydelse på ånden ombord, medens god og rigelig kost har haft en positiv indflydelse.

## Personlige forhold

### *Bagage*

Vårturen varede som regel i 2 måneder, og sommer- og efterårsturen kunne vare op imod 5 måneder. Til denne tid måtte fiskeren medføre sin personlige udrustning, som jo altid ville komme til at variere efter råd, forudseenhed og personlige behov. En almindelig veludrustet fisker har efter alt at dømme haft følgende genstande med i sin vadsæk:<sup>1)</sup>

Dyne, madras, pude, 6 par uldne hjemmestrikkede undertrøjer og underbukser, 5 par lange sokker og 5 par kortere støvlesokker — i begge tilfælde uldne, 5 uldne hjemmestrikkede stortrøjer, 5 par vadmelbukser, 5 skjorter, 8 par uldne vanter, 3 huer, tophuer eller kasket, et par halstørklæder, en dobbs, et sæt oljetøj: oljefrakke hel eller åben, oljebukser, oljeforklæde, sydvest, 3 knive til arbejdet ombord, et pænt sæt tøj til landgangsbrug bestående af et par rene bukser og en pæn trøje, undertiden en blå engelsk sømandstrøje, og et par lædersko. Endelig havde man også et par træsko og lange sømandsstøvler.

Dertil kom så salmebog, bibel eller nye testamente og til slut billede af kone og børn eller kæreste. Enkelte havde måske et par bøger med, skønlitteratur eller lignende, men det var mere ualmindeligt. Sine ejendele opbevarede fiskeren i sin andel af bænken i lugaret eller kahytten. Billederne og bøgerne fik sin plads på en hylde i køjen.<sup>2)</sup>

## Klæder og vask

Brugen af de mest almindelige beklædningsgenstande kræver ingen forklaring. I normalt vejr var fiskeren foruden i sit almindelige tøj ikklædt støvler, oljeforklæde for at beskytte sig mod vandet fra fiskesnøren og de fangede torsk og valkede uldvanter for at beskytte hænderne. Endelig havde han en hue på hovedet. Når det regnede eller når den tætte fugtige tåge, som ikke var så helt ualmindelig på østkysten om sommeren, hang over skibet, så iførte man sig sydvest og oljefrakke. Oljebukserne anvendtes kun sjældent, nærmest kun når det var piskende regn eller kraftig søgang.<sup>3)</sup>

En beklædningsgenstand, som en overgang var meget anvendt, men som nu er forsvundet og ukendt, var *dobbi*. Det var en helulden kuttelignende beklædningsgenstand, der nåede ned til læggen. Sædvanligvis var den af engelsk fabrikation. Den var meget almindelig ombord på færøske fiskerskibe.<sup>4)</sup>

»Dobbi var også gammel i slupptiden, den plejede man at smutte i, når det var koldt i vejret og når vi lå underdrejet, eller når man skulle op på dækket for at pumpe eller for at tage roret, når det ikke var søsprøjt.«<sup>5)</sup>

Sædvanligvis bar man de samme klæder på hverdage som om søndagen, men hvis vejret var fint, så kunne man skifte til andet tøj om søndagen.<sup>6)</sup> Til gengæld iførte man sig sit bedste skrud, når man gik *a shore* på Island, dette især efter at man var begyndt at fiske ved Islands sydkyst. Da kom man undertiden ind til Reykjavik, hvor man havde muligheder for at gå i land og fornøje sig.

Hver mand havde stoppe- og lappegrej med sig og reparerede sit tøj i ledige stunder, når det var nødvendigt.

Tøjet blev sjældent skiftet, overtøjet næsten kun når det blev vådt.<sup>7)</sup> Undertøjet skiftede man hver 14. dag eller en gang om måneden, da man helst ville være fri for at vaske tøj ombord. Men var der lus ombord, så måtte man skifte hyppigere, da lusene formerede sig hurtigt og forpestedes tilværelsen for sin vært. Her må vi huske på, at fiskernes undertøj var heluldent og kunne absorbere megen sved uden at være ubehageligt at have på. Selvom man helst ikke ville belemres med tøjvask ombord, så kunne dette undertiden ikke undgås. Man foretrak at vaske tøjet i land i en å eller ved afløbet fra en varm kilde, hvis man kunne komme til det.<sup>8)</sup> Dette lod sig imidlertid kun gøre i forbindelse med, at man tog vand ombord og havde god tid, hvilket var meget sjældent, da man måtte holde sig på fiskebankerne, når det var muligt. Sidst i tyverne, muligvis også før, var det ikke ualmindeligt, at islandske kvinder vaskede tøj imod betaling i form af kiks eller rede penge. Sædvanligvis foregik vaskningen af tøjet ombord. Da ferskvand var dyrebart ombord, måtte man benytte sig af havvand. Der var to måder at vaske tøjet på. Enten satte man det i blød i fiskekarret, hvor den flækkede fisk blev vasket, eller bandt man de diverse

beklædningsgenstande i en snor, som blev bundet fast ombord. Tøjet blev så kastet udenbords for at ligge i blød.

»Men så var det et af de største problem, og det var at vaske tøj. Det måtte man vaske i havvand, men det gik også. Sæbe eksisterede ikke og kunne heller ikke anvendes i havvand, men som du ved, sømanden er aldrig rådvild. Da brugte vi fiskens galde, der skummer særdeles godt i havvand. Man bredte tøjet på dækket og skrubbede med en kost og hældte havvand på, og så skyllede vi det udenbords, og så blev det hængt op. Man må ikke vride noget, der er vasket i havvand, ellers bliver saltet bare siddende i tøjet. Vi vaskede også undertøj i havvand og galde.«<sup>9)</sup>

»... skulle man vaske tøj, så kom man det snavsede tøj i et kar, det var gerne det kar, man anvendte til at vaske fisk i. Det var gerne lørdag aften, efter at man var færdig med at rengøre fisken. Da man så havde puttet klæderne i, kom man lidt salt i også, og så blev karret fyldt halvvejs med havvand, og så trådte man op i det og dansede i det en stund, det var det hele.«<sup>10)</sup>

»Man trak en snor igennem trøje, skjorte og underbukser, så blev det bundet fast, så blev det hængt udenbords til iblødsætning, så blev det skrubbet med dækskosten.«<sup>11)</sup>

Som forholdene var, måtte man nøjes med denne primitive form for tøjvask. Tøjet fik man tørret ved at hænge det op i rigningen. Her hang det ofte i meget lang tid, inden det blev tørt, de levede jo i nærheden af et fugtigt element. I og for sig var man ikke ked af, at tøjet tog sin tid om at blive tørt, fordi så drev det værste af saltet bort. Det var ikke ualmindeligt, at tøj hang til tørre i 14 dage. Til slut kunne man så få lov til at hænge det op over kabyssen, hvis kokken var venligt stemt, når han ikke lavede mad, ellers blev dette gjort om natten, når han sov.<sup>12)</sup> Kokken så nemlig ikke gerne, at der hang noget over kabyssen; en ulden sok i suppen var et ikke helt ukendt fænomen ombord.

»En snor blev bundet i ærmerne på skjorte og trøje og om buksebenet på underbukserne, så blev det hejst op i rigningen.«<sup>13)</sup>

»Vi hængte det op på sildegarnsstængerne eller på sprydtovene, men denne vask var kun til liden gavn. Røgen fra kahyts- og lugarskorstenen, lapsalven fra vanterne og fugleklatterne gjorde dem som oftest værre, end de var, og ofte måtte det hænge længe for at tørre, bedre var det dog i nærheden af land.«<sup>14)</sup>

## *Personlig hygiejne*

Mangelen på vand medførte, at det vand, der var ombord, betragtedes som noget dyrebart, som kun måtte anvendes til de allernødvendigste behov og med sparsommelighed. Som jeg allerede har antydnet i forrige afsnit, så medførte dette, at den personlige hygiejne lod meget tilbage at ønske, hvad også følgende udtalelser giver indtryk af:

»En gang om måneden fik man vand til at vaske sig i.«<sup>15)</sup>

»Det kunne ske, at man ikke vaskede sig på hele turen. Senere vaskede man sig i en spand vand.«<sup>16)</sup>

»Vandbeholdningen var så lille, så ingen fik vasket sig, før vi kom i havn.«<sup>17)</sup>

»Det var kun, når vi kom ind til land, og der var ofte en måned imellem.«<sup>18)</sup>

»Ingen vaskede sig, medmindre han skiftede vanter, så vaskede han sig i ansigtet med den nye vante og havvand.«<sup>19)</sup>

»De, som gjorde det (barberede sig), gjorde det som oftest om søndagen, og det blev gjort i resterne fra te- og kaffekedelen.«<sup>20)</sup>

»Fik ikke lov til at bruge vand til at vaske os i. Jeg kan huske, at en mand barberede sig en søndag morgen i te, som havde stået fra aftenen i forvejen, både sukker og mælk var deri. Det plejede kokken ellers at hælde væk.«<sup>21)</sup>

»Man barberede sig hver anden søndag, ellers som vejret var. Søsprøjt var så krast mod et nybarberet ansigt og var ofte årsag til skægpest.«<sup>22)</sup>

Hertil er yderligere at sige, at når man endelig fik en spand med vand til at vaske sig i, så var det til fælles brug, og vandet i spanden gik på omgang til alle dem, der ønskede at vaske sig:

»Vagten fik en spand vand, den var ikke fuld, og i dette skulle hele vagten vaske og barbere sig. Jeg kan godt huske, at den sidste... jeg var ofte en af dem også, da var vandet ofte tykt; men vi blev lige så rene som den første. Det var en god halv spand til hver vagt. Man havde ikke råd til at bruge vand.«<sup>23)</sup>

### *Beboelsesrummenes hygiejne*

Dørken i lugar og kahyt blev vasket en gang om ugen. Det var kokkens pligt at vaske dørken i kahytten. Dørken i lugaret blev vasket, ved at lugarsboerne skiftedes om at have dørktørn, man skiftedes 2 og 2 hver lørdag aften. Et billede af et rent lugar er skildret af forfatteren Heðin Brú.<sup>24)</sup> Kun en af meddelelserne har givet en længere beskrivelse af lugaret omkring det tidspunkt, da dørken blev vasket:

»Der sad mænd og tyggede skrå. De både snød næse, spyttede både snot og skråspyt under bordet og andre steder på dørken. Og der skulle man sætte fødderne, da man tørnede ud. I denne uhumskehed lå støvler og træsko. I denne sump sov vi, spiste vi, og her blev maden tilberedt, her skulle vi leve. Vi fik ikke færdigbrændt kaffe ombord, den blev brændt i kabyssens bagerovn og altid på formiddagsvagten, det var alt andet end frisk luft at sove i. Alt dette blev blandet sammen med det af fisk tilhørende affald og anden uhumskehed, som blev slæbt ned fra dækket under støvler og i oljetøjet. Dette blev så søndag morgen spulet ned i kølen, for der at gære videre og fremkalde hin utålelige pumperøg. Da så dørken var blevet spulet, blev der fyret i kabyssen, så den glødede ned til fødderne, og snart var dørken ren og nydelig. Men så snart en af de... kom ned igen, så... «<sup>25)</sup>

Meddelelserne fortæller så, hvor hurtigt det hele blev snavset til igen. Hvilket 10 personer på en minimal gulvflade hurtigt kunne klare. Flere meddelelser beretter endvidere, hvor tung og ubehagelig luften i lugaret kunne være.<sup>26)</sup>

Sædvanligvis havde hver person sin køje, men det skete af og til, at to personer havde køje sammen. Men da var de sædvanligvis på hver sin vagt. De yngste ombord måtte ofte dele køje med en anden, således kunne far og søn dele køje eller to nære slægtninge. Flere meddelelser beretter om, hvor ubehageligt det var at lægge sig til at sove i en varm køje, som en anden havde sovet i. Men hvis den, der sidst sov i køjen, stod op i betime-

lig tid, så den fik tid til at dampe af, var man bedre tilfreds.<sup>27)</sup> Her må vi tænke på, at lus og lopper var hyppige gæster ombord, da man ikke havde nogen effektive midler at bekæmpe dem med, og det nære samkvem, som besætningsmedlemmerne havde med hinanden, udgjorde en fortræffelig baggrund for utøjets trivsel og var en ren plage ombord.

### *Toiletforhold*

Sin mere solide nødtørft forrettede man i *bukka*, som stod foran anker-spillet i styrebords side; den var sædvanligvis et lille anker på 20—30 liter. Formen var sædvanligvis som en kegle, hvor toppen var skåret af. I dårligt vejr blev den flyttet ned i lasten, hvor den blev bundet fast. Tov- og græsender blev anvendt på samme måde, som man i vore dage anvender toilet-papir. Der var rift om nye græsender, da de saltdrevne stumper kunne være temmelig kradse. Bukka blev tømt, hver gang den havde været i brug. Engang ind imellem, når den begyndte at skimle, blev den udbrændt ved hjælp af krudt eller petroleum. Man så helst ikke, at nogen satte sig på rælingen for at lave sine fornødenheder, da man derved kunne bringe sit liv i fare, hvis skibet skulle gøre en pludselig bevægelse, eller hvis en hård brådsø slog indover skibet.<sup>28)</sup>

### *Sygdomme*

De væsentligste lidelser, som fiskerne blev plaget af i den tid, de var ombord, var af udvortes natur. Det var især bylder, skægpest og andre hud-sygdomme. Især plagedes de af *sjófittur*, d. v. s. små bylder omkring håndledene. Højest sandsynligt er huden på håndledet blevet irriteret af ærmet på trøje og oljetrøje; dette anføres også af flere fiskere som årsag. Mod *sjófittur* anvendte man en armlænke af kobber (se fig. 15). Kobberilten skulle efter sigende virke beskyttende. Alle hudlidelser kan finde sin årsag i de uhygiejniske forhold ombord.<sup>29)</sup>

Forstoppelse forekom også i udstrakt grad p. g. a. den ensidige kost-plan, som hovedsagelig bestod af kiks. Tarmsygdomme var også almindeligt forekommende.<sup>30)</sup>

Til at behandle sygdomme med havde man visse medikamenter i den lovpligtigt medbragte medicinkiste, hvis indhold administreredes af skipperen. Det var som regel også ham, der skar hul på bylder og lignende. Ved alvorligere tilfælde måtte skibet i havn for at søge læge til patienten eller eventuelt få denne bragt på sygehus. Men p. g. a. besværligheden med at sejle skibet, der kun blev fremdrevet af sejl, og udsigten til at tabe en masse tid, som kunne være blevet benyttet til fiskeri, så sejlede man næsten kun til lands med en patient, når der var overhængende fare for hans liv.

I 20-erne og 30-erne blev sundhedstilstanden ombord alvorligt truet. I disse år fik tuberkulosen en stor udbredelse på Færøerne. En besætning var meget udsat, hvis der skulle komme en smittefarlig person ombord. Myndighederne pålagde skipperne visse forholdsregler. Fiskernes fagforening kæmpede en lang kamp for at få en lov vedtaget om, at der skulle pålægges alle fiskere, som påmønstrede færøske skibe, en årlig tuberkuloseundersøgelse. Denne lov trådte først i kraft i 1939.<sup>31)</sup>

Meddelelserne betragter i almindelighed sundhedstilstanden for at have været god ombord. Det var meget sjældent at nogen blev syg. Til gengæld har fiskerne utvivlsomt pådraget sig mange erhvervs sygdomme, som har givet dem men senere i livet. Den tidlige afgang fra fiskeriet ombord på sluppen taler også sit tydelige sprog.

## Fritid og rekreation

### *Ledig tid og fritid*

I det hidtil fremlagte materiale har det set ud, som om den færøske fisker kun har været udsat for en kontinuerlig række af ubehageligheder. Der var imidlertid også lyse ledige stunder ombord, især dengang da slupperne kun førte sejl. En meddeler fortæller, at arbejdet blev hårdere ombord, efter at man fik motor i skibene, for da kunne man i løbet af meget kort tid sejle tilbage til fangstpladsen, og således fiske det meste af tiden.<sup>1)</sup> Foruden de ledige stunder man havde på rejsen imellem Færøerne og Island, når det var vindstille og man lå og drev bort fra alle fiskebanker, så havde man en fridag om ugen, nemlig søndagen. Det, som jeg i det følgende kommer til at betegne som fritiden, er, foruden søndagen, den tid, hvor man i bogstavelig forstand ikke havde fri, men hvor der var for megen tid til det almindelige arbejde ombord, hvorved man stort set passede sig selv. I disse ledige stunder blev visse arbejder udført, som der ikke var tid til under fiskeri. Følgende citater giver udtryk for beskæftigelsen i denne tid:

»Der var ingenting at lave, ingen bund og ingen fisk oppe i søen. På frivagten var vi fri og på dæksvagten lærte vi os at klatre op i masten — op på godset og helt op til topstangen.«<sup>2)</sup>

»Der var ikke noget at lave, man kunne ikke bevæge sig ret meget, frivagten var gerne i køjen. Vi unge, når det var vejr, var på dækket og lærte os at klatre til vejr. Ellers var snøren ude, selv om der ikke var nogen fisk. I øvrigt forsøgte vi at lede efter fisk og så måtte man styre. Man kiggede sit fiskegrej igennem for at se, om alting var i orden, viklede tråd omkring krogene, støbte pilke...«<sup>3)</sup>

»Hvis vi lå underdrejet i uvejr i læ under land, så kunne det gå uger, hvor man ikke kunne fiske. Og så var det ofte, at der ikke var nogen fisk. Så kunne der gå lang tid af frivagten, uden at man gad stå ved snøren. Og sove hele frivagten — halvdelen af døgnen, det gad folk ikke. Vi sad og snakkede, dæksvagten med, når der ikke var noget at lave. Så havde vi bare en glæde på dækket for at holde udgik.«<sup>4)</sup>

»... når man lå underdrejet, var man for såvidt fri, men der kunne være andet arbejde at lave, reparere redskaber, undertiden arbejde på skibsgrej. Vi gjorde meget ud af at arbejde med skibsgrejer, sømandsskab, når vejret var roligt. Når man lå underdrejet, lå man gerne med roret bundet ud i bordet.«<sup>5)</sup>

»Når det var stille vejr og ikke noget at gøre, så legede vi i båden, roede hist og her, skød et eller andet, hvidnæser, dem fik vi ofte, det var god middagsmad.«<sup>6)</sup>

En meddeler opdeler de ledige stunders aktiviteter op i syv punkter:

1. sove ud, 2. rense skrammer og sår, som der var nok af, 3. reparere fiskeredskaberne og gøre nyt til reserve, 4. reparere tøj og stoppe sokker, 5. lappe gummistøvlerne og træsko, 6. gå på jagt efter lus og 7. fange lopper.<sup>7)</sup> Man kunne også hygge sig med at lave mad i fritiden, skyde fugle og stege dem, men det er blevet behandlet i et foregående afsnit.

## Søndagen

Over hele den her skildrede periode blev søndagen holdt hellig og som fridag ombord. Om søndagen blev kun det allernødvendigste arbejde udført, og fiskeri fandt sædvanligvis ikke sted om søndagen, i hvert fald var det kun ganske enkelte skibe, der praktiserede det.<sup>8)</sup> Hvis enkelte besætningsmedlemmer fiskede om søndagen, blev det ikke vel set af de andre og kunne skabe konflikter.<sup>9)</sup> Man forsøgte så vidt muligt at rense fangsten og få den i salt, inden helligdagen faldt på.<sup>10)</sup> Det eneste tilladte arbejde var at sejle ind til land om søndagen for at indtage is og vand ombord, og dette kunne først ske efter kl. 18, siger en meddeler.<sup>11)</sup>

Sædvanligvis sov man hele søndagen, især efter hårdt fiskeri, hvor man trængte til al den hvile, man kunne få. Iøvrigt forsøgte man at bevare en vis forskel imellem helligdag og hverdag, udover at man holdt fri. Dette kom særlig til udtryk i kosten, som var noget bedre om søndagen, og hvor man fik »noget ekstra«. Den sædvanlige efterret om søndagen var budding; dennes tilberedning er blevet omtalt tidligere, og hvis man havde en nogenlunde hyggelig kok, så kunne han bage en kage til eftermiddagskaffen om søndagen.<sup>12)</sup> Nogen skiftede også til rent tøj om søndagen og barberede og måske vaskede sig.<sup>13)</sup> En meddeler fortæller, at man plejede at bære dyne og andre køjklæder op på dækket om søndagen for at lufte dem, hvis det var stille og godt vejr.<sup>14)</sup> Ellers gik søndagen som sagt med at sove og snakke, medmindre skibet var i havn. Den vigtigste begivenhed om søndagen var imidlertid prædiken og andagten, der som regel fandt sted i kahytten. Efter at middagen var blevet indtaget, holdt man andagt. Skipperen oplæste dagens prædiken af en medbragt prædikensamling.<sup>15)</sup> Før og efter prædiken sang man en salme, som passede til dagens tekst. Hvis skipperen ikke selv havde evner som oplæser, så kunne han bede bedstemanden eller en anden af besætningen til at læse op. Det

var kun ganske få tilfælde, hvor der ikke blev holdt andagt, og grunden dertil kan ikke angives.

Undertiden blev der også holdt evangeliske møder ombord, disse kunne være foranstaltet af den færøske brødre menighed eller den færøske indremission.<sup>16)</sup>

Brødre menigheden vandt indpas på Færøerne omkring sekelskiftet, og der var flere skippere og fiskere i menigheden. De havde sædvanligvis nadver kl. 10 om formiddagen og evangelisk møde kl. 18.<sup>17)</sup>

Indremissionen havde især fremgang på Færøerne i begyndelsen af 1920-erne og nogen år frem i tiden.<sup>18)</sup> Disse var med til at stifte »Broderkredsen på havet«. Flere skippere var medlemmer af denne kreds, og som synligt tegn på dette bar deres skibe et flag med en due med et oljeblad i munden, dog kun om søndagen. Disse skibe med dueflaget blev kaldt for søndagsskibene eller dueskibene. Skipperne skiftedes til at holde kristelige møder ombord hos hinanden om søndagen, når dette lod sig gøre. Ellingsgaard beretter følgende i sine erindringer:

»Det første skib jeg sejlede med, og hvor der foruden prædiken også blev foranstaltet kristelige møder, var »Lizzi«. Skipper var Jógvan á Høgabóli, også medlem af »Broderkredsen«, det var i årene 1925—28.

De tre brødre fra Strendur, som alle søfolk på Færøerne dengang kendte, Lassi, Bartal og Anton, som alle var medlemmer af »Broderkredsen« og holdt møder ombord, mødtes om søndagen, når det var muligt, og så gik vi ombord i et af skibene, »Austerlitz«, »Normanner« og »Slatrið«. <sup>19)</sup> En søndag på Grønland, husker jeg, fandt vi sammen, vi holdt møde ombord i »Austerlitz«. Der var samlet mange fiskere den dag, der var for lidt plads nedenunder, så mødet blev holdt på dækket. Mange talte, en rig dag, hvor du både blev styrket på legeme og sjæl.« <sup>20)</sup>

### *Samtale og beretninger*

Først i 20-erne fik enkelte skibe radio ombord. Før den tid var man fuldstændig afsondret fra omverdenen og hvad der skete uden for skibet.<sup>21)</sup> De eneste kontakter med omverdenen var de oplysninger, man fik, når man var i land for at hente is og vand; da kunne man møde andre skibe og på den måde høre nyheder, eller hvis man sejlede på praj ude på havet. Breve og brevskrivning skal vi komme til senere. Langt den største del af tiden var man således henvist til hinandens selskab. Følgelig blev interessen domineret af, hvad der skete derhjemme, mens man var på fiskeri, og hvad der var sket i nabobygderne om vinteren, mest interesserede man sig selvfølgelig for fiskeri og søfart. Forfatteren Martin Joensen siger i sin roman, at først talte man om, hvad der var sket i løbet af vinteren, for derefter at nærme sig andre samtaleemner, når dette var udtømt.<sup>22)</sup> Ved enkelte citater vil jeg forsøge at belyse, hvad samtalerne kunne dreje sig om:

»Hvis folk var fra bygder med fuglefjælde, så blev der ofte fortalt om bedrifter i fuglefjældene, hvor mange fugle de havde fanget o. s. v. Ofte talte man om bedrifter og farefulde rejser på havet, man fortalte også om spøgelser.« <sup>23)</sup>

»Mest fra gode rejser og usædvanlige begivenheder, som man havde været ude for, også præledt man om stærke mænd, man talte ikke så meget om, når man havde været i knibe eller farefulde situationer.«<sup>24)</sup>

»En eller anden vidste om den flyvende hollænder og om klabaftermanden og så om væsener, som hærtes, men som ikke kom til syne på nogle skibe. Og ikke at forglemme huldrehistorierne, når folk var fra bygder, hvor man troede på huldrefolk.«<sup>25)</sup>

I det hele taget blev der talt meget om overnaturlige begivenheder og væsener:

»Oftentimes var det så slemt, at de yngste ikke turde gå fra lugaret og agter i kabytten, når det var mørkt.«<sup>26)</sup>

»... mange vidste rigtig gode historier, særlig om sig selv og også om andre, fra huldremænd og alt muligt. Og kvinder undertiden, det kan du tro. Vi drillede hinanden med pigen, det gjorde man meget ud af, når det ikke var andet at lave. Hvis en var blevet forlovet, så blev han drillet så gudsjammerligt, og hele pigens familie blev rømt for ham.«<sup>27)</sup>

Således fortalte de ældre fra:

»forskellige begivenheder på land og til vands, hvor raske og dygtige nogen mænd var, og de yngre talte om piger, hvordan den eller den pige var...«<sup>28)</sup>

»... men så var der enkelte, som kunne sætte historier sammen og få andre til at lytte. Da der blev gjort for meget ud af det, kunne skipperen påtale det, han kunne ikke lide at besætningen var optaget af sådan noget, når der var arbejde at gøre.«<sup>29)</sup>

Og endelig var drømmen om lykken samtaleemne:

»Undertiden kunne en fortælle om skib og personer, som havde været så heldige at finde ambra og således blev rige... når man sejlede ud på en ny fiskerejse, var der altid en eller anden, som ønskede, at han skulle finde ambra, så var det slut med alle sorger... og at man i fællesskab gjorde aftaler om at søge efter ambra.«<sup>30)</sup>

At lugaret har været et rum, hvor mundtlig tradition flød i stride strømme, bør ikke undre nogen; her mødtes folk fra mange forskellige bygder på Færøerne, det eneste man kunne yde hinanden, foruden selskab, var det, som munden kunne berette.

## *Bøger og læsning*

Forholdene ombord i et fiskerskib skabte ikke de bedste forudsætninger for læsning; der var mørkt og fugtigt og heller ikke plads til bøger. Udover Bibelen, salmebogen og Det nye testamente var bøger meget ualmindelige ombord. Efter disse religiøse bøger var kvadsamlinger og visebøger de mest almindelige ombord, samt enkelte andre bøger. Ofte var det tilfældigt, hvilke bøger kom ombord. I senere år blev der også fra visse instanser uddelt religiøse traktater til besætningen, desuden kom bogkasser ombord. En bog, som imidlertid synes at være almindelig ombord, er Jens Kusk Jensen: Haandbog i praktisk Sømandskab.<sup>31)</sup>

## *Spil*

Slupffiskerne havde en hel del spil, der blev praktiseret ombord: brætspil, kortspil, færdighedsspil, gåder m. m. Det almindeligste brætspil var

»Fox and geese«. Til spillet hører et bræt med 22 huller. Man spiller med 20 pinde, som er gæssene, og to større pinde, som er rævene. Det gjaldt om at få hinandens ræv sat fast, så denne ikke kunne komme videre.<sup>32)</sup>

Skak var også hyppigt spil, også »fyrtaalv«, d. v. s. skak, der blev spillet af fire personer på samme tid.

»Vi spillede »fyrtaalv«, det vil sige at 4 mand spillede. . . »fyrtaalvi« var spændende, når dronningen blev ført ind på bordet, og man sagde skakmat. Da blev manden, som blev sat fast, gal på den anden og ville ham til at gøre sig fri igen, men det lykkedes sjældent. Vi kaldte det at få ferie. Nu får færinger ferie med megen løn, men denne stakkel, som var sat skakmat, fik intet uden latter og dårligt humør.«<sup>33)</sup>

Dam blev også spillet. For at brikkerne ikke skulle falde af brættet, når det var søgang, kom man margarine eller fedt under foden på brikkerne.<sup>34)</sup>

Kortspillene var mange forskellige, og ingen af dem særlig karakteristiske for fiskerne, men stort set de samme, som man spillede hjemme vinteraftenerne. Enkelte meddelere fortæller, at skipper og styrmand ikke syntes om, at man spillede kort, når skibet var lagt an til fiskeri.<sup>35)</sup> Man skulle således ikke spille fiskelykken bort.

De forskellige færdigheder, som man kunne udføre, var at løse jolle (»loysa jollu«), løse nøgle (»loysa lykil«), og så havde man »dagdvølja«. Det gjaldt om at finde den rigtige måde til at løse trådene på disse spil.

Desuden blev der gættet gåder, løst spidsfindigheder og forskellige regnestykker. Man kunne spørge en person, hvor mange spande der skulle til et velspulet dæk. Så kunne man gætte. Svaret var, at et velspulet dæk var rent, og således ikke behøvedes at spules. Man kunne også spørge en mand, om han kunne klare at slå en flaske i stykker i en tom sæk. Det var en ringe kunst, sagde vel de fleste og vovede forsøget. Svaret var så, at sækken ikke var tom, for der lå en knust flaske i den.<sup>36)</sup>

Undertiden kunne der være optræk til små »sketches«:

»Vi lå underdrejet en aften, det var den sidste del af aftenvagten, det er en dårlig vagt at sove i. En »pudsfisk« gik agter til skipperen og bad ham om at låne sig en gammel dagbog, så gav han besked om, at der skulle være »grandestævne« i lugaret. Der mødtes alle. Dagbogen var protokollen, og man efterbede den gamle sysselmand i Fuglafjørður. Det meste, som stævnet gik ud på, var, at to høner tilhørende to koner var dømt til at fjernes. De, som spillede konerne, græd og skabte sig, fordi æggene var børnenes bedste føde. Dette var meget morsomt. Sådant noget kunne man finde på, når man lå underdrejet for uvejr.«<sup>37)</sup>

## *Dans og kvad*

»En gammel knark, som så, at der var kommet et fast bord i lugaret, udtalte arrigt hen for sig: »Den går ikke, nu bliver der ikke plads til at danse i lugaret.«<sup>38)</sup>

Det var ikke almindeligt, at man dansede ombord, undtagen ved særlige lejligheder i oprømt stemning; men nævnte citat kunne tyde på, at dans — færøsk ringdans — var almindelig ombord i den første tid, men det har vi

ikke materiale nok til at udtale os om. Man kunne danse på dækket i godt vejr eller på banjeren i lasten, når der var plads der.<sup>39)</sup> Mangelen på danseplads forhindrede imidlertid ikke, at man kunne fremsige et kvad eller en vise uden tilhørende dans.<sup>40)</sup> Men der var imidlertid ikke alle kvad og viser, som man måtte synge på havet, men det vil blive omtalt i et andet afsnit.

Undertiden fandtes der musikinstrumenter ombord, mest harmonika og mundharpe, undertiden fandtes der også en grammofon.<sup>41)</sup>

## Sløjd

På de lange rejser til Grønland og tilbage udviklede der sig meget sløjd- og husflidsarbejde ombord. Dette arbejde eksisterede også til en vis udstrækning ved islandsfiskeriet. Som arbejdsmateriale anvendte man træstumper, drivtømmer, tovværk eller lignende. Når motor kom ombord, og man fik smederedskaber, begyndte man også at bearbejde jern ombord.<sup>42)</sup> Desuden medførte man til en vis udstrækning materiale med henblik på sløjd ombord.

Det var især gaver til kone og børn man lavede, men også redskaber, som kunne gøre nytte i husholdningen derhjemme og i fiskerens hjemmearbejde.

I den følgende oversigt kan man få indblik i variationen af genstande, som man lavede:

Baljer, lavet af halverede kødtønder, malet og fikset op  
Bendlasneis (redskab til at sno høbånd med)  
Billedrammer  
Buer (legetøjsbuer)  
Dukkehuse  
Dukkesenge  
Dukkevogne  
Eyskar (øsekar i en båd)  
Fleygingarstong (Fuglefangerketcher)  
Fuglebure  
Grydeskeer  
Greytarsneis (rørerredskab)  
Gulvmætter  
Haki (færøsk spade)  
Hakafótur (træskaftet til haki)  
Harpuner  
Hvólpalás (særlig trællås med låsemekanisme, der anv. på Færøerne)  
Hørive  
Hørivepinde  
Kveistrar (fejkekoste af sammensyede fuglevinger)  
Leypur (tremmekasse til at transportere på ryggen)  
Modelbåde  
Modelskibe  
Naddatvora (rørerredskab)  
Orv (skaft til le)  
Pølsepinde  
Rørerredskaber  
Sejldugstasker  
Strápartar (del af en spinderok)

Skakbrikker  
Skrin (små)  
Skamler til at sidde på  
Skeder af træ til knive

Beskæftigelsen med husflid har uden tvivl haft en meget stor rekreativ betydning, ikke blot som tidsfordriv, men også fordi det på sin vis knyttede fiskernes tanker til hjemlige forhold og på denne måde bevarede kontinuiteten i hjemmelivet, som fiskeren måtte undvære i den lange tid, han var hjemmefra.

### *I land*

Islands øst- og nordkyst er meget tyndt befolket, kun spredte gårde findes langs kysterne, kun få steder var der mindre byer. De steder, hvor færøske skibe kom i havn, var på Østlandet Seyðisfjörður, Norðfjörður og især den lille flække Skála på Langanes, hvor færingerne hyppigst kom. På Nordlandet kom man ind på Hafnafjörður. Den tid, man var i land, var meget kort og sjælden. Noget kunne tyde på, at der eksisterede et vist symbiotisk forhold mellem visse bønder på Østlandet og de færøske fiskere:

»Skibene sejlede i almindelighed ind i disse bajir... et eller to huse. Man kom ikke i land, uden når man manglede is og agn, særlig is og sne. Og det havde man på disse bajir, fordi de samlede sne om vinteren med henblik på færingerne. Og man havde i grunden ikke anden forbindelse med islændingene end denne. Og kvinder så man ikke. Det kunne være i en bondes hus, men i almindelighed så vi ikke noget til kvinder... og det var byttehandel, det var ikke penge. Bonden fik kiks, salt og lignende som betaling.«<sup>43)</sup>

Den begrænsede fritid begrænsede også mulighederne med kontakten med islændingene. En meddeler beretter, at de plejede at besøge bondegårdene, og at de islandske bønder var meget gæstfri.<sup>44)</sup> Kun en enkelt meddeler fortæller om konflikter imellem islændinge og færinger.<sup>45)</sup> I almindelighed tør man formode, at forholdet mellem færinger og islændinge har været godt.

Som regel var der flere færøske skibe i havn samtidig, og her mødte man andre færinger og udvekslede nyheder:

»... som regel fulgtes to og to besætningsmedlemmer i land, det var aldrig sådan, at en hel besætning tog i land på en gang. Man fandt sig kammerater blandt disse fremmede mænd, f. eks. mænd fra Suðuroy kunne stifte bekendtskab med mange mænd fra de nordlige øer eller fra Sandoy og Skúvoy, man fandt sig kammerater blandt dem. Det er altid således, at nogen holder mere sammen end andre. Sådan er det nu engang, det menneskelige sind er så forskelligt.«<sup>46)</sup>

Når mange var i land på en gang og særlig, hvis man havde noget at læse sig på, så kunne det ikke undgås, at man slog en ring og dansede; der berettes således om, at færinger og franskmænd skulle danse sammen, og franskmændene skulle kunne kende den færøske ringdans, men oplys-

ningen kan desværre ikke verificeres. Når man var i land, særlig sidst på rejsen, sørgede man for at plukke en masse bær, som man havde med hjem som gave til børn, slægt og venner.

På Sydkysten blev fiskeriet almindeligt efter 1. verdenskrig, og da kom fiskerne undertiden ind til Reykjavík. Her var der større muligheder til adspredelse, men problemet var det samme som på Østlandet; der var ikke megen tid tilovers, når man havde udført det arbejde, som man skulle. Det meste af tiden gik med at spadserere i byen.

»Kigge på udstillingsvinduer, for der var ikke meget at købe for. Jeg købte min mor et mælkekruke, men så var der ikke noget tilbage til far.«<sup>47)</sup>

»Spadserede og så os om. Kiggede på pigerne, der vaskede fisk, eller dem, som lagde sild i tønder. Man ønskede, at man kunne klemme en — føle varmen, men bare drømmen...«<sup>48)</sup>

Ellers gik man på sømandshjem, til møder, i biograf, drak kaffe og spiste kager, hvis man havde nogen øre på lommen. Nogen kunne også leje en bil og køre rundt i Reykjavík.<sup>49)</sup> Og endelig fik enkelte sig en tår over tørsten.<sup>50)</sup> Men den største begivenhed var, når man skulle hente eller skrive brev.

### *Breve og brevskrivning*

Postforbindelsen var meget dårlig imellem Færøerne og Island i den første tid af slupfiskeriet. En meddeler fortæller, at:

»De første 5 år jeg var på fiskeri, husker jeg ikke noget om, at der kom breve ombord. Vi var sjældent i havn, men i de senere år blev der som regel skrevet, når vi var i land.«<sup>51)</sup>

Denne meddeler var på sin første rejse i 1926. Men det fremgår af det øvrige kildemateriale, at de fleste fik et eller to breve på hver rejse, og korrespondancen blev hyppigere med årene og de bedre postforbindelser. Før man tog hjemmefra, underrettede man slægt og venner om, hvilke havne man regnede med at opsøge. Reykjavík var selvfølgelig hovedhavnen på sydkysten, men man kunne også undertiden komme ind på Vestmannaøerne. På Østlandet kom man ind på Seyðisfjörður, Norðfjörður og især ind på Skála på Langanes. På Nordlandet kom man ind på Hafnafjörður. I de større pladser var der posthuse og sømandshjem, hvor man kunne afsende og modtage post, man kom også til Frelsens Hær:

»Når de færøske fiskere skrev hjem, mens de lå inde, tog de ofte ind til Frelsens Hær, de var altid venlige og gæstfri, og for det meste fik man både skrivetrejer og papir gratis.«<sup>52)</sup>

På Grønland var postforbindelsen i fastere rammer; der vidste man, at man fik »brev og pakker, hver gang damperen kom.«<sup>53)</sup> Damperen afsejlede til et fastsat tidspunkt, og alle vidste hvornår.

I kildematerialet er postforholdene på Skála på Langanes de mest om-

talte, for der kom man hyppigst, især for at indtage is og vand. Hvis man ikke kom til selve Skála, så plejede man at ringe dertil og forhøre sig, om der var kommet post, og så låne en hest og ride tværs over Langanes. »Det var 4 timer at gå hver vej.«<sup>54)</sup> Postforholdene på Skála var meget dårlige:

»En overgang var der ikke noget posthus på Skála, da kom brevene i en kasse fra Seyðisfjörður, og så kunne man selv lede efter dem i kassen.«<sup>55)</sup>

»Der var ikke noget posthus, så brevene kom i store papkasser. Når der var optræk til uvejr, samledes der ofte mange skibe i læ af næsset, så var der en forfærdelig roden efter breve. Det blev sagt, at en og anden bare tog en andens brev og læste det.«<sup>56)</sup>

Der er flere, der siger, at brevene kunne blive åbnet, før de kom ejermanden i hænde:

»På Skála plejede brevene at ligge i en gammel brugt kulkasse, hvor det skete, at en havde brudt en andens brev op og lagt det tilbage, så enhver kunne læse det, hvilket ikke burde være sket.«<sup>57)</sup>

En anden siger:

»Det skete, at nogen stjal breve fra hinanden.«<sup>58)</sup>

Hvor almindeligt det har været, at brevets hemmelighed blev brudt, ved vi ikke noget om, men det er forståeligt, at nyhedstrangen overvandt blufærdigheden, når en person havde gennemrodet bunken uden at finde et brev, som var adresseret til ham, for som en meddeler siger, at selvom brevene »ofte var beskidte udenpå, når de kom lugarsmændene i hænde, så var det godt at få brev.«<sup>59)</sup> Men krænkelser af brevhemmeligheden kunne undertiden være en skurkestreg eller en practical joke, når man ville drille en bestemt person.

Brevskrivningen havde sine morsomme episoder, som også er blevet belyst i færøsk skønlitteratur med tema fra slupplivet.<sup>60)</sup> Det var ikke alle, der kunne skrive, disse fik derfor hjælp fra andre:

»En, der var forlovet, men som ikke kunne skrive, fik en anden til at skrive for sig, men dette resulterede som oftest i forvirring, hvis det var en skælm, der skrev.«<sup>61)</sup>

Sammenfatningsvis kan vi om brevskrivningen sige, at det var et af lyspunkterne i fiskernes tilværelse, når de fik breve hjemmefra, for som en meddeler siger: »ofte var brevene gamle, men lige kærkomne.«<sup>62)</sup>

### *Kontakt med andre skibe*

Når to færøske skibe mødte hinanden, kunne de sejle på praj, d. v. s. at de sejlede så tæt ved siden af hinanden, at man kunne råbe over til hinanden og udveksle nyheder, ellers mødte man hinanden, når man var i land. Det var meget lidt, at færøske skibe kom i kontakt med udenlandske fiskerskibe, og ofte var det mest engelske trawlere, som undertiden kunne være til gene for de færøske skibe. Men i tiden før 1. verdenskrig kom færinger-

ne undertiden i kontakt med franske fiskerskibe. Følgende beretning henlægges til Sydisland i 1911:

»... undertiden var man ombord og besøgte en franskmand, de var gæstfri, glade for at snakke, de gav flasker med cognac... men man forstod ikke, hvad de sagde, medmindre der var en, som kunne lidt engelsk. Men de var gæstfri... ofte fik man en flaske. De havde jo ration af spiritus.«<sup>63)</sup>

### *Skæmt og grovkornede løjer*

Udover de fritidsaktiviteter, som allerede er blevet belyst, så kunne der undertiden opstå spontane aktiviteter af mere munter karakter som resultat af kedsomhed og frustrationer, der omformedes til practical jokes og grovkornede løjer. Efterhånden som tiden gik, blev der ikke flere samtaleemner tilbage, spil og lignende blev undertiden for trivielt, så kom lunerne, »torvmoldin«, d. v. s. tørvesmuldet, som forfatteren Heðin Brú kalder det.<sup>64)</sup> Disse grovkornede løjer havde nærmest karakter af en social sanktion mod hele den situation, man var i, men enkelte personer måtte bøde for det. Som oftest skete det hele i bedste fordragelighed, og man tog det hele muntert. Disse beretninger om disse jokes er som regel meget velformulerede, så jeg vil i det følgende fremlægge dem i meddelerens egen formulering og gruppere den omkring visse hovedtemaer. Det drejer sig kun om et udvalg af belæggene.

### *Løjer med sovende mænd*

»Når en mand lå og sov, kunne de binde en snor i hans ben, tage snøren op igennem skylightet og rykke ham ud af bænken.«<sup>65)</sup>

Denne spøg kunne drives så vidt, at manden ved benene blev halet helt op i skylightet, og undertiden kunne denne i ubetænksomhed tage sin kniv og skære snøren over, så han faldt ned på dørken og var nær ved at slå sig ihjel.<sup>66)</sup>

»Hvis to mænd lå og sov, kunne man finde på at gøre løjer med dem. Man bandt en snor om armen på manden, der sov i overkøjen, og om armen på manden, der sov i underkøjen, og når så den ene kom til at bevæge sig lidt i søvne, blev det den helt store opstandelse.«<sup>67)</sup>

»Hvis en af dæksvagten faldt i søvn på bænken, bandt man en snor i benene på ham og satte snoren fast i gryder og kedler, og så råbte man, at han skulle komme op på dækket i en fart, og der blev et gruelt ralder.«<sup>68)</sup>

»En eller anden kunne finde på at stikke en sejlarnstråd op i næsen på en, der lå og sov, så begyndte denne at klø sig og fryse, så grinede de andre. Når han så vågnede, var den gal, han udfordrede alle de andre, men han vidste ikke, hvem han skulle tage, alle så så uskyldige ud. Så blev han *rukka*.«<sup>69)</sup>

»Nogen kunne finde på at lægge en stor klump margarine på den bare mave på en, der lå og sov. Det var meget varmt i lugaret, så margarinen smeltede hurtigt, så kan I selv tænke jer resten.«<sup>70)</sup>

»En mand lagde sig på bænken for at sove, så blev der lagt en pose hagl på 50 pund på hans mave, så lå han der og råbte om maren.«<sup>71)</sup>

En meddeler fortæller, at undertiden sov de i hængekøjer, hvis så en mand ikke var hurtig nok til at tørne ud, så kunne de finde på at skære køjen ned, så indehaveren faldt ned på dørken med et brag. Dette kunne føre til slagsmål.<sup>72)</sup> Hvis en person f. eks. sov på dæksvagten, hvor han skulle være parat til at arbejde på dækket, så har det været en almindelig opfattelse ombord, at dette gjorde ham til et retfærdigt offer for drilleries.

### *Løjer med tøj og køje*

En meget almindelig spøg var at »låse« hinandens trøjer, bukser og dyne. Man låste trøjen ved at komme et krus i det ene ærme, som blev trukket igennem det andet, og så blev trøjen vendt med vrangen udad,

»et stort kaffekrus blev puttet ind i ærmerne således, at når man halede i dem, så blev randene på trøjen på hver sin side af kruset. Dette var helt umuligt at få op af den, som ikke kendte kunsten. Enten måtte han knuse kruset eller lægge det hele fra sig med håb om, at den lurendrejer, som havde gjort det, ville komme og hjælpe ham.«<sup>73)</sup>

Bukserne blev låst på den måde, at

»bukserne blev puttet ned i det ene bukseben, og det så fast og godt, at man havde svært ved at få dem ud igen. Man sprættede dem noget op langs sømmen indeni og syede så fast igen. Da lignede bukserne spiserøret på en hval, og man hængte dem ved siden af køjen, til manden vågnede.«<sup>74)</sup>

»Det var svært at få op igen, og en hidsig mand kunne snart opskære hele bukserne.«<sup>75)</sup>

»Man kunne binde en snor omkring buksebenet, så man ikke kunne få foden igennem, eller på samme måde om trøjeærmet. Man kunne også putte en kartoffel ned i støvlen.«<sup>76)</sup>

»det skete, at en fisk blev lagt ind under dynen hos en eller anden.«<sup>77)</sup>

»eller at en stor træsko blev lagt i køjen, lige før indehaveren gik til køjs, helst der hvor lænderne skulle ligge, da kom han hurtigt ud igen, og var ikke altid så venlig.«<sup>78)</sup>

»undertiden blev dynen låst sammen i en klump med f. eks. en flaske indeni — det kunne tage sin tid at få den op igen.«<sup>79)</sup>

En spøg, som ligger tæt op ad de her omtalte i form og indhold, var at »binde krus«. Krusene hang sædvanligvis på en nagle under en bjælke i lugaret, så kunne man tage en tynd tråd og binde den fast i hanken på kruset og fast i naglen under bjælken, og når så manden skulle tage kruset ned, hang det fast i tråden og han følte det, som om han tabte kruset, »men det blev hængende tilbage, og mange så meget pudsige ud i en sådan situation.«<sup>80)</sup>

»En dreng havde et billede af sin pige i køjen, således at han kunne se hende, medens han lå i køjen. En dag blev billedet udskiftet med selve den onde med horn og kløer. Den unge mand fik pludselig rasende travlt med at komme ud af køjen.«<sup>81)</sup>

»Støvlerne lå i et hjørne. En mand havde et par nye. En anden klistrede papirstykker på som lapper. Når den anden så ikke kunne finde sine støvler, sagde en eller anden: »Det er dine støvler.« »Nej, mine var nye.«<sup>82)</sup>

Undertiden kunne de også finde på at lave en dukke i menneskestørrelse af diverse beklædningsgenstande og lægge den ind i en andens køje og

få denne til at tro, at det var en meget træt mand, som havde lagt sig til at sove i hans køje.<sup>83)</sup>

### *Løjer med fiskeredskaberne*

Den hyppigste form for spøg var at lave løjer og grin med hinandens fiskeredskaber, f. eks. fylde en spand med havvand og lade den glide ned langs fiskesnøren bundet fast til den, medens ejermanden ikke var til stede. Når så ejermanden kom tilbage til sin fiskesnøre, troede han, at der var en meget stor fisk på krogen.<sup>84)</sup>

»Et grydelåg eller lignende kunne blive hængt på snøren. Da var det, som om en helleflynder var på krogen, det var tungt at hale op og for hid og did i vandet. Alle stod selvfølgelig parate med bådshagen for at slå krogen i den.«<sup>85)</sup>

Desuden kunne man hale snøren helt op og komme en fisk, af hvilken lippen var skåret af, på krogen, eller binde forfangene sammen til en sløjfe.<sup>86)</sup>

### *Drille kokken*

»Vi kunne putte havbest i røghatten, så kokken blev N.N.<sup>87)</sup>

»... smøre bunden på gryden med grønsæbe, så den ikke kunne komme i kog, hvor meget kokken end fyrede.«<sup>88)</sup>

»Jeg husker, at en engang tog en kartoffel og kastede den efter kokken og ramte ham i nakken.«<sup>89)</sup>

### *Drille bedstemanden*

Bedstemanden undgik sædvanligvis drillerier i enhver form, men der kunne opstå situationer, hvor besætningen kunne gøre grin med ham med en vis retfærdighed:

»Her skal blive fortalt om en uskyldig spøg. Det var en smuk sommerdag, vi forsøgte at stå ved snøren på dæksvagten, men vi fangede ikke noget. Dækket var tørt og rent. Bedstemanden var led og ked af at stå der til ingen nytte, han går over i læ midtskibs og lægger sig ned på dækket og falder i søvn. Nu var der en chance til at gøre noget. De beder mig om at hente mine bukser og min trøje. Jeg var med på den med det samme. Når jeg kom op igen, var der ingen mangel på materiale. Så gik vi igang med at lave en lang tynd mand, mine bukser og min trøje var yderst. Manden skulle selvfølgelig forestille mig, han var ganske pæn. Vi bar os meget forsigtigt ad, lagde manden ved siden af bedstemanden. Der lå de så søde ryg mod ryg. Når nu bedstemanden vågner, strækker han sig og vender sig omkring, ser manden — mig — ligge der og sove. »Gå til snøren med dig,« siger han, men manden rører ikke på sig. »Det er ikke her, du skal ligge og døvne,« han rykker i ham igen og giver ham foden i røven, men nu ser han, hvordan det er fat og bliver gal. Han skulle jo være os andre til et godt eksempel.«<sup>90)</sup>

### *Diverse drillerier*

Gamle mænd kunne undertiden blive udsat for diverse former for drillerier:  
»En gammel halvblind mand, som ikke ville indrømme, at han var dårligt seende, står

foran på skibet og holder udkig efter is. En mand går frem til ham og holder hånden foran øjnene på ham og spørger: »Nå, ser du nogen is?« »Jo,« mener den gamle, »nu tror jeg, at der er noget forude.«<sup>91)</sup>

»Oftede drev man det for vidt. En varm sommerdag på Østlandet, der var ingen fisk, klatrede jeg og en anden op i storvandet i bagbord; da vi var kommet halvvejs op, begyndte vi at pisse ned over en gammel mand, som stod og fiskede foran storvandet. Han så op og fik det hele i ansigtet; det er ikke nødvendigt at fortælle, at han blev gal. Vi turde ikke gå ned igen, men gik op til korstræet for at sætte os. Når der så var gået en tid, listede vi os ned i styrbord. Han havde klaget over os til skipperen, så vi fik et par ord af ham. Bagefter angrede vi det, for det var for meget at gøre mod en gammel mand, men når man er ung, så gør man så meget uden at tænke over det.«<sup>92)</sup>

»Hvis nogen skulle til at barbære eller vaske sig, så forsøgte man at få ham til side, før han begyndte, så kom man salt i vandet, så kunne han stå der i lang tid med sæben, før han anede uråd.«<sup>93)</sup>

»Undertiden, når kabyssen var varm, strædede de peber på ringene, og alle kom frysende ud af køjerne.«<sup>94)</sup>

»Hvis der var nogen, der var med på sin første rejse og skulle til at male kaffe, så spurgte han efter kaffemøllen. En eller anden pegede så på vræleren. Jo, denne unge kom så kaffen i vrælertragten og begyndte at dreje — der kom et frygteligt vræl. Frivagten i køjerne var ikke venlig.«<sup>95)</sup>

### *Forskrække hinanden*

»Jeg husker engang, at skipperen på en hjemrejse fik to mænd til at gå ned i lasten i olietøj og smøre sig ind med sod i ansigtet. Så blev kokken, der var bange for alt overnaturligt, sendt ned i lasten efter et eller andet. Da han så så disse skræmsler, var han ved at radbrække sig selv, som han skyndte sig at komme op af lasten igen og kom beklemmt om hjertet og beredtede om tildragelsen.«<sup>96)</sup>

»Om natten, når det var mørkt, kunne man snige sig op på dækket med et eller andet for at forskrække en, der havde dækstørn.«<sup>97)</sup>

»Engang, husker jeg, var en mand gået fra snøren, og da stoppede de en død rotteunge ind i tommelfingeren på hans vante, han var bange for rotter. Da han mærkede rotteungen, smed han vanten langt op i luvs.«<sup>98)</sup>

En anden meget dramatisk begivenhed skildres således:

»En mand havde forstoppelse og sad og forsøgte at trykke over evne, men uden resultat. Det var imidlertid lykkedes for en af besætningen at komme en levende *uvak* (fisk) i bukka, idet han satte sig ned. Dette var en ældre mand, og da han nu i al sin elendighed atter rejste sig med uforrettet sag og ser, at en *uvak* svømmer i bukka, bliver han ude af sig selv af raseri. Idet han smægede skjortærmerne op og udfordrede besætningen i begge bord, brølede han: »Jeg har gudsød ikke skidt den.« Denne spøg virkede så godt, at proppen røg ud, og naturen fik sin gang igen.«<sup>99)</sup>

Hermed skulle disse muntre sociale aktiviteter være tilstrækkeligt belyst. Det undrer vel ikke nogen, at spøgen undertiden kunne udarte sig til konflikter ombord, men som regel tog man det med stiv arm. Hvilken funktion havde så disse løjer ombord? Jeg har allerede berørt det i indledningen til afsnittet, man kan vist forklare dem som et nogenlunde accepteret afløb for det psykiske pres, irritation over konstant at være påtvunget hinandens selskab, samt det begrænsede privatliv og den klaustrofobiske

fornemmelse af at leve på en så lille plads, for at slutte med forfatteren Martin Joensens ord:

»... så kunne de føle sig som fanger på havet på et skibsdæk og i et rum, som de havde af inderste sjæl og med oprigtigt sind, og imellem mænd, hvis ansigt de var så lede og kede af at se, at de i arrigskab undertiden ønskede hinandens ansigt slået til blods, så man i hvert fald på denne måde fik det interessante syn at finde et ukendeligt fjæs ved vagtskiftet.«<sup>100)</sup>

## Hjemrejse

Sidst i september eller i begyndelsen af oktober satte de færøske islandsfiskere kursen hjem mod Færøerne. På dette tidspunkt var besætningen som oftest led og ked af at ligge på havet, som jeg har antydnet i andre afsnit.<sup>1)</sup> På vejen hjem blev skibet rensset og vasket indenbords, nærmest at betegne som en slags overgangsritus fra fiskeri til hjemmeliv:

»Det var skik at vaske skibet indenbords på hjemrejsen, og dette gav bedstemanden os nu besked om. Så blev der vasket, alt hvad der stod på dækket, skanseklædningen, ræling, fiskekasse, skylight, rorarmen, dengang var der ingen rok til at styre med, og masterne op til svanehalsen. Ofte blev lugaret også vasket, men kahytten blev vasket af kokken. Når det hele var færdigt, var skuden meget pyntelig, og vi var stolte over at være indenbords.«<sup>2)</sup>

»Da vi var kommet syd for Island, blev det vindstille. Ingen bund, intet fiskeri var muligt. Så nu havde vi god tid til at vaske skibet indenbords, som vi kaldte det. Det blev gjort. Og eftersom det var stille, fik vi også lejlighed til at gøre meget andet, især os der var unge. At hale kæderne op på dækket og rense dem godt, således at de blev spulet og skrubbet. Og så tog vi ned i kædekælderen for at rense den, for den var ofte uappetitlig, for alt det uappetitlege, som blev spulet fra dærken, løb derned. Så det var uhumskt. Når kælderen var ren, blev kæden lagt ned igen. Og så tog vi fat på forlasten. Der var der en snekrybbe med sildekassen. Når det var gjort, gik vi igang med lippekasserne, omkring 14, rensede dem godt og satte dem ned i snekrybben. Og så skete det også, hvis der var tid dertil, at vi blev bedt om at vaske lugaret. Således kunne en gammel skipper beordre de unge, når han ejede skibet selv.«<sup>3)</sup>

Det sædvanlige var, at rengøringen af skibet blev delt op i portioner, en til hver mand ombord, og så måtte han selv om, hvornår han gjorde det, bare det blev gjort, før skibet kom i havn.<sup>4)</sup> Ifølge kontrakten var besætningen pligtig til at hjælpe til med aftakling og fortøjning af skibet:

»Så kom vi til land, og så blev skibet fortøjet. På enkelte pladser blev skibet lagt således, at bagbordsanker blev ført i land og sat fast der, så godt som det lod sig gøre. Så blev skibet lagt således, at trykket blev lige stort på begge kæder. Så blev der aftaklet, sejlene blev taget ned, tørret, rullet sammen, surret, alle fald og ender blev trukket ud, så blev dette ført på plads i land. Medens dette blev gjort, sørgede kokken for, at kabysen og køkkesrejet skulle være i nogenlunde pæn stand, når han forlod skibet og havde ført det i land, som skulle føres i land.«<sup>5)</sup>

»Så snart som skibet kom i havn, begyndte besætningen med det samme at skrubbet skibet udenbords, før algerne satte sig for fast i skibet, for så kunne man næsten ikke få dem af igen.«<sup>6)</sup>

Hvis fangsten var solgt, når skibet kom hjem, kunne man sejle fisken til køberlandet med det samme; den kunne også blive opløst på

Færøerne og blive virket til klipfisk; undertiden blev fangsten liggende ombord, til den var blevet solgt.<sup>7)</sup> Det afhang af markedssituationen.

Personligt glædede fiskerne sig meget til hjemkomsten, som også er blevet belyst i færøsk skønlitteratur.<sup>8)</sup> En meddeler fortæller således, at man altid sørgede for at have et sæt undertøj til at tage på, når man skulle i land på Færøerne.<sup>9)</sup> Desuden vaskede alle sig umiddelbart før hjemkomsten og barberede skægstubberne af:

»Det var glæde og fest ombord, når vi kom ind imellem øerne, man spurgte ikke efter, hvem der havde frivagt, og kokken blev heller ikke kritiseret, selvom han blev NN men det behøvede han heller ikke, fordi alle var på dækket, så han havde plads nok i lugaret. Alligevel kunne han ikke holde sig i ro dernede.«<sup>10)</sup>

»Det første, som man gjorde, når vi kom i havn, var at vaske sig og klæde sig nogenlunde på, således som færingerne er vant til at gøre, før de går i land. Så gik vi til telefonstationen for at ringe hjem, både for at fortælle, at vi var kommet hjem og for at forhøre os om, hvordan det stod til derhjemme.«<sup>11)</sup>

Hvis skibet kom hjem med fangsten midt om sommeren, var der ikke altid tid til at komme hjem, fordi skibet tog afsted igen med det samme. Imellem varturen og sommerturen havde besætningen fri i 14 dage, og i denne tid kunne man lave forskellige arbejder hjemme.

En meddeler fortæller, at fiskerne sørgede for at komme så hurtigt hjem som muligt til familien, selv dansen i skibets hjemmehavn øvede ingen fristelse. Til gengæld deltog fiskerne med liv og sjæl i dans og festligheder, når skibet blev rigget til om foråret.<sup>12)</sup>

# *Supranormal kommunikation*

## Begreber

Sluppfiskerne levede i et isoleret univers af vand, vejr og vind ombord i et fiskerskib på knap 100 tons. På bankerne omkring Island fandtes omkring 100 sådanne færøske småsamfund, undertiden flere og undertiden færre. Disse samfund var stort set ens. Alle var der af samme grund og alle jagede efter det samme bytte, nemlig torsk. Dels skulle skibet sejles til fiskebankerne, dels skulle fisken lokaliseres, og dels måtte man tage hensyn til andre fiskerskibe, idet hvert skib på en vis måde var brik i et system, hvor alle skibene stod i relation til hinanden. I dette hovedafsnit vil der blive gjort et forsøg på at belyse, hvordan de færøske sluppfiskere forsøgte at bevare en vis kontrol over deres situation og omgivelser, og hvordan man forsøgte at skaffe sig oplysninger om verden omkring sig. Dette afsnit er således om udveksling af oplysninger.

For moderne fiskerskibe er kommunikationen mellem fiskerskibene indbyrdes ikke noget teknisk problem. Alle skibe har i dag radio og radiotelefon, hvorved man hurtigt kan komme i forbindelse med andre skibe og med verden omkring sig. Skibene kan også kontinuerligt orientere hinanden om, hvor de befinder sig og hvor meget de har fanget; at telekommunikationen også kan bruges i strategisk øjemed er en anden sag.<sup>1)</sup> Desuden har man ombord i de fleste tilfælde et effektivt elektronisk udstyr i form af radar, ekkolod, decca, asdic etc., hvorved man kan kontrollere en meget stor del af de fysiske omgivelser, samt lokalisere fiskestimer på en forholdsvis sikker måde. Alle disse oplysninger, som nu er en selvfølge for fiskeren, var uopnåelige for sluppfiskeren. Det eneste, han kunne gøre, var at tolke de fysiske omgivelser ved hjælp af egne sanser i den udstrækning det var muligt, vandets farve, skyformationer, fugle, bundforhold etc., samt bruge de redskaber og den kundskab, som skipperen havde til sin rådighed. Mange af de oplysninger, som sluppfiskeren benyttede sig af, lå på grænsen af det naturlige og det overnaturlige. Rent geografiske og biologiske kundskaber og iagttagelser samt supranormale oplevelser, der tjente som beslutningsgrundlag for sluppfiskerne, indgik som et samlet hele i deres kognitive system. Det kognitive system er det

kulturelle filter, igennem hvilket vi sier vore indtryk af omverdenen, eller den kulturelle struktur, efter hvilken vi klassificerer, former og tolker oplevelser. Det er et mønster, som skaber orden og konsistens i flommen af vore indtryk. Det kognitive system er dynamisk, idet det til stadighed gennemgår en integrationsproces, hvor man får tilført nye kundskaber, nye indtryk og nye værdier, som bliver vævet ind i den kognitive struktur. Man taler også om kognitive kort, som er blevet defineret som det system af værdiorienteringer eller grundlæggende vurderinger, som styrer vor måde at tolke omverdenen på eller vor adfærd mod andre mennesker.<sup>2)</sup>

Ved sluppfiskeriets indførelse opstod der ikke blot en ny situation på Færøerne med påfølgende ændringer i samfundsstrukturen, men også for føringer, som var blevet sluppfiskere, blev de kognitive kort mere finmaskede. I største delen af den her skildrede periode havde skipperne og fiskerne kun mulighed for at drage nytte af sine egne sansers umiddelbare indtryk og iagttagelser. Skipperen kunne danne sig et grundigt indtryk af bundforhold ved at lodde dybden og smøre margarine under loddet, og ved at sammenligne torskens årstidsbestemte bevægelser med tid og søkort kunne skipperen få et nogenlunde sikkert overblik over, hvor han ville kunne lokalisere torsken på et bestemt tidspunkt. Også på andre måder kunne han danne sig visse holdepunkter i den begrebsdannelse, som han gjorde sig i sin tolkning af naturen. Skipperen havde lært sig at iagttage naturen, således at han kunne tolke den ved hjælp af dens eget sprog. Udover dette indgik en hel del supranormal traditionskapital i sluppfiskernes kognitive struktur. De supranormale oplevelser, som visse sluppfiskere havde, kan vi i og for sig godt kalde for supranormal kommunikation, hvorved forstås udveksling af meninger ved hjælp af overnaturlige kræfter og sammenhæng, hvor man ved tolkning af de supranormale kræfters og sammenhænges udtryksform skaffer sig oplysninger og derved en vis kontrol over sine omgivelser og sin situation. Disse sammenhænge kunne være i form af magi og tabu, og endelig så man en vis tegnforbindelse mellem visse begivenheder i form af varsler, drømme eller tegnforbindelser gestaltet omkring supranormale væsener.

Denne supranormale kommunikation udgjorde, sammen med de rent naturgeografiske og biologiske iagttagelser, det grundlag, med baggrund i hvilket skipperen tog sine beslutninger. I konverteringen af sin virkelighedsstrukturering til praktisk nytte gjorde skipperen dels brug af en for en stor del personlig og en kollektiv referenceramme.<sup>3)</sup> I sine naturgeografiske og biologiske iagttagelser havde skipperen instrumenter som kort, log, lod samt de kundskaber, som han havde erhvervet sig under sin uddannelse til skipper. De fleste skipperne havde desuden helt personlige aktiver, som de brugte både i tolkningen af naturen og i tolkningen af supranormale tegnforbindelser. Det, som man sædvanligvis kalder for kollektiv tradition i den supranormale sektor, svarer til den »normale« kundskab, som alle skipperne i kraft af deres uddannelse er fælles om. På

samme måde som man kun kan forstå et søkort rigtigt, hvis man forstår signaturerne rigtigt, så må man også kunne tolke den supranormale kommunikation, d. v. s. at man må have et alment accepteret system til at strukturere de tegn på, som åbenbares i den supranormale kommunikation, og det er det, som Lauri Honko kalder for en referenceramme.<sup>4)</sup> Referencerammen er domineret af den kollektive tradition,<sup>5)</sup> men der er altid visse muligheder for individuel tolkning — disse tolkninger kan opstå som fikseringer, et ord som vi om lidt skal komme tilbage til, disse kan imidlertid ved at blive omsat i mundtlig beretning eller ved at blive efterlignet også i løbet af nogen tid blive del af den kollektive tradition.

Begreberne magi, mana, tabu og omen har været meget diskuteret i etnologisk litteratur.<sup>6)</sup> De skal ikke blive offer for nogen diskussion i denne forbindelse. Man skelner sædvanligvis imellem divination eller omen, hvor man ved hjælp af forskellige overnaturlige tegnforbindelser får oplysninger om hændelsesforløb i fremtiden, og magi, hvor en overnaturlig kraft kan påvirke et vitalt område eller vitale funktioner. Disse supranormale årsagsforbindelser eller magi kalder Eskeröd også for mana.<sup>7)</sup> Magien kan være operativ, d. v. s. at man direkte kan påvirke et årsagsforløb ved at udføre visse handlinger. Men magien kan også være negativ eller prohibitiv, som Eskeröd kalder den, d. v. s. at man undlader at udføre visse handlinger, som kunne være til skade for ens vitale interesser, i vores tilfælde fiskeri eller sejlads. Men også omen kan under visse omstændigheder blive aktivt eller operativt, hvor man bevidst forsøger at fremkalde gode omen, det som Eskeröd kalder ominal magi. På den anden side kan man også forsøge at undvige onde omen, det som Eskeröd kalder for ominøst tabu, og på denne måde »corriger la fortune«. Både magi og tabu stiller visse normative forventninger til mennesket, der ønsker visse vitale interesser tilgodeset, og personen må derfor bestræbe sig på at gøre et så godt indtryk på de supranormale sammenhænge som muligt i forventning om maksimering af sine interesser eller imødekomelse af de behov, som lå til grund for interessen.<sup>8)</sup> Denne adfærd er ikke væsentligt forskellig fra det transaktionelle mønster eller det strategiske spil, som udspilles mellem skipper og besætning, men i de supranormale transaktioner kunne man ikke altid beregne udfaldet af transaktionerne med det samme.

Ordet *fiksering* er tidligere blevet brugt i etnologisk sammenhæng, f.eks. kulturfiksering, og indenfor tænkningens psykologi anvender man ordet i flere betydninger.<sup>9)</sup> Ordet fiksering kommer af det latinske ord *fixere* og betyder at fæste, i dette tilfælde at noget fæstner sig i ens opmærksomhed. Det er ikke så langt fra det, som jeg her kalder for *supranormale fikseringer*, til udtrykket en *fixe ide*. Hvad jeg forestiller mig ved supranormale fikseringer, forklares bedst på følgende måde:

Mange af de kildebelæg, som vil blive fremstillet i det følgende, har karakter af troshandlinger — man kan næppe kalde dem for trosfore-

stillinger, da dette indebærer noget mere — og de fleste af dem har vist sig at være meget individuelle.

Fikseringerne er resultat af den interesse, der dominerer individet. Eskerød har behandlet emnet interessedomnans i en afhandling.<sup>10)</sup> Fiskeren har været så domineret af sin lyst til at fange så meget som muligt, dels af økonomiske årsager, dels fordi han var et konkurrerende individ i et samfund med stærk konkurrence, at han lagde mærke til enhver detalje og enhver ændring i sine omgivelser, sin egen fremtoning, klædedragt, adfærd, fiskeredskabernes tilfældige udseende etc. og fortolkede den som et muligt forbindelsesled til overnaturlige sammenhænge. Han har pludselig fæstnet sig ved en forvikling på forfanget en dag, han har fået særlig mange fisk, eller han har haft en særlig vante på hånden en sådan dag, og endelig kan en skipper have lagt mærke til, at en person har haft et bestemt skrin med, og han har så tillagt dette en overnaturlig kraft. Alle sådanne tilfældigheder kunne i en given situation tiltrække sig fiskernes opmærksomhed og tillægges en overordentlig stor betydning — det blev nærmest betragtet som et tegn til efterfølgelse. Det er blevet betragtet som en norm, og en norm der skulle følges, og hvis den ikke blev fulgt, så kunne man risikere, at man blev uheldig med fiskeriet. At gøre en ting på samme måde, anvende eksakt samme bevægelser etc. blev så en vane, og som en af meddelerne siger »vanen er en magt, så mærkeligt det end lyder.« Fikseringerne kunne fæstnes på hvad som helst: repetition af adfærd, klæder, fæstne tankerne på noget bestemt. Fikseringerne er ikke tradition i den forstand, at de behøves at trades fra den ene person til den anden, de er at betegne som personlige opfindelser. Men individet, der har disse fikseringer, er præget af en vis form for religiøsitet. Hermed forstår vi ikke religiøsitet i kristen forstand, men nærmest det, som Honko kalder for »homo religiosus«. <sup>11)</sup> I sin tid har man sikkert ikke talt om disse supranormale fikseringer, men alligevel har der været traderingsmuligheder, idet fiskerne har holdt et vågent øje med hinandens gøren og laden, og især har man holdt øje med de dygtige fiskere og efterlignet deres adfærd. En meddeler fortæller således, at han altid holdt øje med, hvor mange favne de dygtige fiskere havde ude på snøren, når fisken svømmede oppe i vandet.<sup>12)</sup> Dette fremgår også med al tydelighed af vores fremstilling af konkurrencen ombord. Men de fleste fikseringer er blevet individuelle magiske handlinger, som det enkelte individ i nogen grad har set sig tvunget til at udføre gennem kortere eller længere tid. For den ene fiksering kunne fra tid til anden blive domineret af en anden fiksering, som trængte den første bort, idet dennes magiske virkning aftog i løbet af nogen tid.

Indtil nu har jeg kun omtalt fiskeren og hans relation til sit fangstbytte. Fiskeriet er en form for jagt, hvor torsken er byttet. <sup>13)</sup> Jagten besværlig-

gøres for det første af, at torsken lever i et element, som fiskeren ikke kontrollerer i samme grad som denne. Desuden er byttet jaget af flere jægere. Ved Island fiskede flere nationaliteter, men for de færøske slupp-fiskere var det kun konkurrencen med hinanden, der havde betydning. I de bedste år var der langt over hundrede slupper, der fiskede ved Island. Og alle disse skibe kappedes om at blive bedre end et andet. Skipperne kappedes også om at blive bedre end en anden. Fangstlykken var en relativ fangstlykke, for det, som havde betydning, var skippernes relative fangst i forhold til hinanden. Den færøske fiskerflåde havde sin egen sociale struktur, hvor man skelnede mellem de gode og de dårlige skibe og mellem gode og dårlige skipper. Størstedelen lå imidlertid midt imellem. Således måtte skipperne ikke alene have øje for at fange så meget som muligt, for at skipper og besætning skulle få så stor fortjeneste som muligt, men han måtte også hele tiden tænke på, hvordan han lå i fangst-hierarkiet i forhold til andre skipper — og som regel i forhold til en bestemt eller et par bestemte skipper, som han konkurrerede med. Dette medførte, at man hele tiden forsøgte at skaffe sig så mange oplysninger om hinandens situation som muligt og med baggrund i disse oplysninger at forbedre sin situation. Det var imidlertid ikke let i en tid, hvor radio og radiotelefon var ukendt ombord. Man havde kun mulighed for at anvende øjne og øren, når man kunne se og høre hinanden. Dette medførte, at man opererede med få og sjældne oplysninger om hinanden, alligevel udviklede der sig strategier, som blev anvendt i informativ tjeneste. Helt anderledes blev situationen, da fiskerskibene fik installeret radiotelefon. Da udviklede situationen sig at blive lig den, Andersen belyser i sine undersøgelser af moderne trawlfiskeri ved Newfoundland.<sup>13</sup>) Den telefoniske kommunikation antydes kun i denne undersøgelse. Den supranormale kommunikation tiltrådte imidlertid, hvor den normale kommunikationstjeneste var ufuldkommen.

Efter disse betragtninger vil vi gå over til at undersøge, hvordan de forskellige former for kommunikation og information kommer til udtryk i kildematerialet. Her kommer som det første en undersøgelse af den information, som man forsøgte at få i forbindelse med sejladsen.

## Sejladsen

Hele situationen under sejladsen fra skibets afgang til dets tilbagekomst var for en meget stor del udenfor fiskerens kontrol, alligevel forsøgte de at bevare en vis kontrol over situationen ved at tage hensyn til supranormale tegnforbindelser.

Hvis man mødte en fugl, som man sædvanligvis forbandt med ulykke, var det naturligvis et dårligt omen:

»Hvis man mødte en ulykkesfugl, så havde man ikke godt i vente.«<sup>1)</sup>

At møde en sæl var også et dårligt omen:

»Så man en sæl forude, når man tog afsted, skulle det betyde uheld.«<sup>2)</sup>

Også hvis man så et stykke drivtømmer på havet, var det et dårligt omen:

»Hvis man mødte et stykke drivtømmer, så ville det ikke komme til at gå godt.«<sup>3)</sup>

Men man kunne rette på skæbnen ved at opfiske drivtømmeret, det skulle en bestemt navngiven skipper have som overtro:

»Hvis man påsejlede et stykke drivtømmer, så tog man det ombord og gemte det i bænken.«<sup>4)</sup>

Troen på fredagen som en uheldig dag til at påbegynde noget nyt er meget udbredt på Færøerne.<sup>5)</sup> Den blev også af slupfiskerne anset for at være en farlig dag:

»Man måtte ikke afsejle på en fredag, heller ikke begynde på noget nyt arbejde på en fredag.«<sup>6)</sup>

Det har imidlertid mest været ærbødighed for kirken og religion, der gjorde, at

»man sejlede heller ikke afsted om formiddagen på en søndag, man ventede til søndagsgudstjenesten var overstået.«<sup>7)</sup>

Det var flere andre forholdsregler, som man måtte tage:

»Når man sejlede afsted, måtte man ikke vende mod solen, men altid med solen.«<sup>8)</sup>

»Første gang man underdrejede for at fiske, måtte det ske på styrbordshalse.«<sup>9)</sup>

En meddeler fortæller, at man ikke måtte fløjte — »det skulle betyde dårligt vejr.« Man måtte heller ikke synge eller kvæde, hvad som helst f. eks.:

»Fisken tager sin føde i vand« måtte man ikke kvæde ombord og andre viser med, som jeg ikke kan huske.«<sup>10)</sup>

Flere andre meddelere beretter, at man ikke måtte kvæde viser om »død og undergang«<sup>11)</sup> eller »viser, som havde med havet at gøre«.<sup>12)</sup> Det fremgår af kildematerialet, at følgende viser om død og undergang ikke måtte kvædes ombord i et skib:

Fisken tager sin føde i vand<sup>13)</sup>

Jon Rimmersøn eller Snekken hun ligger på landet<sup>14)</sup>

Harra Pætur og Elinborg<sup>15)</sup>

Norske Løve<sup>16)</sup>

Hr. Sinklar<sup>17)</sup>

Vaagen<sup>18)</sup>

og muligvis andre viser, som meddelerne har glemt i farten.

Operativ magi blev også praktiseret for at påvirke de overnaturlige

sammenhænge. En meddeler fortæller således, at man ikke måtte sætte en kniv i masten, for så kom der storm.<sup>19)</sup> Men man kunne også skaffe vind ved at sætte en kniv i masten:

»Når de ville have vinden til at skifte, så satte de en kniv i masten til den side, hvorfra man ville have vinden til at komme. Dette var særlig på hjemrejsen og når det var modvind.«<sup>20)</sup>

En anden meddeler følgende:

»På hjemrejsen blev en kniv stukket i masten på den side, hvorfra man ville have vinden til at komme. Et par gamle støvler eller vanter, som man havde slidt op, blev kastet i havet, idet man sagde: »Nu kaster jeg for god vind.«<sup>21)</sup>

Længslen efter kvinden der hjemme eller måske snarere kvindens længsel efter manden blev anset for en dragende kraft:

»Når man styrede på hjemrejsen og vinden blev mindre, eller det blev stille eller modvind, sagde mændene, at konerne ikke ville have dem hjem. Hvis vinden voksede eller blev mere efter ønske, så sagde man: »Der skal man bare se, din gamle derhjemme, hun trækker godt hjem.«<sup>22)</sup>

Man kunne også påvirke trækraften mere direkte, som følgende ud-sagn giver indtryk af:

»Når det blev vindstille, så blev roergængerens utålmodig, og da vendte han om på kasketten, tuden bagud, og satte en kniv i masten og brød udi at kvæde: Snekken hun ligger på lande. Hvis det ikke hjalp, så kunne det ske, at en mand, der enten var gift eller forlovet, sprang agter til hækbrættet og blottede sit lem. Da kunne vinden ikke gøre andet end at komme.«<sup>23)</sup>

Hesteskoen som lykkesymbol er almindeligt kendt:

»... en hestesko skulle være ombord, enten bagtil på stormasten eller på dækket bagved palstøtten.«<sup>24)</sup>

Langt den største del af denne her undersøgte tradition er ikke noget specielt for Færøerne, tradition med samme indhold er at finde mange andre steder. Det, som interesserer os i denne forbindelse, er ikke traditionen som sådan, men hvordan den fungerer i dette specielle miljø, idet traditionen anses som en anvendelig kundskabskapital på samme måde, som fiskeren anvender, efter vor mening, rationel kundskab.

## Lokaliseringen af fisken

Så snart man var kommet til Island og i nærheden af fiskebankerne, begyndte man at forsøge at finde frem til det sted, hvor man regnede med at kunne fange fisk. Det var forskellige tegn og mærker, som man lagde mærke til og som blev lagt til grundlag for afgørelserne. Selv om det kunne ske, at skipperen undertiden rådførte sig med sin bedstemand og enkelte besætningsmedlemmer, så var det ham, der traf den endelige be-

slutning. Lokaliseringen af fangsten var temmelig besværlig og krævede en hel del erfaring, for som en meddeler siger:

»At være fiskeskipper i dag kan efter min mening ikke volde de helt store problemer. Man behøver kun at kigge i et ekkolod eller i et eller andet instrument, som viser, hvor der er fisk, hvor dybt det er, og sågar hvad det er for en fisk, som man ser.«<sup>1)</sup>

Det, som fiskeskipperen kunne anvende i sin søgen efter torsk, var kun det, som han kunne observere umiddelbart med sine sanser, dertil kommer så en hel del supranormal traditionskapital, som vi skal behandle i et andet afsnit.

»Skipperne havde ikke andet end sine egne kunster, ved hjælp af hvilke de forsøgte at finde frem til fisken på de forskellige banker. Der hvor havet så levende ud, d. v. s. hvor der var meget plankton, hvor havet var fedt og hvor der var mange fugle, der kunne de regne med at finde fisk. Når de så endelig var kommet til et område, hvor der var fisk, så skulle man forsøge at holde sig til det samme område ved hjælp af sømærker. Eller også skulle man være opmærksom på bundforholdene, på hvilken dybde fisken var og på hvilken skråning den opholdt sig ved at holde godt øje med, i hvilken retning skibet drev.«<sup>2)</sup>

Man kunne dels orientere sig efter havoverfladen, for der hvor der var mange fugle og hvaler at se, kunne man regne med, at der var fisk, idet både fugle, hvaler og fisk for en stor del lever af plankton. Et andet begreb, som man brugte til at karakterisere havet med, var at det kunne være fedt:

»... ellers gik man meget efter, om havet var fedt, at vandet var fedt vil sige, at hvis der var en brise, så kunne man tydeligt se, at det glinsede på overfladen.«<sup>3)</sup>

Havet blev fedt p. g. a. plankton. Det var også andre symptomer, som man lagde mærke til:

»Var havet lyseblåt »petroleumsfarvet«, så kastede man ikke snøren ud, men var det brunt og hvis man så fuglene pikke plankton, blev skipperen veltilfreds.«<sup>4)</sup>

Også havets temperatur blev iagttaget:

»Varmen i vandet skulle man også lægge mærke til. Når man søgte efter fisk — både ved Grønland og ved Island — var 7 grader en god temperatur, blev vandet koldere, stod fisken dybere, men da flyttede den sig ikke så meget fra sted til sted.«<sup>5)</sup>

Af stor vigtighed var, at skipperen havde et godt kendskab til bundforholdene. Det frengår af de fleste meddeleres udtalelser, at fisken især opholdt sig på bankernes skråninger ned mod dybet:

»Vi havde ikke noget ekkolod, så man måtte lodde sig frem for at finde grundskråningerne. Fandt man ingen bund, så blev man ved at sejle, til man fik bund. Når man regnede med, at man var på det havområde, hvor fiskeri kunne finde sted, var havets farve det første, man så efter.«<sup>6)</sup>

»For det første skulle man have gode fiskekort og kunne bruge kortene og kende bundens terræn som en fisk og være dygtig til at pejle, så man altid kunne vide, hvor man flød. I mine unge dage så man ingen bund, det gør de nu... Det var forskelligt, som fisken stod. På Sydlandet stod fisken på sand og græsbund. Til denne bund skulle man så finde vejen, for der yngler torsken, og rognene sætter sig fast i græsset. Disse havområder skulle man lære sig at finde, og dem fandt man, hvis man var dygtig til kortet.«<sup>7)</sup>

En meddeler beretter, som omtalt tidligere, at man undertiden kom

margarine under bunden på loddet, for at man skulle kunne se, af hvilket materiale bunden bestod.<sup>8)</sup>

En meddeler fortæller, at en skipper kunne kende torsken på en bestemt lokalitet af udseende, og han lagde ikke klart til fiskeri, før han traf på sin bekendte:

»... der var mange, der havde snøren ude, medens vi søgte, og mange fik også bid, en eller to fisk, men der blev ikke underdrejet for fiskeri, før han fandt netop den art, som han ønskede, for når han traf helt rigtigt, »var helt beinur«, så var fisken altid større og tættere.«<sup>9)</sup>

De fleste skippere var udmærket klar over torskens sæsonmæssige vandringer:

»Men en ting er givet, og det er, at visse fiskere lagde mærke til fiskens vandringer i løbet af årstiden. De huskede de foregående år og de pladser, hvor de havde haft de bedste fiskedage. Havde måske mærket sig på kortet, hvilken grund der var den bedste, og hvor på grunden, og de skulle også have det rigtige dyb. Det skete ofte, at man skattede dybet. Når skibet lå underdrejet for fiskeri og den første havde nået bunden med sin fiskesnøre, spurgte skipperen, hvor dybt det var, og var det ikke det rigtige dyb, så satte man sejlene og sejlede videre. F. eks. viste det sig, at torsken på Sydlandet vandrede mod vest, efterhånden som foråret gik. Det var også bestemte pladser, hvor fisken var til en bestemt tid, og det havde nogle fiskere lagt mærke til. Jeg var sammen med en skipper, som vidste, at til den og den tid var der fisk på den og den plads. Et sted syd for Vestmannaøerne var fisken således omkring 20. april.«<sup>10)</sup>

Meddelelsen fortæller så om, en gang de lå og fiskede á Grynnuni på Sydlandet. De fiskede forholdsvis meget, men pludselig en dag beordrer skipperen at hale snørerne ind og sætte sejl, selv om fiskeriet gik fint:

»Besætningen talte indbyrdes om, om han nu mon var blevet skør ved at stikke af fra en så god fiskeplads. Men det gjorde han. Nu var det pladsen syd for Vestmannaøerne, det gjaldt, for nu var tiden kommet. Vi kastede snørerne ud næste morgen og fik et hav af fisk, og sådan blev det ved i flere dage.«<sup>11)</sup>

Det er flere andre, der beretter om fiskens vandringer f. eks.:

»Når det var forløbet noget af våren, vandrede fisken mod vest igen til Faxaflói på ren sandbund. Fisken i Mýruvík vandrede til Østlandet og standsede ved grundene Nesgrunnin og Kolmóla, hvor den standsede i sildestimen, som vi traf i 1918.«<sup>12)</sup>

Det var mange skippere, som forsøgte at systematisere sine jagttagelser; i denne forbindelse fik dagbogen eller skibsjournalens noteringer stor betydning:

»Jeg vil mene, at det for en stor del var dagbogen, som skipperen brugte til sin vejledning. Den blev skrevet for hver dag, skibets position og hvor meget de havde fisket for hver dag. Det er sådan fat med torsken, at den holder sig til bestemte steder på bestemte tidspunkter af året.«<sup>13)</sup>

Sømærker blev også brugt i udstrakt grad:

»Når de fiskede i nærheden af land i klart vejr, og så fik bid, så kiggede skipperen på land for at finde sig nogen sømærker, og på denne måde kunne det lykkes at fange fisk flere dage i træk.«<sup>14)</sup>

Disse sømærker blev især brugt under vårfiskeriet ved Sydland:

»Ved Sydland fiskede man ofte så nær land, således at fiskerne havde sømærker på land, som de kunne afpejle. Så pejlede man efter øer og næs og sammenlignede med søkortet, så kunne man se, hvor man var. Ved Vestmannaøerne anvendte man sømærker og på »Grynnuni« og »Selvogsbanka« anvendte man sømærker... På Østlandet var det ikke så nemt at holde plads, for her fiskede man for det meste langt fra

kysten. På Østlandet fiskede man om sommeren, og Østlandet er berømt for sin tåge; der kunne således gå lang tid imellem hver gang man fik taget middagsbredden. Dengang var det kun de færreste, som kunne beregne en længdegrad, derimod havde de en fantastisk evne til at »taka land« efter at have ligget i tåge i flere dage, og vi kom altid til det sted, hvor vi havde tænkt os at komme.«<sup>15)</sup>

Sømærkerne blev således især brugt under vårfiskeriet ved Sydisland. Det var forskelligt, hvor dygtige skipperne var til at afpejle sømærkerne, så man fik skibet til at ligge akkurat, som man ønskede det. En meddeler fortæller følgende om en af de dygtigste skipperne på Færøerne:

»NN har sikkert fisket ved at bruge sømærker. Jeg har hørt, at han hele tiden havde motoren i gang og stod selv i styrehuset, hvor han hele tiden bakkede og sejlede frem for at holde skibet på plads, så der har fisken stået net.«<sup>16)</sup>

Det har også været forskelligt, hvordan skipperne har forvaltet deres kundskabskapital, som nogen givetvis har haft i større mål end andre. Derfor blev det også naturligt, at nogen især efterlignede andre skipperne: »Skipperen kunne stå temmelig længe og kigge efter, om de fik noget; hvis han kunne se, at de fik bid, så sejlede man nærmere for at se, om man ikke også kunne fange noget. Det skete ofte, at man havde heldet med sig på denne måde.«<sup>17)</sup>

Det var nemlig således, som en meddeler beretter, at »det var forskelligt, som skipperne havde »næse« for fisk.«<sup>18)</sup> Udover disse iagttagelser af naturfænomener benyttede man sig også i udstrakt grad af en supranormal traditionskapital, og man kunne også have en særlig udrustning i form af en mere udefinerbar »torskeforstand«, som det freugår af følgende belæg:

»Nogen havde *drømmand*, dette kunne være meget praktisk, han fortalte ofte, hvor man kunne fange fisk. Men der var også noget andet, og det var at have torskeforstand (toskavit), dette havde ikke noget med forstand i anden henseende at gøre. Torskeforstanden fulgte som ofte dem, som ikke havde så megen forstand i anden henseende. Denne forstand kom ofte skipperen til gode. Denne forstand fungerede som anelser, hvor man skulle fiske. Skipperen kunne selv have torskeforstand, men af den grund også være forstandig i andre henseender, sådanne skipperne blev regnet for at være fornuftige mænd.«<sup>19)</sup>

Efter dette noget ironiske indlæg skal vi gå over til at belyse fiskesituationen.

## Fiskesituationen

I mange færøske hjem hænger et fotografi, med påskriften »Færinger på Selvogsbanken«. Dette billede giver et udmærket indtryk af alle de mange skibe, der ligger og fisker kun et stenkast fra hinanden. Til andre tider kunne de samme skibe flyde helt alene på det åbne hav uden forbindelse med hinanden. En del af denne stemning genfinder vi i Kiplings berømte drengeroman *Captain Courageous*. Denne undertiden fortættede og internationale stemning skal jeg imidlertid ikke komme nærmere ind på, men kun holde mig til fiskesituationen ombord i de enkelte skibe.

Nogle meddelere fortæller, at man også gik vagt under fiskeri i den første tid, d. v. s. at dæksvagten fiskede, medens frivagten kunne gå til køjs under fiskeri. En meddeler fortæller endda, at skipperen helst ikke så, at frivagten fiskede. Men sådan har det ikke været i den behandlede periode. Det sædvanlige var, at både dæksvagt og frivagt fiskede, når »der var fisk under skibet;«<sup>1)</sup> lå nogen og sov, så blev han vækket af skipperen. Kun hvis man var syg, fik man lov til at blive liggende.<sup>1)</sup> Når aflønningsformen var således, at den enkelte fisker kun tjente i forhold til det antal fisk, som han personligt halede op af havet uden hensyn til, om de andre fiskede noget eller ej, så havde ingen nogen særlig interesse i at vække en, der lå og sov. Det blev betragtet som en god gerning at vække en person, som lå og sov på frivagten, hvis skibet pludselig skulle sejle ind i en fiskestime.<sup>2)</sup> Men som helhed betragtet var alle naturligvis interesseret i at fange så meget som muligt på så kort tid som muligt. Det gjaldt især skipperen, som konkurrerede med andre skippere og som var ansvarlig overfor rederen, men som også selv kom til at tjene mere, idet han var aflønnet med en vis procentdel af fangsten.

Man fiskede, fra det blev lyst om morgenen, til det blev mørkt om aftenen. Dagens længde varierede jo efter årstiden. Under fiskeriet på Sydlandet var dagene forholdsvis korte og nätterne forholdsvis lange, idet dette fiskeri foregik i månederne marts—april, og man kunne i almindelighed få den tilstrækkelige søvn. Værre blev fiskeriet om sommeren, da man fiskede ved Islands nord- og østkyst, for her var natten kort, ja, lys en stor del af sommeren.

»Den eneste hvile man fik, var så frivagten, som man fik om natten, hveranden nat en del af aftenvagten og en del af morgenvagten og hveranden dag hundevagten. Dette gik udmærket, da natten var mørk, men da de lyse nætter kom — hvor gode de end kan være for sømanden — da vidste du dig ingen hvile. Der blev våget og arbejdet i op til to døgn uden en blund på øjet. Man var ofte ilde faren, når man nåede til rengøringen om aftenen, det skete, at flere skar sig, da de sprættede og flækkede fisken, af den rene og skære mangel på søvn. Nogen kunne smide kniven i havet i stedet for indvoldene. Engang, vi var særlig udkørte, husker jeg, at en ung dreng tog nogle indvolde med sig op i redningsbåden, og der sad han og fjantede med dem. Jeg gik over til ham og spurgte ham, hvad han lavede. Jo, han skulle til at rede trådene på forfanget ud igen, fordi de var blevet viklet ind i hinanden. Da var han blevet skør p. g. a. mangel på søvn.«<sup>3)</sup>

Det er utallige meddelere, der beretter om dette umenneskelige pres på de dage, hvor fangsten var stor. Fiskerne kunne falde om på dækket af den bare træthed. Bare de kom til at røre ved noget fast, så ville de falde i søvn. Dette gik især ud over de helt unge, som ikke var så udholdende:

»Vi havde fisket om fredagen og var færdige med rengøringen kl. 6 lørdagmorgen, gik så igen til snørerne og arbejdede hele lørdagen, da var det drøjt at holde øjnene åbne.«<sup>4)</sup>

»Det blev sovet meget lidt, intet kan man godt sige, uden om søndagen, ja, de kunne godt holde ud i to døgn. Så kunne en og anden være så ilde faren, at han ikke kunne falde i søvn igen. . . Skibet blev lagt an til fiskeri, så snart man var færdig med at gøre rent, om sommeren. Så igen til snøren. Men nu på det sidste brugte man den måde, at alle gjorde rent og 6 timers frivagt over det hele.«<sup>5)</sup>

Da skibene fik motor, sørgede begge vagterne for rengøringen og gik så til køjs for at sove i 6 timer, mens skipperen og motorpasseren holdt vagt.

Der findes adskillige andre belæg på den psykiske og fysiske overlast, som fiskerne led i de dage, hvor der var kæmpefangst. Enkelte påstår, at man kunne være vågen i op til 50 timer ad gangen, andre siger, at der sjældent gik et sammenhængende døgn uden en blund på øjet, og i de fleste tilfælde har man nok kunnet snuppe sig en lille en på øjet, men nogen hvilegivende søvn er det sjældent blevet til på de store fiskedage.

## Konkurrence

Konkurrerende adfærd er ikke ualmindelig i vores samfund, og konkurrencen kan både være positiv og negativ, det afhænger af, om den er med til at skabe harmoni eller disharmoni i samfundet. Nogle fiskeredskaber kræver en høj grad af samarbejde mellem individerne, f. eks. trawlfiskeri, og her er hver person tvunget til at yde sit bedste, for at arbejdet skal glide så let som muligt. Her kan konkurrencen dreje sig om at gøre arbejdet så hurtigt som muligt og så godt som muligt, f. eks. sørge for at trawlet kommer i søen på den bedste måde, hver vagt kan således konkurrere om at klare de forskellige arbejdsprocesser hurtigere end den anden. Således var forholdet også vedrørende sejlingen af en slupp og måske i nogen grad rengøringen af fangsten, men dette skal vi komme nærmere ind på senere. For at gøre en lang historie kort: ved en kompliceret teknologi kræves der en udstrakt grad af Kooperation, og selve den konkurrerende adfærd bliver derefter, men ved en så enkel fiskemetode som håndsnørefiskeriet og en fordeling af goderne som den, der eksisterede ombord i de færreste slupper, var der al mulig basis for en konfliktskabende konkurrence.<sup>6)</sup> Denne konkurrence belyses bedst ved meddelernes egne udsagn, som skal blive præsenteret i det følgende:

»Når de første lippur var blevet talt op, og der var 6—8 mand, som stod nogenlunde lige, så blev der kappestrid mellem dem. De andre, som drattede bagud og lå langt tilbage for de bedste, tog det hele mere la la.«<sup>7)</sup>

»For to dygtige fiskere gjaldt det om at være den mest udholdende ved snøren. Og når det blev lagt an til fiskeri, drejede det sig om at gå så lydløst og varsomt op på dækket, så den anden ikke vågnede og således fange nogen fisk, inden den anden kom op.«

»Man kunne drille den bedste ved at låne lipper fra de andre, da så optællingen kom, var han ikke den bedste, men disse lipper blev bragt tilbage, når lejlighed bød sig.«<sup>8)</sup>

»Om en mand, som næppe blev »overfisket«, tog hyre med et andet skib og der fik sin overmand, så kunne de blive meget hadefulde mod hinanden, og kom de i trål, endte det ofte med klammeri. Og det blev ikke taget nådigt op, om en af de andre besætningsmedlemmer kom i trål med en af dem og dermed forhindrede ham i at fiske.«<sup>9)</sup>

»Ofte kappedes man om at fiske. Man så straks, at hvis der var to, som stod lige, så begyndte de at skæve til hinanden. Når så lipperne blev talt op, så blev ham, der havde

den mindste part, misfornøjet. Det kunne ske, at en mand kom til at hade sin modpart af den grund, men det var sjældent. Når fiskeriet var overstøt, blev der som regel godt forhold igen. Men han, som havde tabt, var ikke glad, hvis han ellers plejede at være den bedste til at fiske.«<sup>10)</sup>

»Konkurrencen kunne bedst ses p. g. a., at de kiggede så meget efter hinanden og snakkede med de andre om ham, som de kappedes med, hvor heldig han var og lignende. Det skete også, at de talte så omhyggeligt hos hinanden, efterhånden som det blev fisket, at de vidste næsten det rigtige tal hos hinanden. Misundelsen var stor »i självdrott.«<sup>11)</sup>

»De, som kappedes, havde altid øjnene rettet mod den anden, og den, som mente, at han fik mindre, stod ofte og småbandede over, hvor dårligt det gik for ham, for ikke at forglemme de store eder.«<sup>12)</sup>

»... de så efter hinanden hele tiden. De mest udholdende holdt sig vågne, til de blev skøre. De bedste fiskere talte ikke et ord til hinanden.«<sup>13)</sup>

»Jeg husker to mænd, der engang kappedes om at blive den bedste. Særlig den ene gik aldrig ned for at skaffe, før den anden var gået først.«<sup>14)</sup>

»Når fisken gik oppe i vandet, knyttede man en knude på snøren og ville ikke fortælle de andre, i hvilken dybde fisken gik. De andre kunne så tælle favnene, når snøren blev hølet ind igen, og talte et tal for hver favn, da snøren løb ud igen, men så trådte de på snøren for at vildlede de andre.«<sup>15)</sup>

»... sov i klæderne, tog ikke støvlerne af, men lod benene hænge ud af køjekanten.«<sup>16)</sup>

Lad disse eksempler være nok til at belyse konkurrencen ombord i det enkelte skib. Man kan være enig med den meddeler, der siger, at »de mænd, der kappedes, havde et hårdt liv.«<sup>17)</sup> Katalysatorerne i denne konkurrerende adfærd var for det første et fiskeredskab, der ikke krævede nogen form for kooperation, og for det næste en aflønningsform, der maksimerede individets interesse uden at tage noget særligt hensyn til helheden. Følgelig blev fiskelykken betragtet som noget individuelt, en slags »mana« hos den heldige fisker. Men denne fiskelykke blev ikke betragtet som noget bestandigt, men som noget, der kunne mistes, såfremt man ikke tog de nødvendige forholdsregler.

Denne konkurrence, som kom til udtryk blandt besætningen ombord i det enkelte skib, var også almindelig blandt fiskerskibene indbyrdes eller måske snarere mellem de enkelte skippere indbyrdes. Så godt som alle meddelerne er enige om, at skipperne kappedes indbyrdes:

»Det var naturligt, at en skipper ville tælles blandt de bedste, for så havde han måske et bedre skib og en bedre besætning i vente til næste år.«<sup>18)</sup>

Det var mest skipperne inden for samme rederi, der konkurrerede med hinanden, og undertiden også skipperne på skibe fra samme bygd, selv om de ikke tilhørte samme rederi.<sup>19)</sup> Konkurrencen måtte nødvendigvis være imellem parter, hvor der var mulighed for at sammenligne resultaterne. Af samme grund kom udenlandske fiskerskibe overhovedet ikke med i konkurrencen.

Konkurrencen kom tydeligt til udtryk, og skipperne brugte hele deres kundskabsforråd for at blive den bedste:

»Jeg kan huske, at man på den sidste del af rejsen pludselig kunne sejle hen til et nyt

sted for at fiske. Jeg kan tænke mig, at dette blev gjort for just i den sidste time at forsøge at fange mere end den anden, som man kappedes med.«<sup>20)</sup>

En anden meddeler fortæller i følgende udtalelse om, hvor hårfin konkurrencen kunne være:

»... jeg ved om to skippere fra samme rederi, den ene var færdig med at losse sin fangst i land, og da han gik hjem, tog han nogen spolerede fisk med til eget forbrug. Men da han så hørte, at den anden skippers last vejede en lille smule mere end hans, vendte han tilbage med fiskene, så de kunne blive vejet sammen med den øvrige del af hans last, og således kom hans last til at veje mere.«<sup>21)</sup>

Enkelte skippere kappedes »om at blive den bedste på Færøerne«<sup>22)</sup> men som en meddeler siger, »det var ikke nemt at kappes — ingen radio og ingen telefon.«<sup>23)</sup> Alligevel kunne sluppskipperne til en vis udstrækning følge med i, hvor meget hvert enkelt skib fiskede, men dette kunne normalt kun lade sig gøre, når skibene lå i nærheden af hinanden. I det følgende skal der blive gjort rede for, hvordan man kunne orientere sig om, hvor meget hvert enkelt skib fiskede. I stor udstrækning iagttog man skibenes adfærd:

»Hvis et skib lå stille temmelig længe, så blev der som regel regnet med, at der var bid, eller hvis et skib underdrejede tidligt for at gøre rent. Man regnede også med, at et skib havde fanget mange fisk den foregående dag, hvis det stadig lå underdrejet tidligt om morgenen.«<sup>24)</sup>

»Hvis et skib lå stille og trygt på den samme plads og fiskede, så var dette tegn på, at de fangede noget.«<sup>25)</sup> Men »hvis et skib derimod ofte sejlede fra det ene sted til det andet, så regnede man ikke med godt fiskeri.«<sup>26)</sup>

Man kunne også danne sig et indtryk af et skibs relative fangst ved at iagttage, hvordan det lå på havoverfladen:

»Når skibene lå i nærheden af hinanden og fiskede, og man så et skib ligge meget på den ene side, (kunne man regne med, at) det havde fisket meget den dag. Dette kom af, at de, der stod forrest på skibet og agter for midten og fiskede, kastede deres fisk ned i læ, derfor faldt skibet på den ene side.«<sup>27)</sup>

Et andet tegn, som man kunne iagttage, var, »hvorlænge karbidlysene brændte om natten.«<sup>28)</sup>

En meddeler fortæller, at undertiden købte islænderne torskelever af de færøske skibe. Leveren blev puttet i små sække, som blev overført til de islandske både henover skibets ræling, så alle kunne se det. Skipperne iagttog nøjagtigt, hvor mange sække, der kom fra hvert enkelt skib, således kunne de danne sig en relativ opfattelse af, hvor meget hver enkelt havde fanget i den forløbne tid.<sup>29)</sup> Desuden kunne man selvfølgelig altid se på et skib, »at det blev tyngre og tyngre i vandet.«<sup>30)</sup> Således kunne man iagttage hinanden, når der lå flere skibe i nærheden af hinanden. Når skibene var længere fra hinanden, sejlede de ofte »på praj«, d. v. s. at de sejlede tæt forbi hinanden, således at man kunne råbe fra det ene skib til det andet, ofte benyttede man samtidig lejligheden til at se, hvor mange fisk der lå på dækket.<sup>31)</sup>

»Det skete ofte, at man »prajede« et andet skib. Det skete således, at hvis man sejlede bidevind og et skib lå på kursen og det lå og fiskede, så prajede man det. Man sejlede så tæt agterind som muligt. Når skibene så nærmede sig hinanden, tog bedste-

manden roret og styrede. Skipperen gik frem på boven, han tog huen af, og de hilste hjerteligt på hinanden, skipperne, så blev der spurgt om fiskeri og om nyheder fra andre skibe. Skipperne gik hele tiden langs rælingen, og når de råbte de sidste nyheder til hinanden, lå de begge på maven på hver sit hækkbræt, men humøret var forskelligt, når det var overstået.«<sup>32)</sup>

»Det skete ofte, at man prajede et skib. Hvis det skib, som man havde talt med, havde fanget mere end ens eget skib, så faldt skipperen i staver, og tavsheden smittede også af på besætningen.«<sup>33)</sup>

Hypigheden i prajningen varierede selvfølgelig meget. En meddeler fortæller således, at det blev gjort en gang om ugen.<sup>34)</sup> Uvidenheden og utålmodigheden om, hvor en konkurrent mon opholdt sig, kunne medføre, at man prajede oftere for at høre nyheder:

»Særlig de, som lå i den bedre ende af fiskerflåden, kappedes om at blive den bedste. Hvis en skipper ikke så det skib, som han kappedes med, så fandt han ingen fred, medmindre han selv lå på et sted, hvor han fangede megen fisk. »Gad vide, hvor han nu monne være, han ligger sikkert og fylder sig,« således kunne han sige. Så kunne han sejle på praj og spørge, om de havde set det eller det skib, og hvor meget de mon havde fisket... det blev gerne spurgt om de skibe, som plejede at fiske mest, og således spredte nyhederne sig fra skib til skib.«<sup>35)</sup>

Man var selvfølgelig interesseret i at få alle mulige nyheder, men alt vedrørende fiskeriet var det vigtigste. En anden mulighed for at komme i forbindelse med hinanden, når man lå på det åbne hav, var at sætte lillebåden ud og ro over til et andet skib for at få nyheder. Desuden kunne man udveksle nyheder, hvis flere både drev efter sild samtidig.<sup>36)</sup>

Når skibene sejlede i havn på Island, traf man altid hinanden, og da var der gode muligheder for at udveksle nyheder.

»På Sydlandet var det som regel først sent på rejsen, at man sejlede ind, medmindre der skulle repareres et eller andet, og da var det for sent at høre nyheder. Men på Østlandet og Nordlandet, der var det anderledes, der sejlede skibene ofte ind under land for at hente vand, is og sild til mading, og ofte lå der mange skibe i læ under land. Således var det f. eks. ved Langanes, når der var mange skibe, som kom for at hente breve eller for at hente is og sild, så fik man næsten alt at vide, som drejede sig om skibe.«<sup>37)</sup>

I det hele taget udvekslede man nyheder, når man traf hinanden, og dette kunne også tage form af pralerier:

»Når man kom i havn, hvor der var flere skibe samtidig, så gik skipperne ombord til hinanden, så kunne de sidde der og prale om deres fiskeri og drille hinanden. Og var flasken på bordet, og de fik en lille fjer på, så var der ingen ende på deres pralerier: »Ja, indtil nu har du fisket mere end mig, men rejsen er ikke overstået endnu, kom lad os lægge arm.«<sup>38)</sup>

Nyhederne var forskellige, og de virkede også forskelligt på nyhedsmodtagerne:

»Man kunne mærke, når man havde været i havn, at enten kunne humøret være helt i top eller også helt nede i bunden.«<sup>39)</sup>

I nyere maritimetnologisk forskning har begreberne »resource management« og »information management« fået en stor betydning.<sup>40)</sup> Med det første begreb forstår vi den måde, som fiskerne forstår at udnytte kildegrundlaget for deres erhverv på. Ved det næste begreb, hvordan de dels skaffer sig oplysninger om kildegrundlaget, dels indhenter oplysninger

fra konkurrenter, og hvordan de desuden tilbageholder oplysninger for deres konkurrenter. I den foregående beskrivelse har disse to begreber været implicite. Som det fremgår af den foregående fremstilling, så var kontrollen over ressourcerne temmelig begrænset, og informationskanalerne var også få, selv om de eksisterede. Det var så sjældent, man traf hinanden, at der var ikke nogen grund til at tilbageholde nogen oplysninger. Så snart man havde forladt hinanden, var man igen udenfor hinandens kontrol. Situationen ændrede sig imidlertid radikalt, da skibene fik installeret radiotelefon ombord. Nu kunne man pludselig følge hinanden over hele fiskefeltet. Radiotelefonen kunne bruges dels til at give skipperkammerater gode råd, dels til at vildlede konkurrenterne. Det var imidlertid kun en lille håndfuld skibe, der havde radiotelefon i den her undersøgte periode, så vi kommer ikke til at undersøge den betydning, som radiotelefonen fik i sin fulde konsekvens:

»Det var så få skibe, som havde telefon, måske kun 3—4 før verdenskrigen, men efter verdenskrigen da fik alle skibe telefon. Hvor meget de talte sammen, det ved jeg ikke, men der var i hvert fald ikke den forfærdelige misbrug, som sker med radiotelefonen i dag.«<sup>41)</sup>

En anden meddeler fortæller følgende:

»Jeg har aldrig været med til at have telefon ombord i en slupp, men således som jeg har erfaret det, idet jeg har fulgt med i, hvad der er sket, og sådan som jeg har hørt andre sige, så var det på mange måder bedre, at den aldrig var kommet ombord som hjælp i vejledning til fiskeri, for i de fleste tilfælde blev den misbrugt og forstyrrede kun dem, der havde selvtilid.«<sup>42)</sup>

Noget af den samme problematik, som Raoul Andersen belyser i sine undersøgelser af newfoundlandiske trawlerfiskere, genfinder vi allerede hos de færøske slupfiskere, så snart som disse fik telefon ombord.<sup>43)</sup> Denne oplysningskontrol udvikler sig mere og mere, og da færingerne efter 2. verdenskrig for alvor overgik til trawlerfiskeri eller fiskeri med teknisk højt udviklet produktionsapparat, blev det meget almindeligt, at man over radiotelefonen gav misvisende oplysninger. Mange meddelere fortæller, at det var almindeligt, at trawlerskipperne talte i koder med sine skippervenner, for at deres konkurrenter ikke skulle kunne forstå dem — og konkurrenterne var andre færøske fiskere.<sup>44)</sup> Det ligger imidlertid uden for denne undersøgelses rammer at komme nærmere ind på disse problemer, lad derfor en af meddelerne få det sidste ord i denne sag, før vi går over til at belyse slupfiskerens opfattelse af fiskelykken:

»Efter 2. verdenskrig blev det almindeligt, at hvert skib fik radiotelefon, og der blev talt skibene imellem, men jeg tror, at de ofte sagde usandheder til hinanden, om hvor meget de havde fisket, og hvor de havde fanget fisken. Jeg tror, at det var mere rigtigt, hvad de sagde til hinanden, når de prægede på den gamle måde.«<sup>45)</sup>

## Fiskelykken

I spørgeskemaet er der stillet et spørgsmål om, hvorfor nogen fiskede mere end de andre, og hvad årsagen til dette kunne være. Forskellen

mellem den bedste og den dårligste fisker kunne være meget stor. Den bedste fisker kunne undertiden fiske op til tre gange så meget som den dårligste:

»At stå ved snøren er ikke bare at stå og file, det kræver ildhu, hvis man vil fange fisk, man må stå med en brændende attrå efter at fange. Kunsten er også at fange flere ad gangen. De, som fangede mest, havde altid god lyst.«<sup>46)</sup>

»Nogen mærkede fisken 4 favne fra krogen. Det var, som om nogle hypnotiserede fisken til sig. De står der og filer, og når så denne brændende lyst er til stede, så slog det ikke fejl. Så skulle man lægge mærke til, hvad klokken var, for når den var det eller det, så kunne man fange meget, sådan måtte man forsøge at lægge mærke til alting.«<sup>47)</sup>

»Det er en uopklaret glæde. Jeg tror selv, det er en lugt eller magnet, fordi to mænd med samme mading kunne stå side om side, den ene haler så mange fisk ind, som han vil, den anden intet — det er så mærkeligt, at forstanden slår ikke til.«<sup>48)</sup>

»Fiskelykken — det er et medfødt instinkt, som omfatter alle dele af fiskeri. For det første måtte man gøre sit fiskegrej pænt istand, så det så fiskeligt ud, komme den rigtige mading på og holde snøren på den rigtige måde, have torskedis for øjnene. I tankerne er den rigtige fisker node ved bunden og ingen andre steder, han går fuldt og fast op i sit arbejde.«<sup>49)</sup>

»Når man var godt tilpas, så slog det ikke fejl, men var man dårlig tilpas, så nyttede det ikke noget.«<sup>50)</sup>

»Jeg ved ikke, hvordan det kan være, jeg har været sammen med mænd, der var bedst og som stod på midten. Det var en mærkelig ting med denne ulighed, det er en ting, som aldrig vil blive opklaret, hvorfor der skulle være en sådan ulighed imellem mænd til at fiske. En mandsling med få kræfter kunne fange dobbelt så meget som en kæmpe ved hans side. Hvad den anden så gjorde, hvad mading han så brugte, hvilket redskab han brugte, det gjorde ingen forskel, han fik intet i forhold til den anden. Det er nok ingen der ved, hvad det er for en egenskab. Nogle sagde, at det skulle være lugten fra henderne, andre sagde, at det var gaver, man var født med.«<sup>51)</sup>

Vi vil heller ikke give os af med at forklare denne forskel i lykke til at fange fisk, men i det følgende skal vi se på fiskernes forsøg på at få del i denne lykke, som var tilmålt nogen i overmål, og hvordan den lykkelige fisker forsøgte at bevare sin lykke.

## Bevaring af fiskelykken

Efter at have belyst, hvordan fiskerne lokaliserede fangsten, fiskesituationen, konkurrencen o. s. v., skal jeg nu i det følgende belyse, hvordan man forsøgte at bevare fiskelykken og forøge den. De handlinger, som man udførte for at bevare fiskelykken, kunne være rationelle, halvrationelle og rent magiske handlinger. Materialet vil blive fremlagt i denne rækkefølge. Vi kommer til at skelne imellem individuelle handlinger, ofte fikseringer, som kun tog sigte på det enkelte individs relation til fiskelykken, og handlinger, som udtrykte bevidstheden om, at fiskelykken var en mangelvare, som alle var interesseret i at opnå, og som man kunne miste til en anden eller opnå på bekostning af en anden. Vi kommer her

ind på magi i sin sociale funktion, hvor konflikter bliver projekteret over på et supranormalt plan. Størstedelen af det her fremlagte materiale er i form og indhold ikke noget specifikt færøsk, men er også at finde i andre traditionsmiljøer. Problemet er imidlertid ikke at undersøge, hvordan det færøske materiale står i relation til andet materiale, men at undersøge, hvordan traditionen fungerer i sluppmiljøet, og hvordan denne traditionskapital bliver symboler i den supranormale kommunikation.

Fiskeredskabernes udseende blev anset for at være af stor betydning for fiskelykken. »De fleste mente, at fiskeredskabet skulle være glat og pænt og tiltalende i enhver henseende.«<sup>1)</sup> Kun enkelte var ligeglade med redskabets udseende, men i så fald skyldtes det som regel andre dominerende faktorer.<sup>2)</sup> Hvad forstod man så med et ordentligt og tiltalende fiskegrej:

»Alle mænd ved, at det er forskel på fiskegrej, grejet skal have en speciel form og smidighed for at være »fiskeligt«, snøren skal ikke være for tyk og ikke for tynd og ikke for stiv og ikke for slap for at fiske. Fiskerne har deres egne følelser for, hvornår fiskegrejet kan fiske.«<sup>3)</sup>

Skødesløshed tåltes ikke og kunne bevirke, at fisken gik af krogen igen, derfor var det også undertiden klart rationelle grunde til at redskabet fungerede perfekt:

»Man måtte se til, at ståltråden ikke bevægede sig for meget i blyloddet, for så mistede man fisken lettere, når man gjorde et hurtigt ryk i snøren.«<sup>4)</sup>

Krogen og senere pilkens udseende blev tillagt stor betydning, og her bevæger vi os på grænseområdet mellem magi og rationel handling. På pilken var der påstået en kopi af en sild i bly eller tin. Silden blev påstået på krogens læg. Der er bemærkelsesværdigt mange meddelere, der påpeger, at nogen bedst kunne lide, at silden blev løs fra læggen og gled ned mod krumningen på krogen, dette skulle bevirke, at man fiskede mere.<sup>5)</sup> En enkelt meddeler siger, »at andre helst så, at den sad fast.«<sup>6)</sup> Der har således været divergerende opfattelser af dette. Men selve krogens udseende havde også betydning, det var kun de færreste, der kunne lide en krum krog.<sup>6a)</sup>

For at forbedre krogen og fiskeegenskaben kunne man lægge forskellige småting, tøjstykker, uldtråd eller lignende ind under den tråd, som man vikledede om den øverste del af læggen på krogen, når man gjorde den fast i forfanget; denne surring kaldes for *vav*, og under surringen kaldes for *undir varinum*. Der kunne lægges forskellige ting under surringen: En rød uldtråd,<sup>7)</sup> et stykke rødt silkebånd,<sup>8)</sup> et stykke rødt stof<sup>9)</sup> eller et stykke flagdug,<sup>10)</sup> »men det måtte være hemmeligt,«<sup>11)</sup> tilføjer en meddeler, og endelig kunne man sætte noget blankt på krogen: »Jeg ved om en mand, som forsøgte at støbe et stykke af et spejl ind i blyet på pilken.«<sup>12)</sup> Det var også almindeligt, at man satte de rødgyldne søpapegøjefodder på krogen. »Nogen satte et lundeben på krogen, efter at man havde skåret

kløerne af det.«<sup>13)</sup> Bortset fra lundefoden havde disse små genstande, som blev lagt i surringen på krogen, ikke den samme funktionelle betydning som det, lystfiskere er vant til og bekendt med på spindere og andre lystfiskerkroge; funktionen lå i det magiske, idet disse små genstande fungerede som amuletter. Dette kommer særlig til udtryk i de belæg, vi har om, at nogen havde *stryggjur undir vavinum*, d. v. s. hår under surringen:

»Nogen havde en hårløk fra sin pige, så kunne de plukke nogen hår ud og lægge dem ind under surringen på krogen.«<sup>14)</sup>

Sædvanligvis har man indtryk af, at det var hovedhår, men følgende udsagn giver indtryk af noget andet:

»Man sagde, at nogen lagde nogen hår fra konens genitalregion (*»frá skopunum«*) under surringen på krogen. Hvis nogen var særlig heldig en dag, så kunne en eller anden sige: »Du har vel nok et eller andet under surringen.«<sup>15)</sup>

Forfatteren Heðin Brú berører også dette i en af sine romaner.<sup>16)</sup>

Situationen ved tilberedningen af fiskeredskaberne var meget ladet, og det måtte gøres på en særlig måde. Men denne særlige måde var domineret af forskellige fikseringer i fiskerens bevidsthed.

»I de fleste tilfælde kunne en mand bedst lide sit eget redskab, selv om det ikke var så gennemført, fordi vanen er en magt, så mærkeligt det end lyder.«<sup>17)</sup>

»Man ville selv gøre sit fiskeredskab i stand, man troede, at det da ville lykkes bedre for en, når man selv tog hånd om grejerne.«<sup>18)</sup>

Selve måden redskabet blev gjort i stand på betød noget:

»Det var ofte, at nogen mænd og særlig dygtige fiskere brugte en særlig måde at gøre fiskeredskaberne i stand på, og de troede, at det var den bedste måde.«<sup>19)</sup>

De erfaringer, man gjorde med redskabet, blev bestemmende for, om det blev anset for godt eller ej:

»Hvis det gik særlig godt for dem at fiske med et bestemt redskab, så så de efter bugter og forfang og tog redskabet med ned i lugaret hver aften for at sætte det i stand på ny.«<sup>20)</sup>

D. v. s. at man forsøgte at bevare fiskeredskabets udseende, som det var, når man fiskede meget med det.

Vi har allerede berørt krogen og de forskellige genstande, som blev lagt under surringen, her skal vi belyse selve *madingen*, og den havde også sine normer. Men her som i hele den supranormale tradition i forbindelse med bevarelsen af fiskelykken er individuelle faktorer meget fremtrædende:

»Nogen ville ikke udskifte madingen, selvom der kun var nogen trævler tilbage af den, hvis det havde gået godt med fiskeriet.«<sup>21)</sup>

Nogen var ligeglade med, hvordan madingen eller »beitan« så ud, mens andre var meget omhyggelige:

»og skar den så tynd, så den blev så glat, at den var lige til at spise.«<sup>22)</sup>

Nogen sørgede altid for at dyppe madingen ned i fiskeblod, før de kastede snøren ud igen,<sup>23)</sup> andre brugte krassere midler for at tiltrække fisken:

»Nogen havde en blikdåse med petroleum til at dyppe krog og mading i, man troede, at fisken blev lokket lettere til krogen på den måde.«<sup>24)</sup>

»... og nogen brugte kamferdråber til at komme på madingen.«<sup>25)</sup>

Man har indtryk af, at fiskerne opfattede fiskelykken som noget, der kunne skylles eller renses væk:

»Der var mænd, som mente, at det var ikke godt at skibet blev gjort rent. For alt i verden måtte der ikke komme nogen *kost* i fiskekassen, det var »ufiskeligt«. Det var kun dem, der var overtroiske, der troede på dette, medens andre ville have alting så rent og pænt som muligt, for de var ikke overtroiske.«<sup>26)</sup>

En anden meddeler fortæller således:

»De første år blev fiskekassen ikke skrubbet med *kost*, det skulle »*loypa vaðskit lalt*«, men senere begyndte man at skrubbe med *kost* over det hele, og da fiskede man mere.«<sup>27)</sup>

Der findes flere andre belæg på kostens magiske indflydelse på fiskelykken<sup>28)</sup>:

»En *kost* måtte ikke komme i fiskekassen, for det betød dårligt fiskeri, for det skulle ikke være rent ombord.«<sup>29)</sup>

Et par enkelte meddelere fortæller, at man *heller ikke skulle vaske lippukassen*: »Nogen rensede ikke lippukassen på hele rejsen.«<sup>30)</sup> I det hele taget ønskede man ikke nogen større forandringer, som muligvis kunne virke forstyrrende på fiskelykken:

»Det, som var ombord, skulle stå, som det stod, intet skulle forandres.«<sup>31)</sup>

»Intet måtte kastes over bord eller flyttes fra skibet.«<sup>32)</sup>

Man bestræbte sig så vidt muligt for at *bevare en vis kontinuitet* i alting, man foretog sig:

»Skipperen skiftede ikke tøj, så længe det gik godt med fiskeriet.«<sup>33)</sup>

Afbrydelser eller ændringer blev anset for farlige:

»Hvis en mand var heldig om morgenen og fik mange fisk, så måtte han se til, at han ikke gik fra snøren. For det viste sig, at hvis han gik fra snøren, så ændrede fiskeriet sig. Det var ikke altid, at det gik så godt derefter, selv om det var en dygtig fisker.«<sup>34)</sup>

Man forsøgte også at holde en forbindelse mellem fiskene nede på bunden og dem, man havde fået på dækket:

»Nogen skar aldrig lippen af den første fisk, han fik om morgenen, men lagde den med gabende mund ud mod vaðbeinet, til dagen var omme.«<sup>35)</sup>

»Ofte havde de en død fisk liggende ved siden af sig, den første fisk de fik om dagen, »*vein snoddar*« (en *snuser*).«<sup>36)</sup>

Man sørgede også for at bevare kontinuiteten fra den ene rejse til den næste:

»Der blev altid en fisk tilbage i lasten, når fangsten blev losset i land. Denne fisk blev kaldt for *tráarin* (d. v. s. ham der længes eller tragter efter noget), han skulle trække fisk til skibet på den næste rejse.«<sup>37)</sup>

Men denne kontinuitet gjaldt dog ikke altid, undertiden blev man nødt til at gøre et afbræk i det hele og begynde på en frisk, og det skete, når man var meget uheldig med fiskeriet:

»De fleste stod der og fiskede noget eller intet, men jeg vidste om en og anden, som gik nedenunder, når det gik dårligt for ham med fiskeriet, satte sig stille for at ryge, han kunne godt ryge op til tre piber, så tilbage til snøren, og han kunne nu hale så mange fisk op, som han havde lyst til.«<sup>38)</sup>

»Det gik engang skidt for min sidemand. Tre gange halede han to op, men mistede dem hver gang. I begyndelsen holdt han sig, men tredje gang tog han kniven, skar forfangene over og kastede dem i havet. Siden gik han frem for at drikke kaffe og viste sig ikke igen, selv om der var meget at fiske. Langt om længe begyndte han at lave sig nye forfang, kom op og satte mading på, stak krogene ned i røghatten og trak dem op og ned, til de blev kulsorte, idet han mumlede et eller andet, som vi ikke forstod, og kastede så ud, selv om fiskeriet da var blevet mindre. Han halede straks to op og fiskede to gang på gang, medens vi andre kun fangede en enkelt nu og da. Alle undrede sig meget over dette, og senere talte vi meget om det.«<sup>39)</sup>

Alle ønskede selvfølgelig, at det skulle gå dem godt, men flere var også bange for nemesis, derfor ønskede de fleste, at det skulle gå lidt skidt i starten:

»Jeg var sammen med en fisker, som kunne lide, at det gik skidt om morgenen — da blev det altid en god dag. Gik det godt om morgenen, så blev han altid i dårligt humør og regnede dagen for at være mislykket.«<sup>40)</sup>

»At tabe den første fisk skulle være godt.«<sup>41)</sup>

Der er et par belæg på, at fiskere havde mindre personlige amuletter på sig, men forskellige genstande kunne også få en tiltrækkende og beskyttende kraft. Denne kraft kunne indeholdes i genstanden for en længere eller kortere periode, og det kan nærmest betegnes som en opdagelse, hvilke genstande der havde kraft i sig.

»Der var nogen, som troede på klæder, at det gik bedre for dem, når de var i visse klædningsstykker end i andre.«<sup>42)</sup>

»Jeg har været sammen med en mand, som troede på en reven oliefrakke. Hvis det gik dårligt at fiske, så tog han oliefrakken på, og så gik det bedre.«<sup>43)</sup>

»Nogen skippere troede på en gammel forreven trøje eller et par bukser med halvandet ben el. lign.«<sup>44)</sup>

»Hvis det gik dårligt for en mand den første dag, han var i en ny trøje, tog han den af og tog den gamle på igen, på samme måde var det med bukser.«<sup>45)</sup>

På den anden side:

»Hvis det havde gået godt en dag, så ville de gerne bruge det samme klædningsstykke den næste dag eller så længe, det gik godt, men kom der så en dag, hvor det gik dårligt, så prøvede man at udskifte noget af hammen, og da skulle man heller ikke være for sen på den.«<sup>46)</sup>

Det var ikke bare tøj, der i visse situationer kunne have en særlig kraft i sig, men også andre ting:

»Der var en mand, som i mange år sejlede med det samme skib. Han havde altid et skrin med sig, som man ofte havde med. Hvert år bad skipperen ham om at huske på at tage det samme skrin med — han troede, at der sad held i skrinet.«<sup>47)</sup>

»Der var en skipper, som jeg sejlede med, som altid satte ind på Funningur og altid gik i land med en pose kiks, som han gav til en ungkarl der i bygden.«<sup>48)</sup>

Efter disse mere individuelle magiske handlinger eller transaktioner med mere eller mindre uplacerbare supranormale sammenhænge skal vi gå over til magi og kanalisering af sociale konflikter ad supranormal vej.

Vi har allerede berørt, at fiskegrejet var noget personligt, som man selv ville sætte i stand og ikke ville have andre til at røre ved, end sig selv eller tale om. Her kommer vi ind på de sociale aspekter vedrørende magien.<sup>49)</sup> Og tager vi hele fiskesituationen, hvor fiskerne konkurrerede med hinanden, og hele aflønningssystemet i betragtning, så var her stor grobund for en traditionskapital<sup>50)</sup> som ekstra hjælpemiddel til udnyttelsen af fiskerisituationen.<sup>51)</sup> Det, som man i den sociale situation var bange for, var misundelsen:

»Der var en forfærdelig stor misundelse mellem mænd, nogle mænd forsøgte med alle knæb at blive bedre end en anden. Jeg så, at mænd blandede saltede lipper sammen med de ferske i lippekassen, for at der skulle blive flere at tælle, men de var så nemme at genkende.«<sup>52)</sup>

Alle viste, at de andre også ønskede sig at fiske meget, og man har indtryk af, at hele systemet har skabt en disintegrering af besætningen, i hvert fald i fiskesituationen, samtidig som man blev nødt til at holde en stilstand, for at det ikke skulle komme til at åbne konflikter ombord:

»Men hvis der var en eller anden dygtig fisker og denne forsøgte på at skulke fra rengøringen, f. eks. ved at give sig god tid nede i lugaret, drikke kaffe og pusle med et eller andet, så blev der småsnakket om og grinet ad denne store fisker, som ikke var i stand til at gøre rent, en sådan mand spottede man og grinede ad, men mest i det skjulte for at undgå klammeri.«<sup>53)</sup>

Utilfredsheden kom ikke åbenlyst til skue. Den blev projekteret op i et andet plan — i en supranormal sfære med magiske handlinger og forestillinger. De ting som kunne skade var berøring, især af fiskeredskaberne, også det onde øje havde skadelig virkning, ondt øje skal intet godt se, siger et færøsk ordsprog. Endelig havde også spirstunga skadelig indflydelse.

Spirstunga er det samme som uheldig tunge. Den virker således, at alt hvad en person, som har spirstunga, taler godt om mislykkes, uden at personen af den grund behøver at have haft onde hensigter.

»De ville ikke have nogen til at røre ved deres fiskegrej, når det hang på vaðbeinet.«<sup>54)</sup>

»Nogen ville ikke have, at man lånte en kniv eller grejer, for så tog man lykken med.«<sup>55)</sup>

»Man ville have fred med sit fiskegrej, man ville ikke have nogen til at komme i nærheden af noget, som man havde gjort sig til at fiske med.«<sup>56)</sup>

»Det var ikke alle, som var overtroiske, men der var flere, og jeg var selv overtroisk. Jeg så engang en mand støbe bly på nogle kroge, og en ung mand kom og rørte ved dem. Den, som ejede krogene, for op med dem og kastede dem alle i havet, og det var ikke de mildeste bønner, han læste. Så fik han sig nye kroge. Og så vidste man, hvordan man skulle forholde sig. Der er så meget, som man kunne sige om dette.«<sup>57)</sup>

Man måtte heller ikke »blóðga« en fisk, som en anden person havde fisket. Blóðga betyder at skære et indsnit i halsen på fisken, så blodet kan løbe væk. Hver fisker skulle blóðga sine fisk, ellers »troede man, at det kom til at gå dårligt med fiskeriet.«<sup>58)</sup>

»Nogle mænd var så forsigtige, at de skjulte fiskeredskaberne og kunne ikke tåle, at andre berørte dem. Jeg ved om en mand, som bandt sit olieforklæde omkring snøren, da han gik ned i lugaret, og han gjorde sine fiskeredskaber i stand inde i køjen og skjulte fiskeredskaberne hver lørdag aften.«<sup>59)</sup>

»Nogle hængte krogene inden for naglebænkene, så de ikke blev så synlige: »Øndt øje skal intet godt se,« siger ordsproget.«<sup>60)</sup>

Og hermed er vi kommet til det onde øje.

»De ville ikke tillade, at en anden så ned i lippekassen.«<sup>61)</sup>

»Nogen ville ikke, at de andre skulle se, hvor mange lipper de havde.«<sup>62)</sup>

Her har vi en tradition, som også var almindelig på landjorden, f. eks. passede kvinderne altid på, at ingen uvedkommende kom til at se ned i »dylla«, d. v. s. den beholder, som man opsamlede mælk i, og der er også flere magiske ritualer forbundet dermed. Ordet fra den uheldige tunge var mindst lige så skadeligt som det onde øje:

»Det var ikke veldigt, at mænd »havdu ordit å« fiskegrejet. Man måtte heller ikke selv omtale det godt. Engang havde en mand fået en pilk af mig. Det var ikke megen fisk, men han stod jævnt og halede dem op en og en. Jeg gik da til ham, og han sagde da til mig, at han havde fisket mange fisk på denne krog, som han fik af mig. Just da kom der en fisk for dagen nede i vandet. Han havde ikke mere end sagt ordet, så tabte han fisken, og da fiskesnøren blev halet ind, så han, at krogen var brækket. Da sagde han: »Jeg skulle have holdt min mund.«<sup>63)</sup>

»Det var enkelte mænd, der var overtroiske, f. eks. kunne de ikke lide, at man omtalte, at en person var i færd med at pusle ved sit fiskegrej, nogen forsøgte således at skjule det, når de skiftede pilk. En mand gjorde engang en lille hylde mellem to støtter til at lægge lipperne på; i det samme kom en ung fyr forbi og sagde, at den hylde var som skabt til at have lipper på. Manden, som ejede hyliden, troede, at han tabte fiskelykken for hele rejsen af den grund.«<sup>64)</sup>

Lad os slutte behandlingen af spirstunga med følgende udførlige beretning, om hvordan en mand kunne udtale sig om spirstunga:

»Det gik godt med fiskeriet i morges, jeg halede så mange op, som jeg havde lyst til, men så kom der en mand til mig og sagde: »Det er fantastisk, som du fisker i dag, hvad fisker du med?« Jeg mistede fisken, som jeg var ved at hale op, og jeg kan godt sige, at jeg ikke følte flere den dag. Ja, jeg var blevet forhekset for dagen, og alt dette gjorde han. Han fik et eller andet grimt ord med på vejen, og man mente, at det eneste, som hjalp, var at få blodet ud af næsen på den mand, som havde været årsag til forhekselsen. Der var nogle mænd, som man mente havde en uheldig tunge.«<sup>65)</sup>

I tilknytning til tungen skal jeg til sidst anføre, at der var flere, der mente, at det var uheldigt at takke for mading, som man havde fået fra en anden person, da dette ville have indvirkning på fiskelykken.<sup>66)</sup> Men andre siger, at man helst ikke skulle låne mading af en anden.<sup>67)</sup> Og endelig var der nogen, som forsøgte at låne mading og eventuelt andre ting fra en heldig fisker, for på denne måde at opnå noget af dennes fiskelykke.<sup>68)</sup>

For næsten enhver magisk handling eller hekseri findes der et middel imod. De fleste modregler var profylatiske, idet man forsøgte at undvige, at den situation opstod, hvor noget af ens grej blev forhekset. Vi har alle-

rede set, at personer kun tildækkede deres redskab og skjulte det, for at det onde øje ikke skulle se det, endsiges komme i berøring med det. Et almindeligt profylaktisk middel var at gå med vrangen udad på et eller flere klædningsstykker, som man havde på:

»Der var næppe nogen mand, som ikke havde et eller andet klædningsstykke med vrangen udad, det skulle forhindre hekseri.«<sup>69)</sup>

»Nogen gik i sokker med vrangen udad, for at forbandelse ikke skulle ramme.«<sup>70)</sup>

Man kunne forhindre forhekselse og resultat af ord udtalt af en spirstunge ved at slå næsen på vedkommende til blods; det er en almindelig opfattelse i den almene færøske tradition om spirstunga, men det hjalp også at sige det direkte til den person, som havde sagt noget. Man kunne også tillægge sig en sådan adfærd, at man delvis isolerede sig selv eller gav de andre mindst mulig anledning til kommentar og mest passede sine egne sager: »Man skulle således sige mindst muligt — være tæt.«<sup>71)</sup> Eller som en anden siger: »For at bevare fiskelykken skulle man gå forsigtigt frem med alting og snakke mindst muligt — helst ikke.«<sup>72)</sup> Der har utvivlsomt været andre afværgningsmuligheder, men det fremgår ikke af nærværende kilde-materiale. Men det fremlagte kildemateriale er nok til, at vi ser en projektering af en konstant konflikt situation på et supranormalt plan.

## Varsler

I de foregående afsnit har vi kun behandlet supranormal tradition i forbindelse med fiskeriet. I dette og i de følgende tre afsnit kommer vi til at tage et noget bredere sigte, idet vi også medtager oplysninger fra andre områder i fiskernes tilværelse via supranormale medier. Disse supranormale medier er i form af varsler og drømme eller gestaltet omkring supranormale væsener som »manden ombord« og »drømmand«. Af disse kan »manden ombord« opleves i vågen tilstand, medens »drømmand« kun opererer i drømmenes verden. Denne form for supranormal kommunikation er også kendt indenfor anden traditionsøkologisk sammenhæng på Færøerne, f. eks. blandt fuglefængere, men der er ikke mulighed for sammenligninger her.

Varsler er oplysninger, man får ad supranormal vej om noget, som sker, er ved at ske eller som vil ske i fremtiden. Varslerne kunne være af forskellig form og indhold. De kunne forekomme som lyde<sup>1)</sup> eller i visuel form,<sup>2)</sup> ofte som lys på bestemte steder ombord eller uden for skibets rælinger.<sup>3)</sup> Hvilken funktion havde så disse varsler? Der er et fælles træk, der går igennem hele materialet, og det er, at de kun varslede alvorlige skæbnesvangre begivenheder, man fik besked om kommende ulykker,

om forlis,<sup>4)</sup> mænd, der faldt over bord og druknede,<sup>5)</sup> og om ulykker hjemme på Færøerne.<sup>6)</sup> Varslerne kunne undertiden kun orientere om, at en ulykke var sket eller var ved at ske, men der er også flere oplysninger om profylaktiske varsler, som gav muligheder for at forebygge en ulykke. Der er således mange belæg på profylaktiske varsler i forbindelse med grund- og sammenstød, hvor ulykken blev forhindret i sidste øjeblik.<sup>7)</sup>

For ikke at gøre vold på materialet, skal jeg i det følgende præsentere et antal belæg i deres fulde udstrækning:

»Om våren 1924 grundstødte sluppen »Anna« ved Grindavík. På den samme nat lå vi underdrejet med »Viðoy« mellem Grynnuna og Selvágsbankerne. Ved midnats vagtskift så vi pludselig 5 lys, som sad på skibet. Et var på hver mastetop, et på stævnet og to var på staget; lysene oplyste hele skibet, det var som om dagen på dækket; lysene var der en god stund og forsvandt derefter langsomt, til alt var mørkt igen. Da lysene kom på skibet, var der kun en mand på dækket; jeg var lige blevet afløst og kommet ned i lugaret, da manden på dækket råbte mig op igen, at se disse mærkelige lys, vi rørte ved lyset på stævnet, og det var koldt. Flere andre af besætningen så lysene. Alle døde med »Anna«, deriblandt fem fra Leirvík, som jeg kendte. Om der var nogen forbindelse imellem de fem lys og de fem mænd, jeg kendte, kan jeg ikke sige. Og jeg ved heller ikke, om andre af vor besætning kendte flere end disse fem ombord i »Anna«. Morgenen derpå i lysningen, blev skibet underdrejet for fiskeri. En af vores besætning havde en bror ombord i »Anna«; denne morgen sad han foran bordet i lugaret og kom ikke op til snøren. Skipperen gik ned til ham og bad ham om at gå til snøren, men fik ikke noget svar. Skipperen spurgte ham så, om der var noget i vejen med ham, men han sagde nej. Manden blev siddende til langt ud på eftermiddagen, da vi blev præjet af et skib, som fortalte os om den uheldige begivenhed. Da manden hørte dette, gik han tilbage til snøren, som om ingenting var sket.«<sup>8)</sup>

»Sluppen lå på Nordhavet — tvivlsomt vejr. Kokken kommer op og bliver ved med at kigge op i luften og siger: »Vi får dårlige nyheder, da vi kommer i havn, det kan jeg se på den sky.« Alle kiggede og tav. En robåd i hjembygden var forlist med to mænd ombord. Dette talte besætningen længe om. Jeg kom til at sejle med den bedstemand senere. Han fortalte det for alle der ombord. Kokken var fra vor egen bygd.«<sup>9)</sup>

»Engang på Sydlandet kom en svale og skulle sætte sig på vores skib. Den forsøgte flere gange, og en gammel mand fra Fuglo forsøgte at forhindre den, spyttede og råbte efter den. Bagefter fik vi besked om en mand hjemmefra, som var faldet i bjergene. Han havde to pårørende ombord.«<sup>10)</sup>

»Men lad mig nu fortælle om en virkelig begivenhed, som jeg selv har oplevet. Det var anden pinsedag i 1931 med »Henry Freeman« oppe i Breiðubugten. Vinden lå frisk fra landet, søen var rolig og luften glasagtig, som ofte når der er vind. Natten var lys p. g. a. årstiden. Jeg var kok og indtørnet og sov i kahytten. Kl. 11.45 blev jeg lysvågen af råbet: »Hold af!« Jeg var træt og havde kun sovet lidt, og som kok havde jeg ikke noget med dækket at gøre. I næste sekund lød det igen: »Hold af, hold af!« og jeg sprang op på dækket bukseløs, som jeg lå. I styrhuset hang en 16 årig knøs på rattet. Imod os kom en tremastret franseskonnert og vi lå for bagbordshalse. Der måtte ske noget hurtigt. Jeg tog i nakken på drengen og kastede ham i dækket, drejede rattet ud i bordet, sprang ud og gav slip på mesanen, derfra sprang jeg frem og løsnede ørenfigenet, så fokken skramlede ned i tæ. I sidste øjeblik lykkedes det at gå fri af fransen. Sagen var den, at denne unge havde sovet hele dagen, og bedstemanden, som var af den dygtigste slags, men som alle hans kolleger i denne tid den der var mest udsat for slid og vågen, var gået frem i lugaret for at få sig en tår kaffe og regnede med, at denne knøs ville klare den et øjeblik, men det gjorde han ikke.«<sup>11)</sup>

Ikke alle belæg er så fyldige og detaljerige, som det nylig citerede, men varsler af samme natur er kendt også inden for anden erhvervsmæssig sammenhæng, således har forfatteren adskillige belæg på varsler af lignende natur, som er forekommet blandt fuglefængere, og hvor man ellers har været på et farefuldt område.<sup>12)</sup>

»En mand har fortalt mig, at de lå underdrejet i Medallandsbugten, da skibsklokken på dækket pludselig begyndte at ringe. Da de kom på dækket for at se, hvad det var for noget, det var om natten, blev de opmærksom på, at de var kommet indenfor en sandrevle. Skibet havde motor, og man vendte med det samme. De kom ud igennem brændingen i god behold. Det havde de ikke, hvis klokken ikke havde ringet.«<sup>13)</sup>

## Manden ombord

I en separat studie vil forfatteren fremlægge en undersøgelse om »manden ombord«.<sup>14)</sup> Denne kan defineres som et supranormalt væsen af typen genganger eller spøgelse, altså en person, der tidligere har levet et biologisk liv, men som efter dødens indtræden ikke har fået fred i døden, men lever i en marginal position mellem liv og død i det miljø, hvor han tidligere virkede i levende live. Han er sædvanligvis venligsindet og griber kun ind i andres liv i rollen som ominant, altså en der giver varsler om kommende hændelser og anvisninger om, hvordan man skal forholde sig i visse situationer. Manden ombord var hele tiden latent til stede, men han viste sig kun på visse tidspunkter; som regel opleves han om natten eller i farefulde øjeblikke. Sædvanligvis varslede han ulykker, ofte kun orienterende, men som regel i så god tid forinden, at man kunne afværge ulykken. Manden ombord kunne undertiden fremtræde i kvindelig gestalt, han kunne være hovedløs, men som regel lignede han en almindelig sømand. Manden ombord arbejdede i en skyggetilværelse ombord, han kunne arbejde sammen med besætningen ved sejlene, fiske med snøren som regel om natten, når han levede sin egen fredelige tilværelse; besætningen kontaktede han kun, når der var fare på færde, og hvor der kunne afværges noget. Hans væsentligste funktion var at advare mod fare, stormvejr, grundstød, sammenstød, udgæede lanterner og endelig hans meget vigtige funktion, han forvarslede godt fiskeri, dette ved at stå ved snøren om natten eller ved at lempe salt, derfor blev han også kaldt *lemperen*. Ifølge de folkelige udsagn så kom manden ombord i skibet i den tid, hvor skibet var i engelsk tjeneste; det var som oftest en person, der var kommet ulykkeligt af dage, evt. myrdet ombord. Manden ombord forsvandt først, da skibet forliste, da sprang han i havet. Traditionen om manden ombord er især knyttet til skibet »Suðringur«, som forliste ved Island i 1912.<sup>15)</sup>

## Drømmand

»En nat drømte jeg, at en mand kom til mig og spurgte mig, hvorfor vi lå stille og ikke fik nogen fisk — vi lå på Nesgrunden i stille — »Jeg er med »Sunbeam« og ligger sydligt på Kulmule og har fanget megen fisk.« Han nævnte, hvor meget de havde fisket om

dagen. Jeg kendte ikke manden og tog det for at være en almindelig drøm. Næste frivagt kommer manden igen til mig og siger det samme. Da jeg var kommet op, fortalte jeg skipperen, hvad jeg havde drømt. »Det skulle du ikke have fortalt om, for det er en drømmand, som du har haft. Nu kommer han ikke igen. Men, »siger han, »vi vil sejle, så snart der kommer en brise, og så skal vi den vej, for vi skal ind på Noröfjörður med fisken.« Da der så kom nordlig brise, sejlede vi mod syd, og da vi var kommet syd til Kulmule, så vi et skib. Det var »Sunbeam«, og vi sejlede på praj. Jo, det passede, som manden havde sagt til mig i drømmen. Vi fiskede der i nogle dage og fik megen fisk. Om vinteren kom jeg på besøg hos skipperen på »Sunbeam«, og da sidder manden, som jeg havde drømt, på bænken. Det var skipperens bror. Jeg havde aldrig set ham før, men han var nem at genkende. . . . Jeg drømte ham aldrig igen.«<sup>16)</sup>

En drømmand er en person, der kommer til en anden person i drømme og fortæller denne noget om fremtiden, ofte om hvor denne kan fange fisk. Drømmanden kan vejlede den drømmende til at handle på en bestemt måde. Drømmanden kan være en mand eller en kvinde, en levende person eller en afdød. Han var strengt personlig, og man måtte ikke fortælle andre om ham, for så mistede man ham. Der er ikke nogle faste regler om, hvordan man fik en drømmand, man har indtryk af, at han kom af sig selv, »ofte da man var meget træt,« siger en meddelel.<sup>17)</sup> En anden fortæller, at hvis man tog jord fra en grav, hvor jordpåkastelse ikke var sket, så kunne man få den afdøde person til drømmand.<sup>18)</sup> Der er flere belæg på, at man på skrømt kunne sige til en levende, at når vedkommende person døde, så skulle han eller hun blive drømmand for en bestemt person.

Tab. 14. Korpusanalyse af kildematerialet om drømmand.

Hvem kunne være drømmand?	M	F	S
En levende person	2	1	1
En død person		11	
En kvinde	3	7	
En mand	x	x	x
<b>Hvordan fik man en drømmand?</b>			
Han kom af sig selv	x	x	x
Ved at tage jord fra en grav, hvor jordpåkastelsen ikke var sket, så fik man den afdøde til drømmand		1	
På skrømt aftale med en levende person, at denne skulle blive ens drømmand, når denne døde	3		
<b>Hvordan forsvandt drømmanden?</b>			
Forsvandt, hvis man omtalte ham for andre	9	7	
Man skulle ikke have en drømmand i mere end 5 år		2	
Var svært at komme af med, hvis man havde ham for længe/ofte		6	
<b>Den levende drømmand</b>			
Den levende trivedes ikke	1	1	1
Den levende blev blind	1		

Hvilke oplysninger kunne man få  
fra en drømmand?

Forvarsler om fremtiden	19	
Forvarsler og vejledning til godt fiskeri	27	
Forvarsel om ulykker	1	1

Tegnforklaring (Hönko 1962)

M = memorat

S = sagn

F = folketrosudsagn

»NN fra Gjógv siger til sin faster, da han havde bestået skipperksamen: »Når jeg bliver skipper og du dør, så kommer du og bliver min drømmand?« »Ja, min kære, det skal jeg,« siger hun. Så får han et skib at føre. Hun er død. Da han så sejler over til Sydlandet om våren, kommer hun til ham og siger: »Du skal sejle til Rolandsøerne, der er fisk.« Han bare grinede ad dette og tog ikke derhen. Han sejlede mod Vestmannøerne i stedet, men fangede kun lidt. I løbet af kort tid sejlede han ind til Reykjavík. Da er der mange franskmænd der, som havde været ved Rolandsøerne og fisket ugement. Hun kom aldrig til ham igen.«<sup>19)</sup>

Drømmanden kunne være en slægtning eller en helt ukendt person, men det var som regel den samme person, der kom hver gang. Der var en vis fare forbundet med at have en drømmand for længe, for så kunne han begynde at fortælle om begivenheder, som man helst ønskede at være uvidende om, han kunne også finde på at lyve.<sup>20)</sup> To meddelere fortæller således, at man ikke skulle have en drømmand i mere end 5 år, så skulle man fortælle om ham, hvorved han ikke kom igen. Når en levende person fungerede som drømmand, var det ikke uden fare for denne, sædvanligvis trivedes han ikke:

»Det blev fortalt, at NN var drømmand for en eller anden skipper, hun trivedes ikke. Engang ved en festlig lejlighed klappede denne skipper — han var lettere beruset — hende på skuldrene og sagde: »Kæreste, du har skaffet mig mangan en god fisk.« Da mistede han hende som drømmand, og hun begyndte at trives.«<sup>21)</sup>

En anden meddeler fortæller følgende:

»Jeg kender en beretning om to mænd, som jeg selv kendte, men som nu er døde. Den ældre havde ført skib, medens den yngre havde været hans bedstemand. Senere fik bedstemanden selv skib at føre, og det gik godt for ham. De lå på Vatnabanke og havde fanget nogen fisk. Medens de gjorde rent, tog skipperen sig en lur, og da de havde gjort omtrent halvdelen af fisken ren, kom skipperen og beordrede at sætte sejl mod Nesgrunden. Da skibet var blevet underdrejet for fiske, var der særdeles megen fisk, og de fyldte hele dækket. Da de påbegyndte rengøringen, tørnede skipperen ind igen og sov et øjeblik; senere kom han op igen og beordrede at sætte sejl mod Kulmule. Da de kom der, fik de megen fisk. Medens de lå der og fiskede og fangede meget, beordrede ham dem til at sejle tilbage til Nesgrunden, og der fik de endnu mere. Omkring mikkelsdag (29. sept.) kom de hjem med fuldt skib.

For den anden skipper gik det skidt. Da de mødtes efter hjemkomsten, fortalte den ældre, at han havde levet rigtig dårligt på den sidste tur, men han havde ikke været rigtig syg, men kun dårligt tilpas. Da fortalte den yngre ham, hvordan det var fat, at han havde haft ham til drømmand for hele sommeren, og at det var ham, som havde sagt ham, hvor fisken var. Efter dette drømte han ikke mere sin gamle skipper.«<sup>22)</sup>

Der er flere andre eksempler på, at den levende drømmand havde fysisk ubehag af at være drømmand for en anden. Således beretter en meddeler, at hans far blev blind, efter at sønnen havde haft ham til drømmand.<sup>23)</sup>

Hvilke oplysninger fik man fra en drømmand? Først og fremmest fik man oplysninger om, hvor man kunne fange fisk, og dernæst fik man forskellige oplysninger om fremtiden:

»En skipper har fortalt, at han havde haft drømmand. Så fortalte han mig fra en begivenhed. Han drømte, at han sad ved bordet i kahytten, og at han havde et søkort foran sig og sad og funderede over, hvor han skulle sejle hen; da kom drømmanden og satte fingeren på kortet og sagde, at dertil skulle han sejle. Det gjorde han, og han havde heldet med sig.«<sup>24)</sup>

Der er flere beretninger om lignende episoder, men det er ikke altid, at man får positionen så nøjagtigt opgivet:

»Det var med »Acorn« i 1921. Vi kom til Sydlandet 3. april og fiskede til 16. april, vi følte ikke en eneste fisk. Da drømte vores skipper, at skipperen på »Fugloygginn« kom til ham og sagde: »Kom til mig.« Skipperen gættede sig til, at »Fugloygginn« lå i Faxebugten. Der lå »Fugloygginn« i mængder af fisk. Vi fyldte snart skibet og sejlede hjem. Skipperen angrede, at han havde fortalt om sin drømmand, for han hørte aldrig fra ham igen.«<sup>25)</sup>

Drømmanden kunne også vise den enkelte fisker, hvor denne skulle holde sin snøre i vandet:

»Nu er jeg så gammel, at jeg kan fortælle, at jeg selv havde en drømmand ombord. Det var en nabo, og han var levende dengang. Han fortalte mig mangen en gang i drømme, hvad der var nyttigt at vide, f. eks. plejede han at fortælle mig, hvor jeg skulle holde snøren fra bunden, når fisken svømmede højt oppe.«<sup>26)</sup>

Drømmanden var således fiskerne til stor hjælp, men han kunne også fortælle om tragiske begivenheder:

»En skipper drømte om en pige, hun var i en smuk rød kjole, hun sagde ikke noget, men da han havde drømt om hende, kom der altid dårligt vejr. Så når han havde drømt om hende, beordrede han altid til at rebe, så snart han var vågnet. Han havde engang en af besætningen liggende syg inde på Siglufjörður, da kom hun i drømme til ham, hun var i grøn kjole og havde et lille barn på armen. Han spurgte hende, om det var hendes, men hun begyndte at græde. Skipperen sejlede ind med det samme, men da var manden allerede død.«<sup>27)</sup>

Af følgende udsagn fremgår det, at en god drømmand i visse situationer også kunne bruges for at gøre indtryk:

»At mænd sagde, at de havde drømmænd, var ofte kun hjernesvind eller skinbarlig løgn, men det gav ofte en person visse forrettigheder både hos skipper og reder. Jeg kender en ung skipper fra Tórshavn, som fik sluppen NN at føre fra . . . i 19. . . ved at sige, at han havde skipper . . . til drømmand. Men han var ikke særlig heldig. Han førte kun skibet det ene år.«<sup>28)</sup>

## Drømme

I det foregående afsnit har vi behandlet drømme med tilknytning til en bestemt person, som dukkede op i en drøm; i det følgende skal vi undersøge mere spontane drømme, der ikke har nogen fast gestalt at knytte sig til.

Stort set gav drømmene kun besked om ulykker som forlis, mænd, der var faldet over bord, og uvejr, men også om, hvor man kunne fange fisk, altså domineret af fiskernes væsentligste interesse. Drømmene om ulykker kan deles op i to kategorier: 1. drømme, der kun varsler en kommende begivenhed, eventuelt samtidig med at den skete, og 2. profylaktiske drømme, der gjorde det muligt for den drømmende at påvirke begivenhederne.

»I 1931 om efteråret, det var en uvejrnat, sagde skipperen, da han kom op om morgenen: »Det er sikkert, at det vil gå galt med »Dora«. Jeg drømte, at hun sejlede forbi Strýggin, og så sank hun lige ned med fulde sejl.« Hun kom aldrig igen.«<sup>29)</sup>

»Det år »Ernestina« forliste, var min farbror styrmand med »Gudrun«, og jeg var selv 2. styrmand. Det var dårligt vejr. Han afløste mig ved hundevagten. Da siger han: »Dette bliver en ulykkesnat.« »Hvorfor?« siger jeg. »For jeg har drømt en så ond drøm.« Så skete det, det første vi hørte var, at »Ernestina« var forlist, og hans bror havde oplevet sin sværeste nat.«<sup>30)</sup>

»Jeg var med »Viking« om våren. Da drømte jeg, at jeg var nede i læ og så vraggods og så 2. bedstemand komme frem efter dækket i en rød og en hvid støvle. Senere på våren fik vi en brådsø, som knuste båden og skyllede meget andet overbord. Vi sprang op på dækket for at bjærge det, som bjærges kunne. Da så jeg bedstemanden i det samme tøj, som jeg havde drømt ham i, medens båden og andet vraggods flød i læ.«<sup>31)</sup>

Der er også belæg på, at man kunne drømme om enkelte personers ulykkelige begivenheder:

»I et af de første år, jeg var til søs, husker jeg, som om det var i dag, at en af lugarsmændene vågnede og sagde: »Det er vist, at denne mand er død ombord i ...«, og bad os huske på, hvad han havde fortalt. Vi sejlede så ind til Reykjavik nogen dage senere. Det første vi hørte var, at denne mand var død. Stormasten var knækket og var faldet ned over ham. Alt dette skete på samme tid, som den anden havde drømt.«<sup>32)</sup>

Men undertiden kunne drømme forebygge en ulykke:

»Det første år jeg førte et skib, bad jeg bedstemanden om at vække mig, da de var færdige med rengøringen. Vi lå ikke langt fra land, og det var vindstille. Da jeg havde sovet en stund, for jeg sammen, sprang op og kiggede ud af styrhuset og så, at vi var kommet tæt ind til land. Det eneste der var at gøre, var at bakke ud fra igen. Vi kunne ikke få plads til at vende. Men besætningen havde ikke kunnet se noget p. g. a. det kraftige karbidlys.«<sup>33)</sup>

Vi kunne citere flere sådanne beretninger, men lad os standse her og gå over til at behandle ominante drømme i forbindelse med fiskeriet:

»Det både er og har været tilfældet, at folk drømmer sandt både til lands og til vands. Selv tror jeg, at jeg er fuld af overtro. For mig var en ting sikker, drømte jeg om får, så var fangsten sikker, særlig med trawler. Det er så mange, der tror på fiskedrømme og på »vaðskíta«-drømme, f. eks. at drømme kvindfolk varslede uvejr og at drømme lavvand varslede »vaðskít.«<sup>34)</sup>

»Når man har drømt om mange får, så er det altid blevet en god fiskedag, eller også, når man har drømt, at man er faldet i en mødding og er blevet møgbeskidt, så er det altid blevet en god fiskedag.«<sup>35)</sup>

»Jeg har hørt dem fortælle, at drømte de om kvinder, så kom der uvejr, havde de drømt om lus og fåreflokkede, så blev der godt fiskeri.«<sup>36)</sup>

»Jeg har selv drømt om en kvinde, som dækkede bord for mig og gav mig alt godt. Dagen efter fiskede jeg meget. En anden gang drømte jeg den samme kvinde, som dækkede bord for andre, medens jeg ikke fik noget, og dagen efter fik jeg ikke nogen fisk.«<sup>37)</sup>

Der findes også flere belæg med materiale fra trawlere og linebåde, men det vil ikke blive behandlet i denne sammenhæng.

## Sammenfatning

Efter indledningsvis at have behandlet den teoretiske baggrund for den supranormale kommunikation blev materialet i forbindelse med sejlingen af skibet behandlet, hvordan man ad supranormal vej skaffede sig oplysninger om, hvordan rejsen ville komme til at gå, hvilke forholdsregler man tog for at bevirke et godt resultat og endelig operativ magi, med hvilken man forsøgte at skaffe sig vind.

Som baggrund for denne magi i forbindelse med fiskelykken skildrede jeg først situationen omkring fiskeriet: de sociale vilkår, den hårde konkurrence, hvorefter vi på samme måde som ved sejladsen belyste den måde og med hvilke midler, man forsøgte at få kontrol over fiskelykken, dels ved hjælp af individuelle fikseringer, dels ved at tage sig i agt for onde øjne og den onde tunge og ved direkte operativ magi.

Af anderledes karakter var de omen, som man fik ved hjælp af sanseoplevelser i form af varsler, »manden ombord« og endelig i drømme. Her fik individet direkte og ofte meget pludselige informationer om kommende begivenheder og vejledning i handling.

Spørgsmålet er ikke, i hvor stor udstrækning disse sanseoplevelser var sande, eller hvorvidt der var årsagsforbindelse imellem dem og de faktiske begivenheder eller ej, men det, at fiskerne eller flere af fiskerne troede på dem, og at resultatet af denne tro indvirkede på deres adfærd og daglige gerning.

# *Social struktur*

Hidtil har vi behandlet slupfiskernes baggrund, og hvordan deres liv og aktiviteter kom til udfoldelse indenfor skibets rælinger, samt hvordan fiskerne skaffede sig oplysninger om fisk og om verden omkring sig. Som det sidste hovedafsnit i denne undersøgelse vil vi betragte slupfiskerbesætningen som et socialt system med en social struktur. Vi undersøger dels den formelle sociale organisation, dels den uformelle, idet vi undersøger de situationer, hvor de forskellige statuser ombord mobiliseredes. Endelig undersøger vi hver enkelt status for sig, før til sidst at slutte vores fremstilling med at belyse, hvordan individet enkultureredes ind i systemets normer, vurderinger og forventninger, men først skal vi gøre rede for en del termer og begreb.

## System, struktur og organisation

En skibsbesætning er et socialt system i henhold til de almindelige vedtagne definitioner på et socialt system: »Enhver fungerende social enhed er et socialt system.«<sup>1)</sup> »Any system of social actions and interactions amongst persons which are . . . interconnected is a social system.«<sup>2)</sup> Endelig har Knut Weibust i sine undersøgelser vist, hvordan en skibsbesætning kan undersøges som et socialt system.<sup>3)</sup> Ethvert socialt system har en social struktur, som kan være mere eller mindre kompliceret. Social struktur er blevet defineret som: »The ordered relations which parts of a society have to each other, seen from a reasonable longrange point of view.«<sup>4)</sup> I studiet af sociale relationer plejer man at skelne mellem social struktur og social organisation. Den sociale struktur er en analytisk konstruktion, som man får som resultat af at observere ytringer i den sociale organisation, idet den sociale organisation er de faktisk observerbare aktiviteter og handlinger. På samme måde som rolle er det dynamiske aspekt af status, så er social organisation det dynamiske aspekt af social struktur.

Den engelske socialantropolog Radcliffe-Brown har defineret social struktur som: »an arrangement of persons in a institutionally controlled or defined relationship.«<sup>5)</sup> og social organisation som: »an arrangement of activities.«<sup>6)</sup> Den sociale struktur er imidlertid ikke fastlåst til evig tid, men kan ændres, når der indtræffer ændringer i den sociale organisation. Ændringer i ydre forhold kan også påvirke den sociale organisation og dermed den sociale struktur, således indtrådte der en hel del ændringer, når sluppfiskerne begyndte at fiske ved Grønland.<sup>7)</sup> Et andet par begreber, som hører sammen med social struktur og social organisation, er begreberne status og rolle. Begrebet status befinder sig på samme analytiske plan som begrebet struktur og har et modsvarende begreb på handlingsplanet, nemlig begrebet rolle. Når en persons status udtrykkes i konkrete handlinger, taler vi om rollespil. Man kan således sige, at strukturen er et system af de statuser, som folk har, og den sociale organisation er et system af de roller, som spilles. Status kan også defineres som en samling rettigheder og pligter i et gensidigt forhold mellem mennesker. Linton skelner også mellem tilskreven og erhvervet status.<sup>8)</sup> En person er betegnelsen for de samlede statuspositioner, som et menneske har.<sup>9)</sup> En person kan således lægge vægten på den del af sine statuspositioner, som er mest fordelagtige i en given situation.<sup>10)</sup> Der findes således faktorer, som kan højne et menneskes status, men der findes også faktorer, som formindsker et menneskes status. Et menneske kan således have et fysisk, psykisk eller socialt handicap, som er uforenligt med den sociale position, som det pågældende menneske udfylder, på samme måde kan et menneske blive agtet og æret langt mere end det, som menneskets sociale position i og for sig berettiger til, således at man så at sige behandler mennesket som værende af høj status. Hele denne sociale kommunikation er således præget af stor usikkerhed, som gør det muligt for personer at manipulere og udøve en vis kontrol over det indtryk, som de giver andre mennesker, med det formål at opnå visse rettigheder. Med social kommunikation forstår vi: udveksling af meninger ved hjælp af symboler, de være sig af verbal art, minespil, gestus, påklædning, almindelig fremtoning m. m. Den ene rolleindehaver sender en oplysning til en anden rolleindehaver eller gruppe af rolleindehavere og bevirker en effekt, d. v. s. en reaktion, hvor den rolleindehaver, der modtager oplysninger, svarer igen ved at udsende oplysninger om sin sociale rolle.<sup>11)</sup> Der er således en konstant udveksling af oplysninger om de forskellige personers identitet. Disse oplysninger kan alt efter omstændighederne overdrives (overkommunikeres) eller underdrives (underkommunikeres).<sup>12)</sup> Man viser den side af sin status, som man mener, er mest gunstig i en given situation. Hele det sociale liv ombord i et skib eller i hvilket som helst socialt system bliver bevidst påvirket af de i systemet agerende individer, men nogen personer kan påvirke mere end andre, og det er personer, som besidder særlige kvalifikationer, som berettiger dem til at gøre det, og disse kvalifikationer varierer

altid efter, hvordan det sociale systems værdigrundlag er. Derfor kan vi bedst finde frem til den sociale struktur ved at undersøge, hvilke rettigheder eller goder der findes ombord eller mere præcist: hvad den samlede besætning vurderer som værende goder eller rettigheder, og hvilke personer der opnår disse rettigheder, og hvad det er for kvalifikationer hos personerne, som berettiger dem dertil. Den sociale struktur er ikke noget fast uforanderligt, men den er løbende og ændrer sig under divergerende omstændigheder, men man vil til enhver tid have en social struktur.

De processer, som vi her har diskuteret, ville egne sig bedst til at blive studeret i et levende samfund, i et samtidsstudie, men det kan ikke lade sig gøre i dette tilfælde, hvor det sociale system, som skal belyses, er forsvundet, men ved hjælp af meddelernes svar på mine spørgsmål kan vi stykke de forskellige kildebelæg sammen, således at vi kan få et krakeleret indtryk af den sociale struktur ombord. Et socialt system som det i afhandlingen behandlede er opstået af både *historiske faktorer*, der skyldes ydre påvirkning, og af *sociodynamiske faktorer*, der er skabt af de i systemet agerende personer.

## Historiske faktorer i den sociale struktur

Som omtalt i forrige afsnit så er den sociale struktur ombord opstået som resultat af både historiske og sociodynamiske faktorer. Alle der har læst Knut Weibusts afhandling *Deep Sea Sailors* vil finde flere ligheder i skikke og ritualer ombord i dybhavssejlerne og ombord i de færøske slupper.<sup>1)</sup> Der er således ingen principiel forskel i den formelle politiske struktur ombord i slupperne og ombord i dybhavssejlerne. Den politiske struktur ombord var autoritær — en kommandostruktur, hvor skipperen havde hele magten. Denne formelle kommandostruktur kan i korthed sammenfattes således: Skibet ejes af en reder, som ansætter en skipper som sin repræsentant ombord. Skipperen er den øverste arbejdsleder og den øverste myndighed ombord, så længe skibet er i søen. Skipperens næstkommanderende ombord er bedstemanden. Besætningen er delt op i to lige store enheder, nemlig styrbordsvagt og bagbordsvagt, som efter tur udfører det nødvendige arbejde ombord. Skipperen leder selv styrbordsvagten, men kunne overlade varetagelsen af denne til 2. bedstemand, hvis skibet havde en sådan. 1. bedstemand forestod bagbordsvagten. Kokken stod uden for systemet, han var den eneste ombord, der havde fast arbejdstid om dagen. Senere kom der en del ændringer i vagtinddelingen, men det var i slutningen af den i afhandlingen behandlede periode, så det vil ikke blive behandlet i afhandlingen, selv om det kunne indebære mange interessante aspekter.

I modsætning til andre lande ved Atlanterhavet havde færingerne ingen

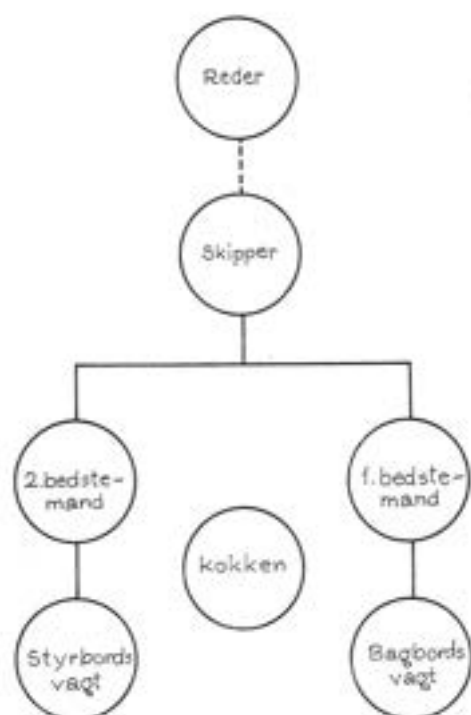


Fig. 18. Kommandostrukturen ombord på en slupp. Når der ikke var nogen 2. bedstemand, så forestod skipperen selv styrbordsvægten.

dybhavstradition med havgående skibe før slufffiskeriet. De var kun vant til at fiske og sejle med de åbne færøske robåde.<sup>1</sup> Det eneste kendskab, man havde til sejlads med havgående skibe, var det, som man fik gennem bekendtskabet med de fremmede skibe, som sejlede omkring Færøerne, og så længe færingerne ikke selv havde nogen skibe, kunne der givetvis ikke ske nogen påvirkning af social eller kulturel maritim tradition i den henseende. Færøerne var også en administrativ del af Danmark og derfor underlagt dansk lov, også dansk sølov. Derfor kom den danske sølov til at sætte sit præg på udviklingen af færøsk maritim kultur. Dansk sølov krævede, at man skulle have et næringsbrev som skipper for at kunne føre et skib fra Færøerne til en udenlandsk havn og omvendt. For at kunne opnå næringsbrev som skipper skulle man have bestået eksamen fra det danske søakademi og have sejlet som styrmand ombord i et anerkendt skib i behørig tid.<sup>2</sup> Først i 1892 blev det muligt for færinger at udanne sig til fiskeskipper på Færøerne.

Den formelle organisation ombord blev også identisk med den, som fandtes ombord i danske handelsskibe, som lignede den, der fandtes ombord i andre skandinaviske skibe.<sup>3</sup> Grunden hertil var for det første, at der var flere danske skippere ombord i færøske skibe i den første tid efter 1872, og de der ikke var danske, var opdraget i dansk maritim tradition.

Derfor kom denne til at øve indflydelse på livet ombord i de færøske fiskerskibe. Den færøske fisker opfattede sig ikke kun som fisker, men i høj grad også som sømand. En meddeler udtrykker dette tydeligt, når han siger:

»De unge, som kom ombord, skulle ikke blot være fiskere og lære at fiske og behandle fisken, men de skulle også læres op til sømænd.«<sup>4)</sup>

Dette fremgår endnu tydeligere af følgende uddrag af en skrivelse, som den færøske skipperforening sendte til den danske regering i forbindelse med, at man kæmpede for at få etableret en navigationsskole på Færøerne, der også kunne uddanne styrmænd. Skrivelsen blev afsendt i januar 1926:

»Dansk og færøsk fiskeri er ikke det samme. Dansk fiskeri bliver drevet med åbne både og mindre skibe nær kysten. Vi driver også denne form for fiskeri, men for os har det mindre betydning end havfiskeriet, som bliver drevet med store skibe på 80—150 br. reg. t. Disse skibe, bemanded med 18—24 mand, sejler under fjernere himmelstrøg i måneder. Der bliver fiskeriet drevet under så dårlige vejrforhold, at man til fuldkommenhed har lejlighed til at forsøge sig i sømandsskab. Det er glædeligt for os at vide, at englændere, franskmænd, islændinge og nordmænd betragter os som deres ligemænd, medens de danske myndigheder fastholder, at vi er »ikke sømænd, men fiskere.« Og når man skal tage styrmåndseksamen, bliver en færøsk fiskeskipper vurderet lavere end en ganske almindelig dansk matros.«<sup>5)</sup>

Denne henvendelse gav positivt resultat, og de færøske havfiskere blev anerkendt som værende sømænd. De danske myndigheder havde fået øjnene op for, at de færøske havfiskere havde meget tilfælles med søfolk i almindelighed. Sejlingen af skibet var således i tråd med den organisation, der praktiseredes ombord i danske og skandinaviske dybhavssejlere. Man har ikke indtryk af, at man har haft en lignende fast organisation ombord i shetlandske fiskerskibe, hvorfra der i anden henseende var sket stor påvirkning af færøsk havfiskeri. Halcrow siger således om de shetlandske slupfiskere »the Faroemen«, som fiskede på bankerne omkring Færøerne:

»Although certificated men were rarely or never found in Faroemen, they had three officers, and when on a passage or head reaching in heavy weather, three watches were kept. The executive were termed first and second mates, the third being the »Spectioneer«. This is Dutch for »Fatmaster«. . . A cook was carried, but the culinary was never his vocation when the cod rose.«<sup>6)</sup>

Goodlad fortæller, at »the spectioneer«s opgave var at lægge den saltede torsk i lag i lasten.<sup>7)</sup>

Hvad sejlingen angår, så er påvirkningen kommet fra skandinavisk dybhavssejlertradition, men hvad fiskeriet angår, så er påvirkningen sket fra Shetland. Færingerne havde som sagt ingen tradition for fiskeri med havgående fiskerskibe. Derfor blev denne form for fiskeri importeret i alle sine aspekter. D. v. s. at det blev et helt kulturkompleks, som blev omplantet i færøsk kulturområde. Både fiskeredskaber, behandlingen af fangsten og endelig selve aflønningssystemet var i store træk det samme, som man havde praktiseret på Shetland fra det shetlandske bankfiskeris

begyndelse omkring 1810 og til dette sluttede i 1906,<sup>8)</sup> som Halcrow siger:

»The Master must also see that the fish caught by each man on board is numbered and that the respective numbers are entered in a book. (This began on the first agreement in the *Ass* and continued to the last in the *William Martin* — payment of what was known as score money for every fish caught.«<sup>9)</sup>

Vi har tidligere belyst, hvordan man holdt rede på, hvor meget man fangede.

Aflønningsprincippet er således en innovation, som er kommet til Færøerne ved færingers kontakt med shetlændinge, idet færinger i lang tid fiskede med shetlandske fiskerskibe.<sup>10)</sup> Sammenfatningsvis kan vi sige, at de historiske faktorer i den sociale struktur var dels den påvirkning, der var kommet fra dansk eller skandinavisk side inden for organiseringen af sejlingen af skibet, dels påvirkning, der var kommet fra Shetland vedrørende fiskeriet. Disse to faktorer gik op i en syntese, og det var med baggrund i denne, at en hel del af det strategiske spil om goderne udfoldede sig.

## Kahyt og lukaf

Der var to beboelses- og opholdsrum ombord i slupperne, kahytten og lukafet eller lugaret, som det hedder på færøsk. I kahytten boede skipperen, bedstemanden og nogle andre, medens den øvrige besætning boede i lukafet. Denne rumslige opdeling var også en social opdeling, en opdeling, som vi genfinder hos dybhavssejlerne, og som viser, at de sociale traditioner ombord i de færøske slupper har meget tilfælles med dybhavssejlertraditionen.<sup>1)</sup>

I det følgende vil jeg undersøge de sociale aspekter vedrørende de to rum. Først belyses de to rums kvaliteter. Det fremgår således af tab. 15, at fiskerne anså kahytten for at være det bedste sted at bo. Årsagerne hertil

Tab. 15. Angivelse af hvilket af de to rum kahyt og lukaf blev anset at være det bedste og årsagen dertil.

	Antal beleg:
Kahytten:	
Roligere og/eller fredeligere	42
Roligere	19
Fredeligere	19
Friskere luft	22
Rummeligere	1
Finere (udefineret)	9
Lukafet:	
Friere atmosfære	7
Varmere	2

Tabellen er baseret på spørgsmålet: Hvor anså De det for at være bedst at bo i lukafet eller kahytten, og hvorfor?

er stort set rationelle. Kahytten var fredeligere at bo i, for der var ikke så megen snakken og larm fra de øvrige besætningsmedlemmer, og kahyttens beliggenhed medførte, at skibets bevægelser på dette sted følte roligere og behageligere end i lukafet. Desuden var luften i kahytten friskere end i lukafet, hvor der blev lavet mad. Der hang ofte også tøj til tørre over kabysen. Her må vi imidlertid tage i betragtning, at det overvejende er mænd på over 60 år, der har givet oplysningerne, og beboelsesrummets kvaliteter er således set i lyset af ældre mænds værdier. Som det fremgår af de få belæg i tab. 15 på, at lukafet blev anset for at være det bedste sted at bo, angives netop som årsag dertil, at atmosfæren var friere. Der var ingen skipper til at lægge bånd på samtalen og den undertiden grovkornede livsudfoldelse. 2 meddelere beretter, at det var bedre at bo i lukafet, for der var det altid varmt, ovnen i kahytten gik undertiden ud, men det gjorde kabysen sjældent.

Tab. 16. Angivelse af hvad fiskerne anså for at være finere kahyt eller lukaf og årsagen dertil.

Kahytten:	Antal belæg:
Skipperen og bedstemanden boede der	61
»Det bedre folk« boede der	3
Finere indrettet, hyggeligere	8
Rationel årsag	7
Lukafet:	0

Tabellen er baseret på spørgsmålet: Hvad anså man for at være finere kahytten eller lukafet og hvorfor?

Den sociale opfattelse af de to rum fremgår tydeligt af tab. 16. Sammenhængen mellem skipperens og bedstemandens tilstedeværelse i kahytten og kahyttens høje sociale status fremgår også tydeligt af mange udtalelser, f. eks.: »Med den respekt man havde for de overordnede, blev det betragtet som en favorisering at få lov til at bo i kahytten.«<sup>12)</sup> Den sociale forskel mellem kahyt og lukaf understregedes yderligere af kahyttens fornemmere indretning.

### *Hvor spiste man?*

Indtagelsen af føde i fællesskab er en vigtig social handling, under hvilken menneskers forskellige sociale status ofte udkrystalliseres. Derfor har jeg

Tab. 17. Oversigt over i hvilke af de to rum kahyts- og lukafsboerne af de to rum indtog deres måltider.

Svar:	Antal belæg:
Alle spiste i lukafet	83
Kahyts- og lukafsboerne spiste alle måltider hver for sig i deres opholdsrum	26
Kahytsboerne spiste middag i lukafet og indtog de øvrige måltider i kahytten	18

Tabellen er baseret på spørgsmålet: Hvor blev der spist, i kahytten eller lukafet?

i tab. 17 undersøgt, om beboerne i de to rum indtog deres måltider sammen eller spiste hver for sig. Dette belyses udførligere af følgende udtalelser, som her gengives i deres fulde ordlyd:

»Lugarsboerne spiste foran og kahytsboerne spiste agter i kahytten, men når det var dårligt vejr, spiste alle foran.«<sup>2)</sup>

»De første år begge steder. Maden blev altid lavet i lugaret. Efter krigen (1939—45) blev der spist i lugaret.«<sup>3)</sup>

»De første år jeg var på skibsfiskeri, spiste kahytsboerne i kahytten og lugarsboerne i lugaret, senere spiste alle i lugaret.« (første tur i 1940).<sup>4)</sup>

»Det var lidt forskelligt. Ombord i mange skibe spiste alle i lugaret, men ombord i enkelte skibe spiste lugarsmændene og kahytsmændene hver for sig. I begyndelsen var mange af skipperne danske, og da spiste man sædvanligvis hver for sig.« (første tur i 1906).<sup>5)</sup>

»Begge steder, særlig den første tid, senere var det mere almindeligt, at der blev spist i lugaret.« (første tur 1904).<sup>6)</sup>

»Jeg har været med skibe, hvor man spiste begge steder, men på denne tur spiste vi i lugaret.« (turen var i 1929).<sup>7)</sup>

»I de fleste skibe spiste man i lugaret, men jeg har også sejlet med skibe, hvor man spiste i kahytten.« (første tur 1933).<sup>8)</sup>

»Før spiste man i begge ender, og sådan var det, da jeg var på min første tur, efter den tid blev middagen spist i lugaret og morgenmad og aftensmad i begge.« (første tur i 1920).<sup>9)</sup>

»I begge ender, til motorerne kom, da blev kahytten mindre, siden blev der spist i lugaret.«<sup>10)</sup>

De kilder, der oplyser, at man spiste hver for sig, kan ikke placeres til nogen bestemt tid, men falder stort set over hele den behandlede periode. Meget tyder imidlertid på, at der har været en tendens at spise hver for sig i den første tid. Men stabiliteten i denne sociale differentiering har varieret fra skib til skib. Først efterhånden har alle spist i lukafet. Dette skete også for en stor del af praktiske grunde, fordi kahytten blev mindre, da skibene fik installeret motor. Men der var også talen om en social udligning.

### *Hvor holdt man andagt?*

Religionen har haft og har stadig i ret stor udstrækning stor betydning for den færøske befolkning. Fiskerne havde også en meget ærbødig holdning imod religionen. Religiøse handlinger er derfor henlagt til et rum med

Tab. 18. Hvor blev søndagsprædikenen oplæst?

Svar:	Antal beleg:
Prædikenen blev læst op i kahytten	84
Prædikenen blev oplæst i lukafet	40

værdighed. Den vigtigste religiøse handling ombord var oplæsningen af søndagsprædikenen. Af tab. 18 fremgår det, at dobbelt så mange belæg er på, at søndagsprædikenen blev oplæst i kahytten som i lukafet. Kahytten kan derfor anses for at være det foretrukne rum. Men undertiden kunne der være for lidt plads i kahytten, derfor måtte man benytte lukafet, som en meddeler siger: »i kahytten, hvis den var stor nok ellers i lukafet.«<sup>11)</sup> Senere når slupperne fik motor, da greb denne direkte generende ind i oplæsningen af prædikenen:

»Før motoren kom, blev der altid læst i kahytten, men efter den tid blev der så lidt plads i kahytten og megen larm, så blev der for det meste læst op i lukafet.«<sup>12)</sup>

### *Relationerne mellem kahyt og lukaf*

I tab. 19 er den relative besøgsfrekvens mellem beboerne af henholdsvis kahyt og lukaf blevet fremstillet. For at belyse dette yderligere, har jeg

Tab. 19. Oversigt over den relative besøgsfrekvens mellem kahyt og lukaf.

Svar:	Antal belæg:
Lukafsboerne kom mere i kahytten	2
Kahytsboerne kom mere i lukafet	91
Ingen forskel	31

desuden stillet følgende spørgsmål til meddelerne: Hvis der var nogen forskel i besøgene mellem lukaf og kahyt, hvad beroede forskellen så på? Dette materiale er så uensartet, at det ikke lader sig fremstille i tabelform, derfor vil det blive belyst ved hjælp af citat. Årsagen til, at der kom flest i lukafet, hænger først og fremmest sammen med, at man ombord i de fleste skibe spiste i lukafet, og af den grund kom man der ofte. Dette gør også flere af meddelerne os opmærksom på.<sup>13)</sup> Men det er ikke så meget det, som vi er interesseret i, som i de spontane besøg. Men også her havde kabyssen sin indflydelse:

»Kahytsboerne kom oftere i lukafet, måske mest fordi der næsten altid stod en varm kedel med kaffe på kabyssen.«<sup>14)</sup>

Det var langt fra kun sådanne konkrete materielle årsager, som gjorde at kahytsboerne kom hyppigere i lukafet:

»Der kunne man tale om et eller andet, som skipperen ikke skulle høre.«<sup>15)</sup>

»Et ord er »lukafsnak« (lugarspråt). Når man havde fri og tid dertil, skete det som regel, at man begyndte at snakke i lukafet om mange forskellige ting. Besætningen havde som regel så stor respekt for skipperen, at der var ro i kahytten, derfor blev der snakket i lukafet.«<sup>16)</sup>

»Rummeligere og friere liv, upåvirket af overordnede.«<sup>17)</sup>

»Det var de unge, som trak, de boede i lukafet. Der var mere liv og halloj. Der var altid en eller anden, der var god til at fortælle historier.«<sup>18)</sup>

»Forskellen mellem kahyt og lukaf var den, at i lukafet var friheden ubegrænset.«<sup>19)</sup>

Der kom man »for at få sig lidt af det, der blev stegt i ovnen, og for at høre nyheder,«<sup>20)</sup> og fordi »der plejede de at spille kort,«<sup>21)</sup> og »der var skipperen ikke hele tiden.«<sup>22)</sup>

Besætningen er således hovedsagligt samlet i lukafet af rekreative grunde. Men hvorfor kom da lukafsboerne så lidt i kahytten, bortset fra i de tilfælde, hvor prædikenen blev oplæst:

»... respekten for de overordnede var så stor, og derfor kom besætningen der ikke uden ærinde, snakken i lukafet forstummede, når skipperen kom.«<sup>23)</sup>

»Der var så lidt plads i kahytten.«<sup>24)</sup>

»Besætningen gik ikke for at snakke med de overordnede, derfor kom mændene frem.«<sup>25)</sup>

»Lukafsboerne generede sig for at gå agter i kahytten.«<sup>26)</sup>

»For der var de overordnede, og man gik ikke gerne derhen, uden man havde særlige ærinder som f. eks. at lytte til prædikenen eller for at bede om forfang og kroge, når det manglede.«<sup>27)</sup>

»De foran mente ikke, at det var passende, at de gik agter, aldersforskel var som regel. I kahytten var sædvanligvis stille: »Skipperen sover.« Foran kunne man udfolde sig.«<sup>28)</sup>

»Ja, for skipperen boede i kahytten, og man syntes som oftest bedst om ikke at komme i snak med ham.«<sup>29)</sup>

»Ja, jeg tror, at man følte sig mindre værd end dem, som boede i kahytten, der boede alle de overordnede og andre udvalgte mænd...«<sup>30)</sup>

»Lukafsboerne generede sig for at gå agter ned i kahytten — følte sig, som om de var kommet langt bort fra egen græsgang, hvis de kom der, medens de overordnede sikkert har følt, at de havde fulde rettigheder til at færdes overalt på skibet.«<sup>31)</sup>

»Kahytsboerne anså lukafsboerne for at være ringere end dem. Lukafsboerne kom ikke agter i kahytten.«<sup>32)</sup>

»Forskellen var stor, man gik sjældent ned i kahytten, hvis man ikke havde ærinder, men fra kahytten kom de ofte, og så kunne de få en stikpille: »Hvordan har man det i dagligstuen i dag?«<sup>33)</sup>

At kahytten og de personer, som boede der, også af landbefolkningen blev betragtet som værende af højere status end lukafboerne, giver følgende oplysninger indtryk af:

»... pigerne fra Sandvik kom kun sammen med kahytsboerne.«<sup>34)</sup>

»Mænd fra bygden Sandvik ønskede altid at få lov til at bo i kahytten, de fik lettere fat på kvindfolk, når de boede i kahytten.«<sup>35)</sup>

Sammenfatter vi de oplysninger, vi har om relationerne mellem de to rum, må konklusionen blive, at kahytsboerne hovedsaglig kom frem i lukafet af rekreative grunde, da livet undertiden kunne blive for stiltfærdigt i kahytten. Dette har også været grunden til, at lukafsboerne kom så

lidt i kahytten, men meget tyder på, at de simpelthen generede sig for at komme der og følte sig til en vis grad socialt underlegne overfor kahytsboerne. Dette fører os til næste spørgsmål: Hvem boede i kahytten?

### *Kahytsboerne*

I lukafet kunne praktisk talt alle bo med undtagelse af skipperen og bedstemanden, anderledes forholdt det sig med kahytten, som det fremgår af tab. 20. Oplysningerne i tabellen er baseret på meddelernes gene-

**Tab. 20. Hvem boede i kahytten?**

Svar:	Antal belæg:
Særlig dygtige fiskere	40
Ældre besætningsmedlemmer	54
Skipperens nærmere bekendtskab	57
Skipperens slægtninge	27
Kokken	36
Motorpasseren	25

raliseringer og ikke på observerede tilfælde, og tallene bør derfor betragtes med forsigtighed. Kokken og motorpasseren boede som regel i kahytten, som vi skal se senere. At ikke flere meddelere har anført dette i denne forbindelse, skyldes sikkert ren tilfældighed. Tabellen giver imidlertid en tydelig opfattelse af de aktiver, som man skulle være i besiddelse af for at kunne bo i kahytten: Alder, bekendtskab eller slægtskab med skipperen samt dygtighed til at fiske giver ret til at bo i kahytten.

### *Besætningens vurdering af køjerne*

Køjerne ombord var af forskellig kvalitet, nogen blev anset for at være bedre end andre. De gode køjer var meget eftertragtede. Af tab. 21 og tab. 22 fremgår det, at i lukafet blev de bageste køjer og især de bageste underkøjer anset for at være de bedste og de mest eftertragtede samt underkøjer i almindelighed. De dårligste køjer i lukafet var ubetinget de

**Tab. 21. Hvilke køjer var bedst i lukafet?**

Svar:	Antal belæg:
Agterste underkøje	21
Agterste køjer i almindelighed	20
Underkøjer i almindelighed	48
Overkøjer i almindelighed	3

**Tab. 22. Hvilke køjer var de dårligste i lukafet?**

Svar:	Antal belæg:
Forreste køjer (i skarpinum) i almindelighed	61
Forreste overkøjer	8
Forreste underkøjer	5
Overkøjer i almindelighed	8

forreste — »frammi i skarpinum«. Den konkrete årsag til vurderingen af køjerne belyses bedst ved de følgende citater:

»Man tog gerne først køjerne i styrebord, fordi knirkeriet fra »vaðbein« ene hørtes så godt i bagbord, når skibet var lagt til fiskeri.«<sup>36)</sup>

»Overkøjerne »i skarpinum« var de uroligste, og de bageste overkøjer var de varmeste og mest udsat for røg og damp fra kabysen.«<sup>37)</sup>

»Underkøjerne bag ved bordet (var de bedste)... , for der var så nemt at tørne ud og der kunne man skynde sig.«<sup>38)</sup>

»Man mente, at underkøjerne var de bedste, de værste var de forreste, uroligt at ligge og smalle, ingen plads på dørket, man måtte stå på bænken, når man skulle klæde sig på.«<sup>39)</sup>

»I de lugarer, hvor man havde tværkøjer, blev disse anset for at være de værste, fordi man ofte stod på hovedet, mens man sov.«<sup>40)</sup>

Det fremgår ikke helt klart af tab. 23 og tab. 24, hvilke køjer var de dårligste og hvilke var bedst i kahytten. Det har sin forklaring i, at bortset

Tab. 23. Hvilke var de bedste køjer i kahytten?

Svar:	Antal belæg:
Overkøjer i almindelighed	25
Forreste overkøjer	8
Underkøjer i almindelighed	21
Forreste underkøjer	6
Ingen forskel	5

Tab. 24. Hvilke var de dårligste køjer i kahytten?

Svar:	Antal belæg:
Agterste køjer	35
Overkøjer	5
Underkøjer	11
Tværgående køjer	2

fra de nederste agterste køjer i kahytten, som var meget smalle, var der ingen særlig dårlige køjer i kahytten.

»Underkøjerne var roligere, fordi der kom ofte megen larm fra dækket, men overkøjerne var rummeligere, og dem havde bestemændene.«<sup>41)</sup>

»Overkøjerne var bedre, men underkøjerne tog man hellere, for når man skulle tage sig en lur, kunne man ligge i køjen parat med støvlerne på bænken.«<sup>42)</sup>

Yderligere skal der tilføjes, at overkøjerne undertiden kunne være fugtige, hvis dækket var læk, og af den grund mindre eftertragtede:

»Køjer, som var frie for lækage, blev anset for at være gode, det kunne ske, at man kunne få en våd dyne af lækage.«<sup>43)</sup>

Men det var langt fra alle skibe, der havde lækage i dækket. I det fremlagte materiale fremgår tydeligt, at fiskerne havde deres bestemte vurdering af køjerne ombord. Gode køjer kunne man opnå, såfremt man besad de tilstrækkelige kvalifikationer. I næste afsnit vil vi undersøge, hvilke indehavere af de gode køjer var.

### *Indehaverne af de gode køjer*

De oplysninger, som fremgår af tab. 25 og tab. 26, er baseret på meddelernes generaliseringer som svar på et spørgsmål om, hvem indehaverne af de gode køjer var.

Tab. 25. Oversigt over indehaverne af de gode køjer i lukafet.

Svar:	Antal belæg:
Dygtige fiskere	6
Ældre besætningsmedlemmer	47
Personer, som har sejlet længe med skibet	9
Skipperens slægtninge	1
Skipperens bekendtskab	1
Først ankommet fisker	13
Hvem som helst	7

Tab. 26. Oversigt over indehaverne af de gode køjer i kahytten.

Svar:	Antal belæg:
Skipperen	25
Bedstemanden	53
Ældre besætningsmedlemmer	4
Skipperens slægtninge	1
Skipperens bekendtskab	1
Dygtige fiskere	1
Kokken	1
Motorpasseren	7
Først ankommet fisker	2
Hvem som helst	6

Ældre besætningsmedlemmer har i overvejende grad haft de bedste køjer i lukafet samt personer, der har sejlet i lang tid med skibet. Resten er noget tilfældig. I kahytten har skipperen og bedstemanden haft de bedste køjer. Men ombord i mange skibe havde skipperen sit private »skipperkammer« ved siden af kahytten. Det er grunden til, at bedstemandens belægsfrekvens er højere end skipperens. Ombord i de skibe, hvor der ikke var noget skipperkammer, havde skipperen altid den forreste overkøje i styrbord.<sup>44)</sup>

### *Indehaverne af de dårlige køjer*

Det fremgår af tab. 27 og tab. 28, at det generelt set var de yngste ombord, som fik tildelt de dårligste køjer både i kahyt og lukaf. Disse var som

Tab. 27. Oversigt over indehaverne af de dårlige køjer i lukafet.

Svar:	Antal belæg:
De yngste	42
Sidst ankomne besætningsmedlemmer	2

Tab. 28. Oversigt over indehaverne af de dårlige køjer i kahytten.

Svar:	Antal beleg:
De yngste	12
Personer små af vækst	2
Dygtige fiskere	1
Kokken	4
Motorpasseren	3
Sidst ankomne besætningsmedlemmer	1

regel smalle køjer. I kahytten var de to agterste nederste køjer så små, at kun en person, der var lille af vækst, kunne sove i dem. Det forklarer også, hvorfor unge fiskere på deres første rejse kunne få plads i kahytten. Den lave svarfrekvens på, hvem indehaverne af de dårlige køjer i kahytten var, kunne tyde på, at det har været svært at afgøre. Iøvrigt skulle det ikke være nødvendigt med yderligere kommentarer udover følgende oplysninger:

»De ringeste mænd fik altid de ringeste køjer, f. eks. forrest i lukafet eller agter i enden.«<sup>45</sup>

»De unge sov der, de fik altid de dårligste køjer.«<sup>46</sup>

»Overkøjen ved kabysen var dårlig, og det var almindeligt, at mænd, som sejlede år efter år med samme skib, fik gode køjer, så når nye mænd kom ombord, fik de ofte de dårligste køjer.«<sup>47</sup>

Kigger vi imidlertid på, hvem der boede i kahytten, så var særlig dygtige fiskere, skipperens nærmere bekendtskab og slægtninge kraftigt repræsenteret, medens de knapt er blevet nævnt, hverken som indehavere af gode eller dårlige køjer i kahyt eller lukaf. Dette skyldes en hukommelsesdominant i meddelernes bevidsthed, idet de kun har koncentreret sig om yderpunkterne, hvem der har haft de bedste og de dårligste køjer. Dette har vist sig at være bestemt af en persons alder. De ældste fik de bedste køjer og de yngste de dårligste. De andre kategorier af besætningsmedlemmer, hvis status udgjordes af andre aktiver end år, har så fået tildelt de køjer, som ligger mellem de to yderpunkter.

Kokken og motorpasseren boede, som vi skal se senere, så godt som altid i kahytten; dette har været så naturligt for meddelerne, at de har glemt at anføre det i denne forbindelse. Almindeligvis tør vi regne med, at en fisker beholdt sin køje fra år til år, hvis han sejlede med samme skib og skipper, forudsat at han var tilfreds dermed.

### Sammenfatning

Denne grundige gennemgang af forholdene vedrørende kahyt og lukaf samt vurderingen af de forskellige køjer er gjort for at vise, at der på disse områder var virkelige og konkrete fordele eller goder, om vi vil. Disse goder eller rettigheder har været opnåelige for den, som besad de rigtige

kvalifikationer. At personer med en vis status har haft mulighed for at opnå disse rettigheder, har yderligere gjort dem mere eftertragtelserværdige. Præferencerne kunne imidlertid være forskellige, og derfor kunne en køje f. eks. have mere værdi for en bestemt mand, medens den havde mindre værdi for en anden. En ung mand kunne således finde det yderst kedeligt at bo i kahytten og ville foretrække lukafet med dets halløj, medens en ældre mand ville finde kahytten behagelig. Dette gjorde, at der blev nogen fleksibilitet i systemet. Det næste skridt var således at undersøge, hvilke personer havde muligheder for at opnå disse rettigheder. Det var ældre besætningsmedlemmer, dygtige fiskere, skipperens bekendtskab, skipperens slægtninge samt personer, der havde sejlet med skibet i lang tid. Spørgsmålet bliver så, om disse personer kunne opnå disse rettigheder uden videre. Igen kommer vi til at se et strategisk spil, som kan føres helt tilbage til forhyringssituationen. Rettigheder til at bo i kahytten har været en del af skipperens tilbud til de dygtige fiskere, for at disse skulle komme med hans skib og maksimere udbyttet. Sådanne betragtninger kan også lægges på skipperens bekendtskab og slægtninge, men rettigheden til at bo i kahytten kan her ses som en kompensation for, at de ved at lade sig hyre af skipperen som deres slægtning eller ven har ladet andre og måske bedre tilbud gå fra sig, men her kommer det naturligvis også an på skipperens kvalifikationer. Var han en dygtig og heldig skipper, der fiskede meget, kunne man godt tænke sig det modsatte, nemlig at de var villige til at tage til takke med dårlige køjer, blot de fik lov til at komme med. Ved mangel på besætning kunne selv drenge på deres første fisketur komme til at bo i kahytten:

»Jeg og min bror blev bedt om at komme med, og man lovede os, at hvis vi kom med, så skulle vi komme til at bo i kahytten.«<sup>49)</sup>

Rent personlige forhold kan også have haft indflydelse, idet skipperen måske har haft behag i til daglig at omgås personer, som han på forhånd havde et nogenlunde fortroligt forhold til, især når vi tænker på hans relationer til besætningen som sådan. Det har givetvis også haft betydning for de personer, som boede i kahytten, og som ikke var overordnede ombord, at de kunne legitimere deres forhold til skipperen på en eller anden måde f. eks. ved at være hans slægtninge, venner el. lign., så de ikke blev opfattet som værende spyttslikkere og smiskere eller det, man kaldte for »*skippararukka*».

Kahyttens status ændredes noget ved installeringen af motoren, da blev den mindre og der var mere larm. Samtidig blev kabyssen ombord i nogle skibe sat i et særligt rum, så man blev fri for røg og os i lugaret. Samtidig er der sket en social udligning mellem de to rum.

## Fiskepladserne ombord

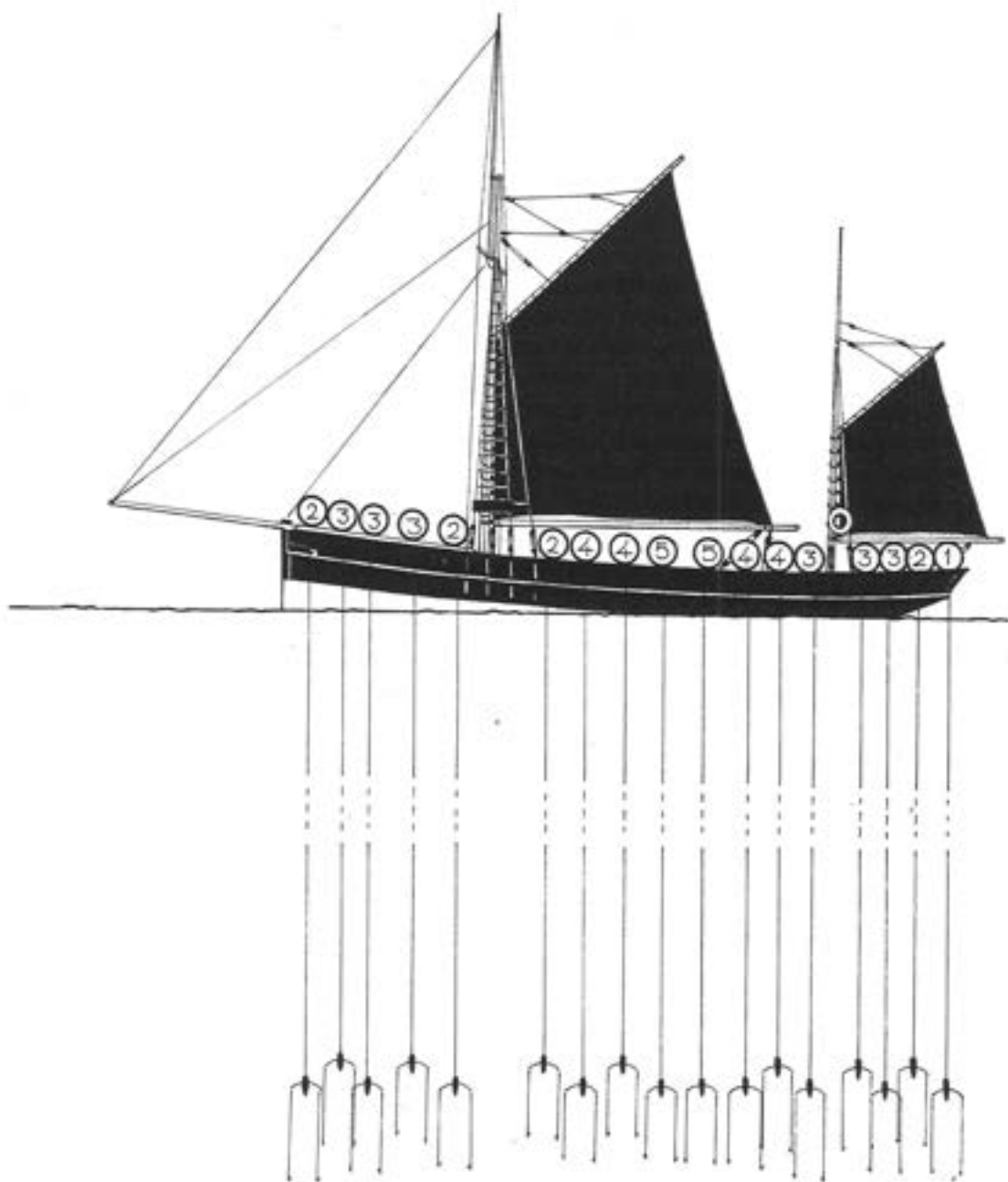
### *Besætningens vurdering af fiskepladserne*

I et par tidligere afsnit har jeg behandlet organiseringen af arbejdet omkring fiskeriet og rengøringen af fangsten. I dette afsnit kommer jeg til at undersøge den informelle sociale struktur, der opstod omkring fiskepladserne ombord. Fiskepladserne ombord vurderedes nemlig forskelligt, og nogen pladser blev anset for at være bedre og mere eftertragtede end andre, på samme måde som nogen køjer blev anset for at være bedre end andre. Derfor bliver det første træk at undersøge de helt konkrete årsager bag vurderingen af fiskepladserne. Denne vurdering er stort set ensartet i hele kildematerialet.

Under selve fiskeriet var der to generende faktorer, og det var, at skibet drev, og at søen kunne være mere eller mindre urolig på grund af vind og dårligt vejr. Hvis skibet drev for meget, så stod snørerne skråt ud i vandet, og det kunne undertiden være svært at nå bunden, men var der vindstille, kunne snørerne næsten stå lodret ned med det resultat, at de hurtigt vikledes ind i hinanden. Ved urolig sø skete det hyppigt, at søen spulede hen over dækket og væltede ind over rælingen på skibets laveste dele, hvor der hurtigt blev bragt uorden i fiskeredskaberne, udover at det altid var generende at få en sø over sig (se fig. 20). Visse steder på skibet var mere udsatte end andre, og dette indvirkede også på vurderingen af fiskepladserne.

På fig. 19 er de forskellige pladser blevet afbildet og har fået tildelt deres relative status begyndende med nr. 1.

Den agterste plads blev anset for at være den bedste ombord. Her var der god plads, der var fri bane agterud, og derfor mindre sandsynlighed for at fiskesnøren vikledes ind i naboens. I henhold til flere fiskeres oplysninger kommer fisken først til de agterste kroge og de første kroge og senest til dem midt på skibet. Desuden var der tilstrækkelig højt fra vandlinie til ræling på den agterste plads til, at man undgik, at en sø væltede ind over pladsen, hvis vejret var uroligt. Mange af disse fordele havde den agterste plads til fælles med den forreste. Skibet bevægede sig også mere ved enderne, og derfor var det lettere at mærke fisken på krogen. Men i modsætning til den agterste plads, der var høj nok til, at man undgik de værste bølgeslag, men ikke så høj, at det var besværligt at hale snøren ind, så var der meget højt fra vandlinie til ræling på den forreste plads og derfor anstrengende at svinge fisk og snøre indenbords. Og søsprøjt kunne også ryge indover boven i blæsevejr, og der var ikke noget læ mod vinden. Men netop dette forenede indehaveren af den første plads med en vis pondus, idet man plejede at sige, at »friggjarnir« (frierne) stod på den første plads, idet man for at udnytte pladsens muligheder måtte være forholdsvis fysisk veludrustet. De tre pladser på boven må også karakteriseres som gode, da det var begrænset, hvor mange snører man kunne vikle sig ind i, og man stod tilstrækkelig højt oppe til at undgå spulingen. På



arlaasti  
 næstaraasti  
 annar aftanfyrri mesanin  
 arlan fyrri mesanin  
 framman fyrri mesanin  
 annar framman fyrri  
 mesanin  
 arlan fyrri kongin  
 vð kongin  
 framman fyrri kongin  
 trði arlan fyrri stórvantlís  
 annar arlan fyrri  
 stórvantlís  
 arlan fyrri stórvantlís  
 framman fyrri stórvantlís  
 annar framman fyrri  
 stórvantlís  
 milt á bógunum  
 næstfremsti  
 fremsti

Fig. 19. Slupp underdrejet for fiskeri med alle snøerne ude. Tallene markerer fiskepladsernes relative status. Den sædvanlige færøske betegnelse for pladserne er også angivet.

samme måde forholdt det sig med nr. 2 bagved mesanen og den næstagerste. Pladserne omkring de to vanter blev anset for meget gode af den grund, at der var langt mellem snørerne, og desuden kunne man sætte et læsejl op omkring selve vantet, så man stod i læ for både vind og vand. Midtersiden af skibet var dårlig af mange grunde. Dels stod fiskerne meget tæt sammen, så snørerne havde let ved at vikles ind i hinanden især i stille og roligt vejr, og endelig var midten mest udsat for spuling hen over dækket, og der væltede hyppigt brådsøer ind over rælingen. Værst var midt på midten — ved siden af »kongen«, d. v. s. bidevindstopperen.

Sammenfatningsvis kan vi sige, at stort set bed fisken lige på alle kroge, men noget mere på de forreste og de agterste; det har været medvirkende til den positive vurdering af disse pladser. Men de vigtigste årsager til, at nogen pladser blev anset for at være bedre end andre, var, at man på visse pladser havde bedre arbejdsforhold, bedre plads til snøren og til sig selv, og så slap man for de ulemper, der fulgte med, når forviklede snører skulle redes ud igen. Især sparede man tid, hvilket medførte større fangst for den enkelte. Dårlige pladser var netop karakteriseret af hyppige indviklinger af snørerne og tabt fisketid for de implicerede parter.

Vurderingen af de enkelte pladser er blevet sammenfattet på fig. 19. Hvert ciffer betegner fiskepladsens relative status, idet nr. 1 er den højeste. I hovedtrækkene har pladserne på skibets to ender højest status, denne aftager jo nærmere man kommer midten.

Når vi således har fastlagt, at visse fiskepladser var bedre end andre, d. v. s. visse pladser var mere eftertragtelseværdige end andre, vil jeg i det næste afsnit undersøge, hvilke indehaverne af respektive gode og dårlige pladser var.

### *Indehaverne af de gode fiskepladser*

Bedstemanden var den eneste person, der havde en fast fiskeplads ombord, han stod altid agterst. Anden bedstemand stod som regel næstagerst, men han kunne også vælge sig en anden plads. Undertiden stod han således forrest eller ved siden af storvantet. Alle de øvrige pladser tilfaldt ikke

Tab. 29. Oversigt over indehaverne af de gode fiskepladser ombord.

Svar:	Antal belæg:
Dygtige fiskere	101
Skipperens slægtninge	41
Skipperens bekendtskab	45

nogen bestemt ombord, men som vi ser i tab. 29, så grupperede visse personer sig omkring de gode pladser. Udover dygtige fiskere, skipperens slægtninge og skipperens bekendtskab så omtaler et par meddelere, at



Fig. 20. Miljøskildring fra sluppfiskernes tilværelse. Bemærk fiskesnørerne langs rælingen og »kongen« — øjebolten, hvori bomstoppertaljen blev sat fast. Området omkring kongen var den sædvanlige plads for fiskere på deres første tur, det var den socialt laveste plads ombord.

også ældre fiskere og besætningsmedlemmer, der havde sejlet længe med skibet, kunne få en af de gode pladser.<sup>1)</sup> Men som det fremgår af tab. 29, så var det især de dygtigste fiskere, der fik de bedste fiskepladser ombord, dernæst kommer skipperens bekendtskab og hans slægtninge.

### *Indehaverne af de dårlige fiskepladser*

Dette materiale er af en sådan beskaffenhed, at det ikke uden videre kan opstilles i en tabel, men i det store og hele var det de yngste fiskere, som kom til at fiske på midten, samt enkelte ældre fiskere foruden dem, der

blev påmønstret i sidste øjeblik. Endelig fik de dårlige fiskere tildelt en plads på midten, hvor også kokken og motorpasseren kunne stå. De var månedslønnede og kan således ikke tælles blandt de egentlige fiskere ombord; de fiskede kun, når de havde tid tilovers. At de yngste fik de dårligste pladser falder i tråd med det almindelige mønster ombord. At ældre fiskere også fik dårlige pladser skyldes, at det var så tungt at tage snøren ind f. eks. på boven, og de kunne heller ikke udnytte pladsen effektivt.<sup>2)</sup>

### *Tildelingen af fiskepladserne*

Når skibet var afsejlet og nærmede sig det sted, hvor der skulle fiskes, tildelte skipperen hvert besætningsmedlem sin fiskeplads ombord. Han afgjorde suverænt, hvor hver enkelt skulle stå, men sædvanligvis tog han hensyn til, hvor de forskellige fiskere plejede at stå. En meddeler fortæller, at en person forsøgte at sikre sig en plads til sit vaðbein før afrejsen eller under sejladsen ved at sætte det ned i rælingen. Men det skete også, at skipperen kom og bad ham om at fjerne det.<sup>3)</sup> Det var imidlertid meget almindeligt, at dygtige fiskere eller personer, der mente at have ret til at stille særlige krav til skipperen, fremsatte krav om en god plads eller måske en bestemt plads som betingelse for at lade sig hyre:

»Hvis man bad skipperen om en god plads, så fik man den gerne, fordi skipperen tænkte, at det var en dygtig fisker. Hvis det var en, der plejede at fiske dårligt, så var han ligeglad med, hvor han stod ombord.«<sup>4)</sup>

En meddeler fortæller, at han var med til, at der blev kastet lod om de forskellige pladser. Det skete ved Grønland i 1926, men dette bør betragtes som en usædvanlig fremgangsmåde.<sup>5)</sup> Når man havde fået tildelt en plads, så beholdt man den på hele rejsen, kun hvis to personer indbyrdes blev enige om at bytte plads, kunne det ske. Man plejede heller ikke at sætte en person, der havde sejlet med skibet det foregående år, i en dårligere plads, end han havde haft forinden. Man holdt som regel den position, man havde opnået, og viste det sig, at man var en dygtig fisker, ville man efter al sandsynlighed få en bedre plads, hvis man anmodede skipperen derom. Vi må huske på, at bevægeligheden i besætningene var meget stor, så det var uhyre sjældent, at der kom de samme besætningsmedlemmer ombord flere år i træk. Når en mand kom ombord f. eks. om sommeren, hvilket vil sige midt i sæsonen, så måtte han tage til takke med den plads, der var ledig, hvad enten denne nu var god eller dårlig, såfremt en af besætningen ikke allerede havde sikret sig den efter aftale med skipperen:

»Skete det, at en mand blev ført i land p. g. a. sygdom eller anden ulykke og havde en god plads ombord, kunne en anden mand, der ikke havde så god plads, blive forflyttet til den anden mands plads, om han ville eller turde, for overtroen var også ude efter folk på dette område, ingen vidste, hvem der kunne hekse (ganda), og ofte tog man til

ordsproget: »Man skal ikke skue hunden på hårene.« Hvem kunne vide, om ikke netop denne mand var offer for »fædrenes misgerninger på børn indtil tredje og fjerde led af dem, som hader mig.« Sådan var tankegangen.« 6)

Denne oplysning, der fremkommer fuldstændig spontant i materialet, falder i tråd med de allerede behandlede opfattelser af magi og overtro.

### *Sammenfatning*

Det sociale system eller den sociale form, som udkrystalliserede sig omkring fiskepladserne, medførte, at man bogstavelig talt kunne danne sig et indtryk af hvert enkelt besætningsmedlems status ombord ved at se efter, hvor han var placeret ved rælingen, medmindre han havde anden kompletterende status som kok eller maskinmester. Denne sociale form er opstået som resultat af et fælles værdigrundlag, hvor hver enkelt fisker kendte de rettigheder, der kunne opnås, og vidste, hvad der skulle til for at opnå dem. At en plads fik høj status skyldtes, dels at den havde materielle fordele, dels at værdien af pladsen yderligere accentueredes ved, at personer, der allerede havde en accepteret status, kunne opnå den. Men ændrede den materielle baggrund sig, så ændredes også værdierne og dermed det rent konkrete synlige statusudtryk, som følgende udtalelse giver indtryk af:

»Men jeg ved, i Grønland senere, plejede de at sørge for at komme til at stå på midten ved siden af fiskekassen. De sagde, at det gjorde så stor forskel, hvor de stod. Der var en og anden, som stod lige ved fiskekassen, så kom de hurtigst af med fisken. Der var så megen fisk... og hurtigt at tage fisken ind. Det tog ofte lang tid at tage ind, når man havde lange forfang, lettest at tage ind på midten.« 7)

Ændrede økologiske omstændigheder, rigelighed af fisk kunne medføre, at systemet blev taget op til revision, idet man gjorde nye erfaringer, måtte træffe nye afgørelser med muligvis nye sociale udtryksformer til følge, d. v. s. i stedet for den agterste plads kunne nu midten blive den mest eftertragtede. Man gik imidlertid ret hurtigt over til fællesfiskeri ved Grønland, så der er kun begrænsede muligheder for at følge udviklingen, og det vil der ikke blive gjort forsøg på i denne undersøgelse.

Visse personer kunne altså opnå rettigheder til at fiske fra en af de gode pladser, og jeg har forsøgt at klarlægge hvilke. Dygtige fiskere var langt størst repræsenterede blandt indehaverne af de gode pladser. Dette skyldtes skipperens ønske om, at skibet fangede så megen fisk som muligt. Forklaringen på, at skipperens bekendtskab og slægtninge også kunne få de gode pladser, er i tråd med, at det var kompensation for, at disse måtte give afkald på muligheder ombord i andre skibe, eftersom de havde ladet sig hyre p. g. a. slægtslige eller venskabelige forpligtelser. Flere af disse kategorier kunne imidlertid falde sammen. Ældre eller gamle fiskere måtte nøjes med de dårlige pladser især p. g. a., at de ofte ikke orkede at

stå f. eks. på boven, de havde ikke kræfter til at udnytte en god plads fuldt ud. På samme måde var det også med de unge førstegangsfiskere, disse havde desuden novicens status ombord. Dårlige fiskere og de, der blev hyret i utide, har ikke haft store muligheder for at deltage i det strategiske spil, medmindre de reddede skipperen i en akut mangel på besætningsmedlemmer. Men disse har selvfølgelig også haft muligheder for at overkommunikere deres rolle. Netop bevidstheden om fiskepladsernes sociale værdi kunne medføre, at man udtrykte ønske om en af de bedste pladser som led i sit rollespil.

Dele af den sociale struktur er således skabt som et resultat af de sociale transaktioner mellem skipper og fisker. Ombord eksisterede der visse almindeligt accepterede rettigheder. Ved at undersøge, hvem indehaverne af disse rettigheder var, tegnede der sig visse linjer, som førte tilbage til forhyringsøjeblikket, hvor skipper og fisker præsenterede hinandens værdier så indbydende som muligt for at få det bedste ud af situationen. Skipperen ønskede en dygtig fisker, som kunne øge skibets fangst, og fiskeren ønskede adgang til visse rettigheder, som, hvis han opnåede dem, yderligere øgede hans værdi på markedet.

## De enkelte besætningsmedlemmer ombord

### *Besætningen — de forskellige roller*

Hidtil har vi set på besætningen under et, men i det følgende skal vi se på besætningen ud fra de enkelte roller indenfor besætningen. Vi kommer til at se på disse roller, som de åbenbarer sig i kildematerialet. Det bliver kun nogle brudstykker, idet man ikke kan få et fuldstændigt billede af en svunden tid ved udelukkende at bygge på meddelernes erindringer, da det materiale, man får frem, er altfor meget præget af de stillede spørgsmål, som for det meste er fremsat i en noget forceret interviewsituation, som de fleste situationer næsten altid vil være, da man skal indsamle et forholdsvist stort materiale fra et større antal personer på kort tid. Alligevel vil jeg gøre et forsøg på at belyse de forskellige rollers indbyrdes kommunikation ombord.

En studie af social kommunikation<sup>1)</sup> kan bedst praktiseres i form af en samtidsstudie,<sup>2)</sup> men ved hjælp af kildebelæg, billedmateriale og personers udsagn, kan man ved at stykke de forskellige brudstykker sammen få et hæderligt resultat ud af det. Knut Weibust har således vist, hvordan den sociale kommunikation kunne foregå ombord i en dybhavssejler, og mange af de samme kanaler, som dybhavssejlerne brugte, blev også brugt af de færøske slupfiskere.<sup>3)</sup>

Foruden selve rollekommunikationen ombord forsøger jeg også at belyse de forskellige rollers baggrund og deres historiske udvikling.

## Prentis

Ordet prentis er en afledning af det engelske ord apprentice, som betyder lærling eller læredreng. Dette ord blev for det meste anvendt om førstegangsfiskeren, samt en del andre ord, som ligner dette f. eks. proysur, gipsur, prentus og lign. Desuden blev den unge fisker kaldt med ord som: hvølpur, høs narungi, piltur, pisa, litlin, småfiskur m. m., som alle betegner hans unge status her i livet. Ordet prentis vil i det følgende blive brugt til at betegne førstegangsfiskeren. Dennes rolle vil imidlertid blive udføreligt behandlet i afsnittet En slupfisker bliver til. Så jeg kommer kun at sammenfatte prentisens rolle her. Selv om han i princippet var økonomisk ligestillet med den øvrige besætning, så blev han det ikke i praksis p. g. a. sin manglende fysiske udvikling og manglende erfaring i at arbejde ombord i et skib. Desuden var han i et overgangsstadium og gennemgik en hel del overgangsritualer, som kulminerede i, at han fik stegepanden i bagdelen som det første synlige tegn på, at han var ved at komme i de voksne fiskeres rækker. Hans rolle gav ham ingen særlige rettigheder ombord, han fik således den dårligste køje og den dårligste plads ved rælingen. En almindelig plads for den unge var at stå ved siden af kongen, d. v. s. den konge, der stod i dækket, og hvori man huggede bidevindstopperen.

Til daglig måtte han påtage sig de mest rutineprægede arbejder ombord. I godt vejr kunne han således stå længe ved roret. Han kunne stå en hel vagt, medens de øvrige spillede kort i lukafet uden at tage hensyn til ham. Under rengøringen af fangsten fik han det mindst udviklede arbejde, dette af forklarlige årsager, ellers var han stik-i-rend-dreng ombord, lavede kaffe og lign.<sup>4)</sup> Han kunne ikke som de ældre tage sig en lur på bænken på dæksvagten, når der ikke var noget at gøre, men måtte hele tiden være parat til at træde til, hvis nogen krævede det af ham. Sædvanligvis skulle de yngste også tørne først til, når det var småtterier, der skulle laves, men i dårligt og hårdt vejr måtte de opholde sig i lugaret og fik ikke lov til at komme op på dækket. Vi har set et eksempel på, at det var de unge, som skulle pumpe før vagtskiftet.<sup>5)</sup>

Efter 1—2 år blev han regnet for en befaren sømand på lige fod med de andre, og det var ikke ualmindeligt at finde bedstemænd på 18 år og skipperne på 20 år.

Man hører også ofte mødre fortælle om, hvor forandret deres søn var efter den første rejse til Island. Han, der før var en lille dreng, der legede ved stranden, var nu vokset og opførte sig som en voksen mand, sluttede sig til de ældre mænd, der stod og talte sammen i tunet. Hele hans tale-måde og væsen ændrede sig væsentligt på de måneder, han var til søs.<sup>6)</sup>

I de følgende afsnit om de ældre og befarnede fiskere kommer vi også til at kaste et lys på de yngste.

## De ældre fiskere

Kigger vi på aldersfordelingen på tab. 8, ser vi, at man sjældent fandt rigtig gamle mænd ombord. De ældste var mellem 50—60 år, og som oftest var der kun en enkelt gammel mand ombord i hvert skib. Hvad vi i det følgende forstår ved ældre fiskere, er personer på 30—50 år.

Indenfor de fleste samfund har alder en prestige i sig selv, og sådan var det også ombord i slupperne. De ældste fik som regel de bedste køjer, som var rolige og behagelige at sove i og lettere at komme ind i. Ældre fiskere havde også ofte køje i kahytten. De befarne og ældre fiskere havde også som regel de bedste fiskepladser ombord, hvis disse da ikke var så gamle, at de var blevet svagelige. Gamle, svagelige fiskere fik som regel plads midt på siden af skibet, hvor det var lettest at tage fiskesnoren ind på dækket. Men deres status langs rælingen har givetvis ikke haft så megen betydning for dem, eftersom de havde status i form af år og erfaring.:

»Der stod en glans om de ældre, som havde livet bag sig. De kunne fortælle om tildragelser på havet og deres heldedåd og om strabadser, som de havde udstået.«<sup>7)</sup>

I det hele taget kommunikerede de ældre deres rolle ved at fortælle om svundne begivenheder fra ungdommens dage:

»Oftede skete det, at de ældre fortalte os unge om, hvordan deres ungdom havde været både til søs og til lands, det var noget, vi godt kunne lide at høre.«<sup>8)</sup>

De ældre havde naturligvis en pædagogisk funktion, idet de oplærte de unge til livet ombord og lærte dem mange praktiske ting. »... de var hjælpsomme, stoppede sokker og vanter for de unge og lignende.«<sup>9)</sup>

Oftede var dette som gengæld for, at de unge rakte de ældre en hjælpende hånd på en eller anden måde:

»Hvis vi kun fiskede lidt en dag, så kunne de slippe for rengøringen, men da kunne de stoppe et hul i en sok for os, eller de kunne sidde og fortælle os om begivenheder på søen, medens vi hjalp dem med et eller andet.«<sup>10)</sup>

»De oplærte de unge. De unge kogte til gengæld enkelte kaffekedler for dem eller tog et og andet rørtørn for dem i godt vejr.«<sup>11)</sup>

I hele taget var de ældre fritaget for mange af de rutinemæssige arbejder ombord og mindre pligter. Men det var kun, fordi de unge var villige til at acceptere dette. Hvilket må betegnes som respekt og ærbødighed for de ældre, men også fordi man fik noget til gengæld f. eks. underholdning og lærdom i sømandsskab, således er der flere eksempler på, at man har fået undervisning med grundlag i Jens Kusk Jensens bog om sømandsskab.<sup>12)</sup>

»De unge hjalp dem, når snoren vikledes ind i et andet, og når de kom op til siden af skibet med fisk, så hjalp man dem undertiden at tage den ind.«<sup>13)</sup>

»Når det var stormvejr, var det almindeligt, at de ældre blev fri for at gøre arbejdet, hvor det gjaldt om at være hurtig, såsom at klatre til vejrs eller lignende.«<sup>14)</sup>

»Hvis man lå for anker, så var det altid de unge, der havde ankervagt, de gamle gik fri.«<sup>15)</sup>

»Ja, lige for lige når venskab skal holdes, der blev ikke gjort nogen forskel, men når skibet lå stille på havet i godt vejr, kunne det ske, at vi unge, hvis der ikke var andet at lave, kunne blive på dækket hele vagten, medens de ældre sad nedenunder. Når vi sejlede ind efter is og vand, var det gerne de unge, som gik i land, medens de ældre lå ombord og hvilede sig.«<sup>16)</sup>

»De slap for nogle småarbejder, og det skete, at de slap for at styre. De havde ikke kaffetørn og slap fra at stege om natten.«<sup>17)</sup>

»... men før i tiden fik de lov til at have to snører, når der var plads til det.«<sup>18)</sup>

Medens de unge prentiser og yngre befarne besætningsmedlemmer altid skulle vise en aktiv og parat attitude til arbejdet ombord, så kunne de ældste tage sig det lidt lettere:

»De kunne tage sig en lur ekstra, når skibet lå underdrejet.«<sup>19)</sup>

»Hele besætningen gik vagt og havde rortørn, bortset fra, at de ældre kunne få lov til at ligge og lure en stund på dæksvagten, hvis der ikke var for meget at lave.«<sup>20)</sup>

Fælles for de ældste og de yngste ombord var, at skipperen undertiden påbød dem at sove mere end de øvrige.<sup>21)</sup> Folk er forskellige af sind og skind:

»Var en ældre mand let at omgås og indstillet på at vejlede de unge, så syntes man godt om ham, men var han krakilsk, så blev han haft til bedste.«<sup>22)</sup>

»... og med de gamle var det som sædvanligt, men var der en, som bare brokkede sig over alt, så kunne en eller anden drive gæk med ham, det kunne ske, at man bandt et torskehoved til hans fiskesnøre, mens manden var nede i lukafet.«<sup>23)</sup>

### *De dygtige og heldige fiskere*

Der var en kategori fiskere ombord, som fangede flere fisk end de andre. Grunden til dette kan være forskellig, måske var de mere ihærdige end andre, eller måske var de blot mere heldige. Hverken forfatteren eller meddelerne har noget svar på dette. Men i alle tilfælde fik disse fiskere en særlig position ombord. De var ikke at finde i nogen bestemt aldersgruppe, men kunne findes blandt alle fiskerne, når vi ser bort fra de alleryngste ombord. Den dygtige fiskers adfærd er allerede for en stor del blevet belyst i afsnittene om konkurrence, fiskelykke og overtro.

Den dygtige fiskers rolle kommer allerede til udtryk i selve forhyrings-situationen, hvis hans status som dygtig og heldig fisker ikke var almindelig kendt. Han kunne stille særlige krav til skipperen, ofte først og fremmest om en god fiskeplads ombord, da dette tydeligst markerede hans sociale position ombord. Han kunne også lade skipperen tilbyde sig ekstra løn for at lade sig hyre af ham. Endelig fik den dygtige fisker tilbud fra mange forskellige skippere. De dygtigste skippere konkurrerede altid om de bedste og dygtigste mænd, idet skipperne også kappedes indbyrdes. Endelig kom konkurrencen mellem de dygtigste fiskere til udtryk i en tavs,

men vedvarende kappestrid, ofte med kold luft mellem de kæmpende til følge. Fiskelykken gik ofte på tværs af fysiske og psykiske kvalifikationer. Ombord havde de dygtigste fiskere også andre fordele end de allerede nævnte, som yderligere forbedrede deres fangstvilkår:

»Heldige fiskere som Sigmund og Simun fik altid lov til at vælge sig en fed fugl, eller skipperen kunne også komme bærende med det bedste til dem. Sådanne mænd fisker det meste af det, som kommer ombord i skibet, og derfor har de ret til at vælge sig fugl, hvis indvolde glinser af fedt.«<sup>24)</sup>

Visse fiskepladser indebar, at indehaveren foruden at være en dygtig fisker også viste, at han havde andre kvalifikationer. Flere af meddelerne siger således, at »frierne plejede at stå forrest.« Pladsen forrest på boven har givetvis for nogle haft en vis tiltrækningskraft netop i kraft af dette: foruden at være en god fisker skulle han, der stod der, også have gode kræfter, da det var højt fra vandkorpen til rælingen, og han skulle ikke være pylret, idet skumsprojt hyppigt faldt ind over boven i blæsevej, og desuden stod han i kontinuert blæst.<sup>25)</sup> I kraft af sin fangstlykke kunne de dygtige fiskere tillade sig at tage lidt mindre tungt på andet arbejde ombord, og skipperen undlod som regel at kalde dem til rutineprægede småarbejder ombord. På den anden side kan man forvente, at de andre fiskere har følt sig irriteret over at skulle gøre de dygtige fiskeres fangst ren, hvis økonomiske udbytte de alligevel ikke fik nogen del i.<sup>26)</sup>

### *De øvrige fiskere*

Tilbage har vi så alle de øvrige fiskere ombord, som ikke falder ind under nogen af de kategorier, som vi indtil nu har belyst. Der er kategorier som skippernes slægtninge, venner og bekendte. Disse havde adgang til visse rettigheder ombord, som vi allerede har set i de foregående afsnit. Desværre har vi for lidt materiale til at belyse deres situation. Tilsyneladende står disse personer i en marginal position imellem skipper og besætning, og man skulle tro, at der var stof til rollekonflikter, men der er intet tegn på det i kildematerialet. Sandsynligvis har denne kategori af personer ombord været det, som Paine kalder for »knowledge bankers«, d. v. s. at de beholder alle de oplysninger, som de ved om de respektive parter, for sig selv og lader dem ikke gå videre.<sup>26a)</sup> Således står de i en neutral position imellem skipper og besætning. Netop de slægtslige og venskabelige forbindelser baseret på relationer før besætningens sammensætning legitimerer deres nære forhold til skipperen, uden at det dog af den grund skal blive betragtet som sleskeri, og på den måde undgår man sanktioner i form af *skippararukka*.

De mindre dygtige fiskere var ikke efterspurgt på samme måde som de dygtige fiskere, men de udfyldte deres funktion ombord i enhver anden henseende på lige fod med de dygtige fiskere og i nogen henseender måske

bedre, eftersom den dygtige fisker i visse tilfælde kunne tage sig det lidt let med rengøring o. lign.

»Mænd, der var dygtige til sømandsarbejde, der var modige og pålidelige, var skipperen selvfølgelig altid interesseret i at få med sit skib, men først og fremmest forsøgte han at få fat i folk, der var gode til at fiske.«<sup>27)</sup>

siger en gammel skipper. Men de, som ikke var så dygtige til at fiske, viste måske stor ihærdighed i andet arbejde ombord af samme grund:

»De, som var uheldige til at fiske, var efter min vurdering tålmodige, når det kom til rengøringen, men var det en eller anden dygtig fisker, der forsøgte at skulke sig fra at gøre rent f. eks. ved at give sig god tid i lukafet, drikke kaffe, småsysle med et eller andet, så mumlede de om og grinede ad denne storfisker, som ikke var i stand til at gøre sin fisk ren, en sådan mand lavede man grin med i det skjulte for at undgå klammeri.«<sup>28)</sup>

## Skipper, bedstemand og kok

### *Skipperens baggrund*

Indtil 1892 skulle man have aflagt styrmandseksamen fra det danske søakademi for at kunne sejle et skib til og fra Færøerne. Derfor var der kun meget få færøske navigatører før dette tidspunkt, da kun de færreste havde råd til at rejse til Danmark for at få en uddannelse. I den nye danske sølov af 1892 kom visse særbestemmelser for Færøerne, som tillod en person at blive skipper på et fiskerskib efter at have sejlet i 2 år som almindelig fisker efter det 14. år og efter at have bestået en mindre prøve på Færøerne. Denne skippereksamen gav kun ret til at føre fiskerskib til Norge, England, Irland og Island. Hvis færingerne tidligere havde ment, at kravene havde været for strenge, så hørtes nu røster, som mente, at kravene til en skipper var alt for beskedne, især mente man, at 2 års sejltid var alt for lidt. Dette blev så i 1906 forandret til, at man skulle have sejlet i tre år og heraf mindst et år som fuldbefaren sømand eller som bedstemand på et fiskerskib. Fiskernes bevægelsesområde udvidedes efterhånden, desuden ønskede fiskerne at få lov til at sejle med fragt. Det var således i længere tid et tovtrækkeri mellem myndighederne og fiskernes interesser. Jeg skal ikke komme nærmere ind på dette, men blot anføre, at de danske myndigheder i dette som i så meget andet havde svært ved at forstå det færøske fiskeris problemer, idet de hele tiden brugte dansk fiskeritradition som udgangspunkt for deres afgørelser. Men efterhånden fik skipperne dog lejlighed til at aflægge visse tillægsprøver, som berettigede dem til at sejle mod fjernere strøg. I 1926 blev det muligt at aflægge styrmandseksamen på Færøerne.

Siden 1892 har der været forskellige private skoler, som underviste elever til skippereksamen. Disse skoler fandtes på flere af øerne. Som oft-



Fig. 21. Skipperen ved at tage solhøjden. Bemærk tønderne og snørerne.

est var det en dygtig skipper, som tog elever om vinteren. Censorer ved eksamen var officererne på de danske orlogsfartøjer, der var stationeret ved Færøerne. En af disse skoler i Tórshavn kom til at fortsætte som Færøernes navigationsskole, hvor man nu kan modtage nautisk undervisning på højeste niveau. Således er hovedparten af de færøske skippere blevet uddannet på Færøerne siden 1892 og er blevet rekruteret fra den færøske fiskerflåde.<sup>1)</sup> Men i begyndelsen var flere af skipperne danske eller færingere uddannet indenfor dansk søfart.

Skipperne blev ikke rekruteret fra noget bestemt lag i samfundet, men opnåede deres stilling ved hjælp af personlige kvalifikationer. Særlig i

sluppfiskeriets første tid havde unge mænd muligheder for at gøre hurtig karriere som fiskeskippere, det er således ikke ualmindeligt at finde fiskeskippere på 21 år og bedstemænd på 18 år.<sup>2)</sup> Vi har allerede i et tidligere afsnit belyst, hvordan en skipper fik skib at føre, så det skulle ikke være nødvendigt at gentage det her.

### *Skipperens arbejde ombord*

Skipperens hovedopgave var at navigere og sørge for, at skibet kom vejen frem. Desuden var han den øverste arbejdsleder ombord. Det var hans pligt at fordele besætningen på vagter og sørge for, at den passede sit arbejde. Han skulle føre skibsjournalen — logbogen — hvori han optegnede skibets position, meteorologiske forhold og eventuelle andre observationer og begivenheder. Logbogen skulle føres daglig. Desuden skulle skipperen optegne og bevare regnskabet over hver enkelt fiskers andel i den samlede fangst. Kort sagt skipperen havde afgørelsen i alting ombord: anvisning af køje, vagt, fiskeplads, desuden var det ham, der afgjorde, hvor der skulle fiskes. I det følgende skal jeg forsøge at fremstille skipperens arbejde, som det fremgår af kildematerialet. Almindeligvis var det skipperen, som skød de fugle, som skulle anvendes til mading, men han kunne også overlade dette til en anden, hvis han selv var en dårlig skytte, men i så fald fiskede skipperen for den anden.<sup>3)</sup> Om dagen plejede skipperen at arbejde i lasten med at omsalte den foregående dags fangst og lægge den i krybberne. Han fik undertiden hjælp af kokken til dette arbejde. En af de øvrige besætningsmedlemmer kunne også blive beordret ned i lasten for at »riva um«, men i så fald tog skipperen og fiskede for det pågældende besætningsmedlem, så denne ikke skulle tabe noget af sin fortjeneste.<sup>4)</sup> Sædvanligvis fiskede skipperen ikke, kun hvis nogen var syg eller på anden måde ude af stand til at fiske, kunne skipperen fiske med dennes fiskesnøre.<sup>5)</sup> Hvis skipperen alligevel fiskede, måske for sin fornøjelses skyld, så gik disse fisk for god vægt, d. v. s. at hele besætningen fik økonomisk udbytte deraf.<sup>6)</sup> Skipperen kunne undertiden hjælpe besætningen med at rengøre fisken, især hvis det trak op til uvejr, og man havde travlt.<sup>7)</sup> Hvis der ikke var nogen 2. bedstemand ombord, så måtte skipperen gå sin vagt. I 30-erne, da skibene fik installeret motor, holdt skipperen ofte vagt ombord sammen med kokken eller motorpasseren, medens den øvrige besætning sov.<sup>8)</sup> Enkelte meddelere fortæller, at skipperen plejede at reparere sejl og lignende ombord.<sup>9)</sup> Han skulle også have opsyn med fiskeredskaberne, som blev udleveret til besætningen.

### *Skipperen som fiskefinder*

Skipperens rolle som fiskefinder kom tydeligt til udtryk ved, at det altid var ham, der stod ved roret, når man søgte efter fisk eller sejlede tilbage

til fiskebanken. Skipperen var også den første til at kaste snøren for at se, om fiskebanken var god nok. Fangede han fisk, så kaldte han den øvrige besætning til snørerne. Men hvis han ikke fangede noget, så fortsatte han med at søge. Når så skipperen havde fundet den rigtige fiskeplads, trak han sig tilbage og overlod fiskeriet til sin besætning. Hans opgave var kun at føre skibet til fangstpladsen.

Før skipperen besluttede at lægge an til fiskeri, måtte han orientere sig om vejrforholdene for øjeblikket, og hvordan de ville komme til at blive i den nærmeste fremtid. Radio blev først installeret ombord i slupperne engang i 30-erne, så man kunne høre vejrmeldingerne. Før den tid måtte skipperen klare sig på egen hånd.:

»Han måtte bruge barometer, granske bølgerne og himmelen og sammenligne dette med, hvad de gamle havde fortalt ham.«<sup>10)</sup>

Til bedømmelsen af vejrforholdene brugte skipperen først og fremmest barometer, dernæst kiggede han op i luften og dannede sig et indtryk af skyformationerne og de forskellige kulører på himmelhvelvingen.

»Omstændigheder var til fiskeri, når snøren ikke halede for meget ud, og når der ikke var fare for, at en sø skulle kruse skibet.«<sup>11)</sup>

»Hvor der var lavt vand som ved Vestmannæerne, kunne man fiske, selv om det var op til vindstyrke 6, men på dybt vand som på Kulmulegrunden, krævedes der bedre vejr, snørerne stod ikke ned, når der var for megen vind.«<sup>12)</sup>

Når skipperen skulle finde fisk, iagttog han vandet:

»Ved at se efter, hvordan søen så ud, temmelig mørkt vand, men ikke sort og derefter megen fugl, helst havhest, som sad på vandet, da var der ofte fisk under.«<sup>13)</sup>

»Man så efter, hvordan vandet var farvet, hvis der var megen fugl, var der også plankton i vandet, så kunne man også regne med fisk.«<sup>14)</sup>

»Det var forskelligt, hvad skipperne lagde mærke til. Som tegn på, at der var fisk, brugte de fugl og hval.«<sup>15)</sup>

Vi har imidlertid behandlet lokaliseringen af fangsten indgående i et andet afsnit, så vi går over til at behandle skipperens forhold til sin besætning.

### *Skipperens forhold til sin besætning*

Før jeg går i gang med at belyse skipperens forhold til besætningen, vil jeg trække linjerne tilbage til forhyringsituationen.

I tidligere afsnit har jeg behandlet skipperens hyring af besætningen. Han opsøgte, som omtalt flere gange, hvert enkelt besætningsmedlem i dennes hjem. Jeg har forsøgt at forklare dette som en social transaktion mellem skipper og besætning. Men dette er muligvis kun en del af forklaringen på, at skipperen kom i sine besætningsmedlemmers hjem. Det årligt

tilbagevendende ritual begrænsede sig ikke kun til at omfatte skipper og besætningsmedlem, men det omfattede også besætningsmedlemmets familie og bygd. Tiden, som fiskerne var på søen, var lang og risikofyldt — ikke sjældent forliste skibe med mand og mus. Derfor var det af stor følelsesmæssig betydning for familien, at den havde et personligt forhold til skipperen og til skibet. Det var jo skipperen, der havde ansvaret for, at alle kom hjem i god behold. Interessen var hele tiden fokuseret på dem, der var på havet. Den eneste forbindelse foruden et par breve var den oplysning, som man fik ad supranormal vej ved hjælp af drømme, varsler m. m. I dag kommer denne interesse tydeligt til udtryk i alle fiskerhjem, hvor man kontinuerligt lytter til samtalerne på »fiskerbølgen« i radioen. Denne form for kontakt eksisterede ikke tidligere, derfor var det af stor betydning, at man havde så mange forhåndsoplysninger som muligt, som man kunne udfylde tomrummet med, til skibet kom tilbage.

Indtil for nylig har det færøske samfund i hovedtrækkene været baseret på personlige kontakter. Dette fører os ind på en anden forklaring, som ikke udelukker den første. Man har indtryk af, at det har været en temmelig stor social afstand mellem skipperen og de øvrige besætningsmedlemmer. Et for nært forhold mellem skipper og et besætningsmedlem accepteredes ikke ombord, men ville blive betragtet som sleskeri. Imidlertid kunne skipper og fisker mødes som ligemænd under mere utvungne former, når skipperen kom i fiskerens hjem for at hyre denne, og her kunne der foregå venlige samtaler mellem parterne, som ville gøre eventuelle tilspidsede situationer ombord lettere at bære for begge parter.

I tab. 30 har vi opstillet svarene på spørgsmålet, om skipperen plejede at indhente råd hos bedstemand eller besætning. Det fremgår af tabellen,

Tab. 30. Oversigt over i hvilken grad skipperen rådførte sig med bedstemand eller besætning.

Med bedstemand:		Med besætning:	
Svar:	Antal beleg:	Svar:	Antal beleg:
Aldrig	5	Aldrig	16
Altid	26	Altid	1
Undertiden	74	Undertiden	69

at skipperen temmelig ofte har rådført sig med bedstemanden og også i temmelig stor udstrækning med sin besætning — det vil i de fleste tilfælde sige ældre besætningsmedlemmer. Dette har imidlertid varieret meget fra skipper til skipper. Man kan således slutte, at nogle aldrig har taget hverken bedstemand eller noget besætningsmedlem med på råd, men kun handlet på egen hånd. Den følgende beretning er fra en skipper, som har sejlet med slupp hele sit liv:

»... men han talte ikke om, hvor han ville fiske, eller hvor han ville lægge skibet, nej, det gjorde han fuldstændigt efter sit eget hoved. Det hørte jeg aldrig, at nogle af de skipperne, som jeg har sejlet med, har gjort. Det kunne heller ikke gå, jeg har selv ført skib i mange år, skulle man spørge besætningen om det, tror jeg, at det ville ende galt, så

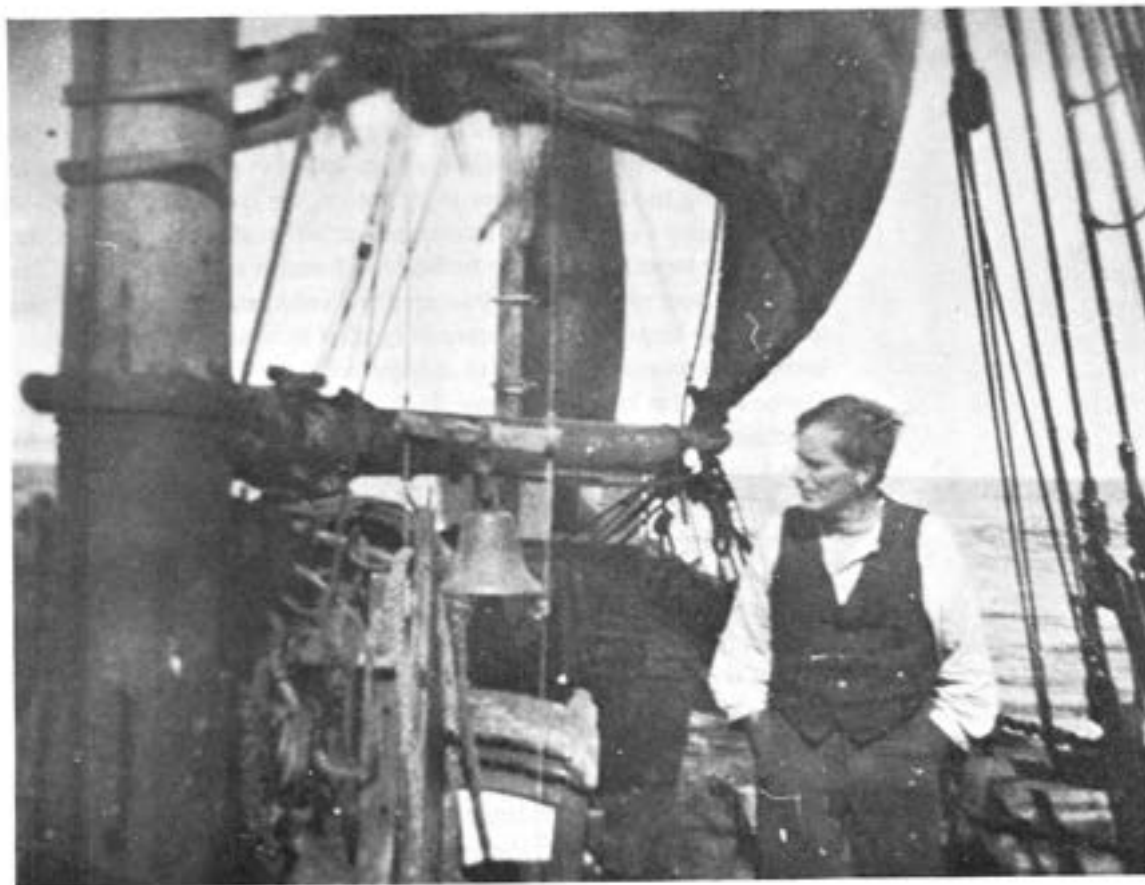


Fig. 22. Skipperen ombord i »Lizzie« 1933. Bemærk detaljerne.

ville den ene sige dit og en anden dat. Skulle en skipper være så uselvstændig, at han måtte spørge om det... ingen ville have respekt for sådan en mand, ingen ville turde sejle med ham. Jeg førte skib i 17 år. Nej, det talte jeg aldrig med nogen om. Hvis en skipper ikke kan finde fisk ved egen hjælp, så finder han ikke nogen, det er sikkert. At gå efter, hvad en anden siger, det duer ikke, det er ganske vist.»<sup>16)</sup>

Skipperne har selvfølgelig været forskellige personligheder, men der har også været forskel på en ung skipper på 21 år og en, der er 50 med dobbelt så megen erfaring. I almindelighed tør vi regne med, at de yngre skipperne har rådført sig med ældre erfarne fiskere — flere af disse kunne have sejlet som bestemænd og måske endda som skipperne tidligere.

Under særlige omstændigheder kunne det ske, at skipperen tog besætningen med på råd og lod dennes mening danne grundlag for sin afgørelse. Dette fortæller Ellingsgaard om i sin biografi om en rejse i 1920, hvor man havde hørt, at der var miner i farvandet og der var risiko for, at man skulle påsejle en sådan:

»Nu kom skipperen ned, og da blev der tavshed. Ikke en sagde et ord. »Nå, hvad siger besætningen om denne situation? Selv har jeg ingen lyst til at sejle hjem, det er midt om sommeren, og vi har ingen fisk i lasten, men jeg vil ikke tage hele ansvaret på mine skuldre i denne sag.« Stadigvæk tavshed. »Jeg foreslår, at vi stemmer om det. Hvor mange ønsker, at vi skal sejle hjem?« De fleste stemte for at sejle hjem. »Well, så er der ikke andet at gøre, end at få lidt vand ombord og sætte kursen mod Færøerne.«<sup>17)</sup>

Både af ovenstående citat og andre belæg fremgår det, at samtalen i lukafet forstummede, når skipperen viste sig i lejderen.<sup>18)</sup> Tab. 31 belyser besætningens kommunikation med skipperen. Efter svarene på spørgs-

Tab. 31. Oversigt over besætningens kontakt med skipperen.

Spørgsmål 1	Spørgsmål 2		
Svar:	Antal belæg:	Svar:	Antal belæg:
Ja	82	Godt	14
Nej	20	Dårligt	69
Kun særlige besætningsmedlemmer	17	Lige glade	38

Spørgsmål 1: Plejede besætningen på eget initiativ at snakke med skipperen?

Spørgsmål 2: Hvad syntes den øvrige besætning derom?

mål 1 i tab. 31 at bedømme, så har det været temmelig almindeligt, at man gav sig i snak med skipperen. Ser vi imidlertid på svarene på spørgsmål 2, giver det et andet billede, idet langt de fleste meddelere siger, at man ikke syntes om, at man uden videre gav sig i snak med skipperen. Kun 14 mener, at det var helt i sin orden. Konklusionen må blive, at skipperen har været en ensom mand ombord, især når man tager i betragtning, at man levede på en begrænset plads. Kommunikationen mellem skipper og besætning har således været udpræget envejs.

Tab. 32. Oversigt over skipperens samkvem med sin besætning, når man gik i land på Island.

Svar:	Antal	belæg:
Ja	55	
Nej	38	
Kunne ske	24	

Tabellen er baseret på spørgsmålet: Plejede skipperen at slå følge med sin besætning, når man gik i land på Island.

I tab. 32 er svarene på spørgsmålet, om skipperen plejede at slå følge med sin besætning, når man gik i land på Island, blevet fremstillet. Meget tyder på, at dette spørgsmål ikke er blevet formuleret klart nok, idet det ikke er blevet præciseret, om der var tale om fritid eller arbejdstid. Svarene giver imidlertid et indtryk:

»Skipperen havde sine egne sager at ordne for skib og besætning og fulgtes derfor sjældent med os.«<sup>19)</sup>

»De rigtige skippere samlede besætningen omkring sig, når de gik i land.«<sup>20)</sup>

»Når flere skibe var i havn på Island, gik skipperne i land sammen.«<sup>21)</sup>

Andre siger: Han fulgtes ikke »med alle, men af og til med bedstemanden«<sup>22)</sup> eller med »venner og jævnaldrende.«<sup>23)</sup> En anden fortæller, at »undertiden kunne skipperen byde besætningen på kaffe på et hotel.«<sup>24)</sup>

Tab. 33. Oversigt over hvor ofte skipperen kom frem i lukafet for at snakke.

Svar:	Antal belæg:
Ja	27
Nej	22
Kunne ske	57

Tabellen bygger på spørgsmålet: Kom skipperen ofte frem i lukafet for at snakke?

Tab. 34. Hvem snakkede besætningen mest med skipper eller bedstemand?

Svar:	Antal belæg:
Skipper	1
Bedstemand	59
Lige meget	29

Det i tab. 33 fremstillede materiale tyder også på, at der var en social afstand mellem skipper og besætning, især når vi sammenholder tab. 33 med tab. 34, som fremstiller svarene på spørgsmålet, om besætningen snakkede mest med skipperen eller bedstemanden. Her må vi imidlertid huske på, at bedstemanden fiskede som de øvrige, og af den årsag var han mere sammen med besætningen.

At den menige fisker ikke anså skipperen for at have fælles interesser med sig, fremgår klart af § 3 i fagforeningsvedtægterne:

»Mænd, der fører skib, driver Rederi for sig selv eller andre, er udelukkede fra at blive Medlemmer af Foreningen. Dog kan det, at en Mand er Ejer, Parthaver eller Fører af et Fartøj under 20 Tons Drægtighed, ikke udelukke ham fra at være Medlem af Foreningen.«<sup>25)</sup>

Meget tyder imidlertid på, at afstanden mellem skipper og besætning er blevet meget mindre i de senere år af den i afhandlingen belyste periode.<sup>26)</sup> Men i den første tid var respekten meget stor:

»Jeg var sammen med en skipper, han kom med det samme, da jeg var blevet purret ud. Så var han i kappen. Han var uden tøj, kom nøgen frem og spurgte, om alle var stået op. Og hvis de ikke var det, så kom han ned. Jeg kan godt huske, at mit øjeforklæde havde fået et hul, jeg var næsten altid våd. Jeg plejede at hænge underbukserne over kabysen. Jeg lå nøgen i køjen. Jeg blev forskrækket. Jeg fik lov til at ligge, til jeg havde fået underbukserne rakt frem. Han gik med på det. Men han passede på, at det gik hurtigt. Han var nøjeregnende. Der var ingen, der fik lov til at blive liggende.«<sup>27)</sup>

Der er flere eksempler på skipperens justits. Således beretter en meddeler om, hvor rædselslagen han blev, da han engang havde været så uheldig, at han kom til at slå en smørskål i stykker. Men bedstemanden hjalp ham ud af fedtefadet og påtog sig skylden.<sup>28)</sup> Samme mand beretter også om, hvor underdanige mænd var, når de kom ned i kahytten for at bede om nye fiskeredskaber, da de havde tabt de forrige.<sup>29)</sup> Den menige

besætning holdt et vågent øje med skipperens sindsstemninger og hans væremåde. Det fremgår af flere steder i materialet, men ingen steder er det så godt beskrevet som i den følgende beretning:

»Et spørgsmål, synes jeg, man har glemt. Dette spørgsmål er ikke mindst interessant i det daglige liv ombord og ikke uden humor. Spørgsmålet lyder: Hvordan var skipperens sindelag og hvad siger I til det?

NN skrev dagbog, den begyndte på morgenvagten og holdt op kl. 12 om aftenen. Hver beretning begyndte med ordene: Skipperen har *grøn* som vanlig. Humøret blev målt i grader. Man sagde, at nu syntes han at have 1 *hagl*, 2 *hagl*, 3. grad var *medferd*, 4. *nøs*, og så kom de højere grader: 5. *grøn*, 6. *tødgrøn* og 7. *torvgrøn*.

Tødgrøn vil sige, at det var klart for alle p. g. a. opførselen, at han var arrig og misfornøjet med alting, han gik tavs omkring, sparkede til *bukke*, smed et eller andet i havet, som lå i vejen f. eks. en kost, men sagde ingenting, deraf navnet *tødgrøn*, fordi møget siger ingenting, når man hælder det af en *leypur*. Anderledes er det med *torvgrøn*, det skramlede, når man hældte tørvene af *leypur*, da flommede ordene fra ham — på 7. grad skiftende fra tordenstemme til græderøst, og det mente toserne hørte sig til, det skulle være mandigt og ikke at forglemme fiskeligt... Men der var også ordentlige og fornuftige skipperer.«<sup>30)</sup>

Meddelelsen giver eksempler på skipperer, der havde øgenavne efter deres personlighed. Hvorvidt citatet er repræsentativt for de færøske skipperer skal være usagt, men sind og temperament har givetvis været forskelligt. Men at skipperens karakter eller personlighed har haft stor betydning for vurderingen af ham, er hævet over enhver tvivl:

»Skipperen var blandt de stiveste på Færøerne til at fange torsk. Han bar ord for at være hård at sejle under, derfor var jeg lidt ængstelig for, hvordan det ville komme til at gå, men »nøer mind«, det var da et forsøg værd, det gjaldt om at komme med et skib, der var heldigt til at fange torsk.«<sup>31)</sup>

»Efter hvad jeg har hørt, så holdt skipperne sig mere for sig selv i kahytten og kom sjældent frem i lukafet i den første del af slupptiden. Det syntes, som om forholdet udligenede mere i de senere år.«<sup>32)</sup>

»De var forskellige, nogle var omhyggelige. Da de var i havn skulle alle ender være hængt op og dækket skulle være spulet og skrubbet, og også ude på havet skulle alle ender være hængt op.«<sup>33)</sup>

»De førte en hård disciplin, f. eks. fik man ikke lov til at have ild i kabyssen om natten. Da kunne skipperen komme frem og føle om kabyssen var varm eller kold. Var den varm, så blev han alt andet end venlig.«<sup>34)</sup>

»Jeg ved fra gamle skipperer, at de slukkede altid ilden i kabyssen for at spare.«<sup>35)</sup>

»Det som jeg har hørt om skipperer fra før i tiden er, at der skulle være disciplin ombord, de unge skulle oplæres til dygtige sømænd, de blev behandlet hårdt. Om man ikke tørnede ud i tide, så blev man hårdt påtalet. I den tid jeg har sejlet, har man ikke taget disciplinen så nøje, men orden skulle der alligevel være...«<sup>36)</sup>

»De var strenge og holdt sig for der meste for sig selv i kahytten eller i skipperkammeret. Og da en mand skulle have f. eks. en krog, forfang eller lod, som han havde tabt bort, måtte han komme underdanigt med kasketten i hånden og bede om det, og som regel fik han et par ord med på vejen. Hvis dæksvagten larmede agter på dækket, eller der blev styret klunget, så sejlet begyndte at slå, kom han i kappen for at skælde ud.«<sup>37)</sup>

»De var tvære og hårde af sig og umulige. Det var vist godt for de unge. Jeg kan tage et eksempel. Vi lå på Nordhavet påskeaften, alle var glade for at komme i land til påsken. De, som var forlovede eller gifte, barberede og vaskede sig og var klare til at gå i land. Da vi var kommet tæt under land, beordrer han at lægge skibet underdrejet. Da faldt humøret i lugaret, men ingen turde sige noget. Den tredje påskedag sejlede vi ind. Tog nogle sild og så afsted igen. Det var i 1925.«<sup>38)</sup>

»... som jeg har hørt, har livet ombord dengang en antydning af at være til orlogs. De gamle skipperne var måske temmelig strenge, men ordensmænd til fingerspidserne, så de, som sejlede dengang, lærte både god sømandsskab og dertil orden og sømandsarbejde.«<sup>39)</sup>

»Jeg ved ikke noget, men man siger, at besætningen havde mere respekt for skipperen, end hvad jeg er vant til, i min sejltid var skipper og besætning mere at regne for ligemænd.«<sup>40)</sup>

»De lagde stor vægt på, at man gjorde sin pligt og gjorde det arbejde godt og grundigt, som blev en pålagt. Et eksempel: En ung dreng skulle den første tur være kok med et skib, som havde både med, som skulle fiske op i skibet. Drengen skulle også holde vagt om natten og vække mændene, når de skulle ud at fiske, men ulykkeligvis var han faldet i søvn en nat, og skipperen vågnede først. Han ser, at drengen sidder og sover. Drengen vågner pludselig og føler, at han er våd om ansigtet. Men falder alligevel i søvn igen. Da vågner han forskrækket op, for da står skipperen foran ham og tværer en våd vante op i hans ansigt og siger: »Jeg skal lære dig at sove.« Som straf for søvnen måtte drengen til at hale vand alene. Han måtte ro i land i nærheden af en å og fylde vand i 40 potte ankeret. Først skulle han ro tre gange, men da han havde roet en gang, sagde skipperen, at nu skulle han være fri for at ro flere gange.«<sup>41)</sup>

»De fik i fleste tilfælde det omdømme, at enten var de gode at sejle under eller var de dårlige, sjældent blev der sagt mere om det. Dog skal det bemærkes, at min far, som var med J i F med »Streymsøy«, sagde om ham, at han var god at sejle med, men noget hidsig.«<sup>42)</sup>

Hermed håber jeg, at skipperens rolle er blevet belyst tilstrækkeligt. Alt i alt ser det ud til, at skipperen har været temmelig isoleret ombord i forhold til sin besætning.

## *Bedstemanden*

Som allerede omtalt så var 1. bedstemand eller bedstemanden den næstkommanderende ombord. Han forestod bagbordsvagten og ledede dennes arbejde. Havde skibet også en 2. bedstemand, så overtog denne skipperens vagt. Bedstemanden blev også undertiden kaldt for styrmanden. Bedstemanden skulle have skippereksamen lige som skipperen, men en tid efter 1892 og nogle år fremover behøvedes det ikke. Der krævedes kun skipperens attestation på, at manden havde erfaring i at sejle et skib, men senere måtte han have bestået den særlige færøske skippereksamen. Den gamle ulærde bedstemand fik imidlertid lov til at fortsætte.<sup>1)</sup>

Foruden »at passe på sejlgrej, tovværk, skinkler, rebblidser, stikbovte, rebtaljer og andet, som skulle bruges til sejlføringen,«<sup>2)</sup> og »sørge for, at skibet lå godt, når det blev underdrejet for fiske,«<sup>3)</sup> skulle bedstemanden »fordele madingen til besætningen og forestå arbejdet på sin vagt.«<sup>4)</sup> »Først af alt var han ansvarshavende, når skipperen sov, og foregangsmand i alt arbejde over og under dæk, som forelå.«<sup>5)</sup> Desuden skulle han, sædvanligvis om søndagen, forestå optællingen af hver enkelt fiskers lipper. Ombord i de skibe, hvor provianten var rationeret, skulle han også fordele den kommende uges ration til besætningen. Det skete søndag morgen kl. 6.<sup>6)</sup> Desuden fiskede begge bedstemændene og deltog i

rengøringen af fangsten på lige fod med de øvrige besætningsmedlemmer. De skulle også være de første i ethvert afgørende arbejde ombord, f. eks. når sejlene skulle bjærges.

Tab. 35. Hvor stod 2. bedstemand og fiskede?

Svar:	Antal belæg:
Næstagerst	87
Forrest	18
På anden god plads	18

1. bedstemand var den eneste person ombord, der havde en fast fiskeplads ombord, han stod altid agterst på skibet, som blev regnet for den bedste plads. 2. bedstemand havde sædvanligvis den næstagerste plads, men ikke altid, som det fremgår af tab. 35. De andre gode pladser, som omtales i tab. 35., var på siden af vanterne eller forrest på skibets bov.

Selv om bedstemanden var næstkommanderende ombord og blev respekteret som sådan, havde han dog en mellemstilling mellem skipper og besætning, men tonen var friere mellem bedstemand og besætning end mellem skipper og besætning. Dels skyldtes dette, at bedstemanden kom mere i kontakt med besætningen under sit arbejde, dels havde bedstemænd og besætning samme faglige interesser, som det fremgår af vedtægterne for fiskernes fagforening. I paragraf 2 står der følgende:

»Overfor Foreningen regnes den for at være Fisker, som hovedsaglig lever af Fiskeri, det være sig almindelig Fiskeri med Robåd, som Mand, Bedstemand, Kok, Maskinmand eller lignende underordnet om Bord paa større Fartøj, der driver Fiskeri.« 7)

Bedstemandens kontakt med lukafboerne fremgår tydeligt af tab. 36.

Tab. 36. Kom bedstemanden ofte frem i lukafet for at snakke?

Svar:	Antal belæg:
Ja, ofte	112
Nej, sjældent	14

Bedstemanden har været en hyppig gæst i lukafet, selv om han boede i kahytten:

»Lukafsmændene var altid gæstfri mod bedstemændene. Bedstemanden, der som oftest var ældre, kom sædvanligvis frem i lukafet på vagten for at lune sig og snakke lidt. Da blev kardusen altid hentet frem, og hvis kedelen ikke var varm, så blev den sat på kabyssen. Og der var mangen en god snak, mens kaffen blev drukket og pipen røget. Fri-vagten lagde sig ud på køjekanten, og hvis nogen lurede den af i køjen, så fik han bjærgt sig så nogenlunde ud af køjen med spottegloser efter sig. Hvis en af de almindelige kahyttsmænd kom frem i lugaret, var atmosfæren kold, og det var kun de færreste skipper, der var velset foran, men man kunne ikke så godt lade sig mærke med det, medens han var der.« 8)

Af tab. 37 fremgår, at besætningen kun i ringe grad drillede bedstemanden, selv om det kunne ske, som vi også har set i et tidligere afsnit.

Tab. 37. Kunne besætningen spøge eller være spydig overfor bedstemanden?

Svar:	Antal beleg:
Ja	33
Nej	48
Spøge, men ikke være spydig	74

Alt i alt har bedstemanden været betragtet som en ophobningscentral med oplysninger fra de to sociale sfærer kahyt og lukaf, men han har ikke ladet oplysninger sive fra den ene sfære til den anden. Han har været det, som Paine kalder for en »knowledge banker«. <sup>9)</sup>

### *Kokken*

Kokkens baggrund er svær at præcisere. Man kunne finde kokke på alle alderstrin fra 16 til over 50 år. Sædvanligvis var kokken en voksen noget ældre mand.<sup>1)</sup> Nogen kokkeuddannelse havde man ikke i denne periode på Færøerne. Så i princippet kunne hvem som helst blive kok. Ofte var det mænd, som var mindre heldige til at fiske, men det kan ikke tages som nogen regel, for undertiden var kokken den dygtigste til at fiske ombord.<sup>2)</sup>

Kokken var den eneste mand ombord, der var fritaget for vagttjeneste. Han havde en arbejdsdag og kunne sove hele natten. Sædvanligvis blev kokken vækket kl. 6 om morgenen, således at han kunne have teen parat lidt før kl. 7, da besætningen skulle have morgenmad. Hans første arbejde var da at rydde bordet og fjerne resterne fra besætningens natlige måltider, et arbejde, der ikke altid huede kokken.<sup>3)</sup> Derefter begyndte han at gøre forberedelser til middagsmaden, som skulle serveres kl. 12; kl. 15 var der eftermiddagskaffe og kl. 18 aftensmad. Efter hvert måltid skulle kokken vaske op. Det blev gjort i en spand med opvarmet havvand, da det ferske vand måtte spares. Besætningens drikkekrus blev imidlertid kun opvasket morgen og aften.<sup>4)</sup> Kokkens arbejdsdag var som regel færdig ved 8—9 tiden om aftenen. Om eftermiddagen havde kokken nogen ledig tid, hvor han fiskede eller hjalp skipperen med at »rive om« i lasten. Til kokkens øvrige pligter hørte desuden at passe lanternerne og komme olje på dem og at sørge for kul i kulkassen.<sup>5)</sup> Han skulle også passe lamperne i kahyt og lukaf.<sup>6)</sup> Hver lørdag skulle kokken vaske dørken i kahytten, samt til daglig holde nogenlunde rent omkring kabysen og vaske bordet i lukafet.

Kokken fik fast månedsløn og en tredjedel af, hvad han fiskede. Sådan var det indtil 1923, da kokken mistede sin ret til at fiske mod til gengæld at få sin månedsløn forhøjet.<sup>7)</sup> Dog kunne skipperen i visse tilfælde give ham tilladelse til at fiske. Før den tid var det almindeligt, at kokken fiskede i den tid, der blev tilovers fra kokkearbejdet. Der berettes således om



Fig. 23. Kokken med middagsgryden. Ombord i »Verdandi« 1939. Foto Hans Djurhuus.

kokke, der var de bedste til at fiske.<sup>8)</sup> Almindeligvis ser det ikke ud til at besætningen havde noget imod at kokken fiskede, blot dette ikke gik ud over madlavningen. Men som vi skal se på de næste sider, skete dette ofte.

Afskaffelsen af kokkens ret til at fiske i 1923 taler også for en udbredt utilfredshed med at kokken fiskede og ikke passede madlavningen tilstrækkeligt.

Kokkens rolle var meget betydningsfuld ombord, idet han forestod opfyldelsen af et af de vigtigste primære behov, nemlig tilfredsstillelsen af fødebehovet — tilberedning og servering af maden. Og vurderingen af ham afhang af, hvor godt eller dårligt han udførte dette arbejde. En god og dygtig kok kunne forsøde besætningens liv i samme grad, som en dårlig og uordentlig kok kunne forpøste det. En god og dygtig kok fik megen hjælp og påskønnelse, medens en dårlig kok var et hyppigt offer for sociale sanktioner. Disse sanktioner var ikke særlig udtalte, men stærkt underkommunikerede, for det kunne i visse tilfælde være godt at stå på en god fod med kokken, særlig ved fedtgryden, hvor man kunne få lidt ekstra fedt at stege i, hvis kokken var venligt sindet.<sup>9)</sup> Det som først og fremmest vakte irritation var, at kokken undertiden interesserede sig mere for at fiske end for at lave mad. Han kunne nemlig tjene en stor del mere ved at fiske, måske fordoble sin indkomst, end hvis han kun holdt sig til kødgryderne. »Mange tænkte mere på at fiske end på sit arbejde,«<sup>10)</sup> siger en meddeler og andre beretter således:

»Når der var megen fisk om formiddagen, forsøgte kokken ofte at fiske med og blev derfor for sen med middagen, det kunne man ikke lide, fordi man havde ikke fået noget at spise siden kl. 7 om morgenen, og da så suppen var brændt på, kartoflerne rå og fisken kogt i stumper og stykker, fordi kokken ikke havde undt sig tid fra snøren til at passe gryden, da var der ofte stormvejr ved middagsbordet.«<sup>11)</sup>

»Man kunne kritisere kokken, især når fiskeriet fik fortrin frem for kokkeriet. Jeg var med et skib, hvor kokken fiskede mest, og det var almindeligt, at han satte maden på bordet med oprullet oljefrakke på — han tabte tid ved at tage den af.«<sup>12)</sup>

»Kokken var særdeles urenlig, han var ofte mørk af skidt, så appetitten var ikke altid så god, men dog skal det være sagt, at omstændighederne for at holde rent var dårlige.«<sup>13)</sup>

»Men man sagde sjældent noget til kokken om det, uden måske en eller anden der altid plejede at snakke lige ud af posen. Jeg ved, at kedelen kunne være så sort af sod, at nogle skrev på den med fingeren, det kunne kokken ikke lide, men han fik aldrig at vide, hvem det var.«<sup>14)</sup>

Det, som har virket mest irriterende på besætningen, var, at kokken serverede maden for sent — det vil sædvanligvis sige middagsmaden, da den var det måltid, som krævede mest forberedelse. Besætningens tid til at skaffe i var begrænset, da den også skulle passe sin vagt. Og under fiskeri har man været meget sårbar for at tabe for megen tid. Udover de mindre spontane sanktioner som kritik af maden eller lignende havde man en fast institutionaliseret social sanktion mod kokken, »når han var faldet igennem,« d. v. s. når han var for sen med maden. Man kaldte simpelthen kokken med et øgenavn, som efterhånden var kommet til at indebære personificeringen af den dårlige kok:

»Hvis der ikke blev skaffet til fastsat tid, så kritiserede man kokken, og han blev kaldt for NN\*. I andre henseender var det bedst at stå på en god fod med kokken.«<sup>15)</sup>

»Særlig da han var for sen — NN\* — som det sædvanligvis blev kaldt. Da kunne man skælde ud, og ordene var ikke altid venlige.«<sup>16)</sup>

Sanktionen i form af, at man kaldte kokken med et personnavn, der i denne specielle sammenhæng var blevet til et øgenavn, har sin egen historie, idet der var en person tidlig i slupptiden, der helst uden grund, kom til at personificere den dårlige og langsomme kok, og navnet kom til at brede sig over hele den færøske fiskerflåde i form af en social sanktion. Der er også afledt andre ord af navnet, således NN\*-suppe, som er et øgenavn på en suppe lavet af buddingpulver, for den er så nem, at man kan lave den på et øjeblik.<sup>17)</sup>

Indignationen over en dårlig kok kunne undertiden komme til udtryk i praktical jokes:

»På et skib for ca. 60 år siden smurte de kokkens skæg ind i sirup, medens han sov, og satte tændstikker i skæget, som nåede helt ned til brystet. Besætningen kunne ikke lide kokken, og dette var en afstraffelse.«<sup>18)</sup>

Kokkens rolle var at blive elsket og hadet:

»En god kok holdt man altid meget af ombord, en dårlig kok derimod kunne man aldrig lide.«<sup>19)</sup>

Kokkens relationer til besætningen belyses bedst ved følgende uddrag af Heðin Brú's roman *Fastatøkur*:

»Nogle dage senere en Morgen ved Halvsektiden kommer Kokken ud af sin Kahyt. Han er lidt morgentvær, han kommer jo lige fra Køjen. Vagten er allerede oppe, de spuler Dæk og kaster de sidste Fisk ned i Lasten.

Han kommer ned i Lugaret. Og hvad der ikke var galt før, bliver det nu, da han ser, hvordan der set ud dernede. Hans Ansigt bliver mørkerødt af Vrede. Der staar Stegepanden og Kasserollen midt på Bordet, Side om Side, de har stegt Torskehoveder om Natten, og rundt om ligger der et frygteligt Svineri af alt muligt mellem hinanden. Der ligger Fiskeben, Knive, Gaffler og Krus, og midt i det hele staar der en halvtom Tvebaksaase. Han ser på Ovnen — iskold, og ikke en smule Koks. Det er ikke just fromme Ønsker, han har paa Tungen, da han gaar ned i Lasten efter nogle Pinde til at tænde op med. »De forbandede Lømler. Her gaar jeg og fylder dem med stegt Fisk og prøver at gøre det saa godt som muligt. Men det skal Fanden ta' mig blive noget andet her-efter.«

Han tænder op i Ovnen og sætter Kedlen over. Saa gaar han hen til Bordet og staar lidt og kigger med nedadtrukne Mundvige og rynkede Bryn. »Nej saa« — han sværger en saftig Ed — »om jeg rører ved det Bord, de kan faa Lov til at spise ved det, ganske som det er. Jeg koger Kasserollen ud, og saa gør jeg ikke mere.«

»Nu kan de jo bare komme og be' om Sukker eller Fedt eller komme og stoppe Levermaver i Gryden, saa skal de bare se!« Han sætter sig paa Bænken ved Ovnen, sidder stille og tænker paa alt det, han herefter skal nægte dem. Det er en stor Trøst; han ser dem for sig, hvor forventningsfulde de kommer, og hvordan de maa gaa med en lang Næse.

Mens han sidder der, kommer der en Fyr ned, ligbleg og med Hænderne i Siden. Han siger ikke noget, sætter sig bare paa Bænken, og han har næppe sat sig, før Øjnene falder i, og han synker sammen paa Bænken og sover som en Sten.

Kokken sidder og stirrer. Bebrejdelse, som han havde tænkt at øse op for ham, bliver ikke til noget. Den lille Stakkel, det er i hvert Fald Synd for ham. Det her er ikke noget Liv for Børn, det skal Guderne vide — haardt Arbejde og kun tre Timers Søvn Nat efter Nat, det er haardt for en voksen Mand, og hvad er det saa ikke for et Barn. Han husker, da han selv skulde ud og slide i det — fjorten Aar gammel.

»Nej, hør du, her kan du ikke ligge.« Han tager Drengen i armen. »Krav! ind i din Køje, din Stakkel, du fryser, hvis du bliver liggende her.«

Drengen aabner Øjnene: »Jeg har ikke Frivagt endnu.« »Frivagt — der bliver ikke

megen Frivagt, naar de bjærger Sejlene — kryb du bare ind i Køjen det Øjeblik, der er tilbage, jeg skal tage Ansvaret.

Jo, vist, det kan blive for meget for den bedste at holde til dette her. Det er ikke saa underligt, at de er saa ligeglæde med, hvordan der ser ud hernede.»

Kedlen snurrer, og Ovnen begynder at blive rød omkring Laagen. Kokkens Humør stiger. Han synes, at det vilde være Synd, hvis de skulde gaa i vaade Klæder, og saa hænger han dem atter til Tørrer over Kakkellovnen. »Hvad skal de gøre andet end at komme til Ilden med det, som er vaadt, stakkels Fyre.

Og Bordet? Selvfølgelig skal jeg rydde af Bordet — det var da i hvert Fald min Mening. Det andet var bare min Spøg — ja, ja, det var Spøg, det var ikke Alvor, at jeg skulde jage dem fra Køjerne ud at spise i dette Roderi, nej, jeg mente jo hele Tiden, at jeg vilde gøre rent. Og skal jeg sige min Mening, saa har jeg ikke noget at bebrejde dem, de har saa tit givet mig en Haandstrækning, og de har altid været tilfredse med det, jeg har givet dem.»

Jo, kokken syntes godt om Besætningen — prægtige Folk — og han vil gerne belønne dem saa godt, han kan, med den Smule, han kan gøre for dem. »Jeg skulde ha' lavet lidt Mad til dem til Morgen.« α α 20)

### *Motorpasseren*

Enkelte skibe havde allerede motor før første verdenskrig, men det var kun et par stykker.<sup>1)</sup> De øvrige skibe fik først installeret motor i den sidste halvdel af tyverne. Brændslet til motoren kunne undertiden virke alt for tyngende på budgettet, så det skete, at man fjernede motorene igen.<sup>2)</sup> Efter at motorerne var kommet ombord, var skibene ikke mere så manøvreedygtige med sejl. I den første tid brugte man kun motoren til at sejle tilbage til fiskepladsen, når man var drevet bort fra den. Til at sejle mellem Færøerne og Island anvendte man ofte kun sejl, selv om man havde motor i skibet.<sup>3)</sup> Anderledes nytte gjorde motoren, da man begyndte at fiske ved Grønlands kyster. I de første år havde motorpasserne ingen egentlig uddannelse, det var blot personer med teknisk snilde, som blev motorpassere. Men da motorpasserforeningen blev stiftet i 1932, henstillede den til myndighederne, at man satte et minimumskrav af erfaring og uddannelse for at kunne blive ansat som motorpasser på en slupp. Men ved udgangen af den her belyste periode var man ikke nået til nogen enighed om dette.

Foruden sin fiskepart fik motorpasseren en ekstra sum for at passe motoren, denne sum var afpasset efter motorens størrelse, d. v. s. antal hestekræfter. Dette beløb kunne variere fra 50 — 150 kr. om måneden.<sup>4)</sup>

Motorpasseren sov sædvanligvis i kahytten, men fiskede sædvanligvis i nærheden af midten, »i nærheden af motorkappen,« således at han hurtigt kunne komme ned i maskinrummet, hvis det var nødvendigt.

Udover at fiske og passe motoren plejede motorpasseren at holde vagt sammen med skipperen efter et hårdt fisketørn, medens den øvrige besætning sov.

## En sluppfisker opdrages

I dette afsnit og for en stor del også i det næste afsnit om rukka vil der blive gjort et forsøg på at belyse, hvordan en fisker enkultureres i det sæt af værdinormer, som eksisterede ombord i slupperne. Med en norm forstår vi en socialt sanktioneret adfærdsregel, d. v. s. en regel der ikke kan brydes, uden at der opstår en konflikt. Konflikten opstår, når normbryderen imødegås af en social sanktion. Radcliffe Brown har i en artikel behandlet emnet sociale sanktioner, og han skelner mellem to former for sanktioner, nemlig for det første en positiv sanktion, d. v. s. at adfærden bliver bifaldet, og for det næste en negativ sanktion, d. v. s. at adfærden bliver afvist og normbryderen kan eventuelt underkastes en eller anden form for straf. Man kan også skelne mellem diffuse sanktioner og organiserede sanktioner. En diffus sanktion er et spontant udtryk for bifald eller afsky, idet man agerer som individ i forhold til den person, som giver anledning til sanktionen, medens en organiseret sanktion udføres i henhold til en institutionaliseret, traditionel og anerkendt procedure. I dagligt liv er de diffuse sanktioner langt de almindeligste.<sup>1)</sup>

I det følgende vil vi belyse de forskellige indlæringsmetoder, som kom i anvendelse, når en fisker skulle enkultureres ind i sluppfiskernes sociale og kulturelle system.

### *Sluppfiskernes baggrund*

Konstant konfronteret med havet, med legeplads langs stranden og med havet som den vigtigste transportvej, var den færøske fiskerspire bekendt med havet på godt og ondt allerede fra fødslen. Børnene var vant til, at faderen rejste bort i februar og kom tilbage om efteråret. I hjemmene blev der talt om dem, der var på havet, og om vinteren gik skipperne i hjembygden omgivet af en vis pondus. Drengenes legetøj bestod af både og skibe, det er først i de senere år, at de er blevet erstattet af biler og gravkøer. Senere når børnene blev noget ældre, fiskede de med fiskestang langs kysten eller kom med i en båd ud på havet, som kom hjem om aftenen. Man var således bekendt med havet. Man var således bekendt med det element, som skulle komme til at forme ens liv, og det har forekommet de fleste unge mænd naturligt, at de skulle blive fiskere; på den anden side var det også den eneste måde, som man kunne ernære sig på. Alligevel var livet ombord i slupperne et lukket land for de fleste drenge, idet man ikke helt vidste, hvad der foregik ombord.

Sædvanligvis var drengene 14—16 år, når de tog ud at fiske med en slupp for første gang, men enkelte kom tidligere afsted:

<sup>1)</sup> Allerede ved 12 års alderen slap vi med ud på hjemmefiskeri (útróður), og ved 14 års alderen regnedes vi for voksne mænd. Fjorten år gammel tog jeg med en af slupperne, som færingerne dengang ejede. « 12)

I et andet afsnit har jeg behandlet hyringen af førstegangsfiskeren, som ikke vil blive behandlet i det følgende, men hvor jeg vil belyse, hvordan den unge fisker efterhånden bliver inkorporeret i de voksne fiskeres kreds, efterhånden som han modnedes og fik mere erfaring.

### *Tilvænnning til arbejde og miljø*

Alle slupfiskere fik løn i forhold til, hvad de hver for sig fiskede. Dette gjaldt også for en dreng, der var på fiskeri for første gang. Men p. g. a. manglende erfaring og sin manglende fysiske udholdenhed kom de sjældent til at fiske meget det første år. Selv om de i princippet var økonomisk ligestillet med de øvrige ombord, så var de det ikke socialt, da de endnu ikke havde bevist, at de var rigtige fiskere. Som betingelse for overhovedet at kunne fungere ombord måtte den unge fisker så hurtigt som muligt få en indføring i den praktiske side af livet ombord og vænne sig til det fysiske miljø. Det hele begyndte som regel med, at man i nogen dage led alle søsygens kvaler:

»Alle hjalp dem, for overhovedet var de så dårlige af søsyge, at de ikke kunne gøre noget, de blev helt afkræftede, for de orkede ikke at spise noget. Så måtte de bæres fra køjen op på dækket, når det var godt vejr, for at få frisk luft, og så forsøgte man at få dem at spise noget og så bære dem ned i køjen igen. De var så sløje, at de ikke kunne bevæge noget lem, at det var ofte bedrøveligt at se på.«<sup>2)</sup>

Så længe søsygen stod på, var den unge ikke meget bevendt ombord. Imidlertid fik de sædvanligvis ikke lov til at blive liggende i køjen, skipperen syntest bedst om, at de var på deres vagt.<sup>3)</sup>

Det første, der skulle læres, var at bevæge sig naturligt og hjemmefant på et uroligt skibsdæk. I den første tid fik de unge ikke lov til at være på dækket i uroligt vejr, men måtte opholde sig i lugaret, da det var livsfarligt for dem at gå løse på dækket, derfor skete det også, at de blev bundet fast:

»Vejret var dårligt den første aften, og jeg var ubefaren, så jeg blev bundet til storvantet i luv og fik ikke lov til at gå løs den første aften. Jeg husker, at jeg tænkte, at dette var ikke så meget til at længes efter at begynde på.«<sup>4)</sup>

Novicen gjorde ikke blot sine egne erfaringer i at bevæge sig rigtigt, men han blev også instrueret om, hvordan han skulle bevæge sig, og hvordan han skulle beskytte sig mod en brådsø:

»Man lærte dem at lægge mærke til, hvordan de skulle opføre sig i de omstændigheder, som skibet var i p. g. a. vejret. Man henviste til, hvordan de, der blev regnet for dygtige fiskere, bar sig ad, kort sagt, at lægge mærke til alt, som skete under de skiftende omstændigheder. . . Særlig blev der pålagt dem at gå i luv henad dækket.«<sup>5)</sup>

Det var sædvanligvis bedstemanden, som tog sig af oplæringen af de unge, men det kunne også være andre medlemmer af besætningen, ældre besætningsmedlemmer eller måske pårørende, som man havde ombord:<sup>6)</sup>

»På min første rejse — det var uroligt vejr — vi lå underdrejet, kom bedstemanden frem ved afløsningstid, jeg var på hans vagt, for at se om jeg var klar til at komme på dækket. Enkelte stænk kom ind over skibet, men det var ikke dårligt vejr. Jeg blev henvist til at stå bagved mesanen. Så lærte han mig, hvordan skibet skulle ligge i søen, hvordan roret skulle stå, hvis der var fart på skibet eller hvis det skulle drive.« 7)

De unge kunne ikke få lov til at stå ved roret alene, før de havde lært at bruge kompasset. Nogen kunne kompasset, før de kom ombord, men for det meste lærte de det ombord:

»Skipperen NN plejede at råbe mig ind i kammeret for at lære mig kompasset på den første rejse.« 8)

»Det første, som de unge lærte, var kompasset, de blev lært at navngive vindretningerne og stregerne på kompasset og så at styre efter kompas.« 9)

»De ældre lærte de unge kompasset og at opremse kompasstregerne, så de efterhånden selv kunne styre den kurs, som blev opgivet. Når man blev afløst, gav manden, som blev afløst, kursen op, og den ny mand måtte altid gentage kursen.« 10)

Det almindelige var, at de ældre lærte de unge principperne i kompasset, medens de sad nede i lugaret. Undertiden kunne det også ske, at bedstemanden tegnede kompasset på et stykke papir, som han så gav den unge fisker som lektie.<sup>11)</sup>

Arbejdet ombord i et sejskib kræver et stort mål af præcision og orden, hver ting havde sin plads, så man kunne finde frem til det selv på den mørkeste nat.<sup>12)</sup> Prentisen fik således undervisning i, hvad alting kaldtes ombord, samtidig som det blev pålagt dem altid at oprulle ender og tove og hænge dem på plads, hvis de faldt ned på dækket eller havde løst sig, desuden skulle de sørge for, at der ikke lå noget og flød på dækket, som kunne være til gene under arbejdet.<sup>13)</sup> Prentiserne fik ikke lov til at lege på dækket, da det kunne rumme fare for, at de kom til skade. Derimod blev de ofte opfordret til at klatre op i rigningen, så de vænnede sig til det og havde erfaring deri, hvis det skulle blive nødvendigt i farens stund.<sup>14)</sup>

Selv en så enkel proces som at fiske med håndsnøre skal læres. De unge lærte af de ældre, hvordan redskabet skulle gøres klar, hvordan forfang skulle sættes på, hvordan krogene skulle sættes på, agn etc. Ofte var de sædvanlige blylod for tunge til prentisen, så blev to pund hugget af, så det kom til at veje 5 pund. En meddeler fortæller, at man plejede at kalde disse lettere lod for jomfrulod — mest for at drille de unge, og disse syntes som regel ikke om, at dette blev sagt.<sup>15)</sup>

En meddeler beretter følgende episode:

»Jeg stod og sprættede maven op på en fisk og kom tilfældigvis at kaste indvoldene til dem, der flækkede, og fisken udenbords. Det kaldte de gamle *at vera sekur* (at være skyldig). Vedkommende skulle da bøde for dette ved at skænke vagten en snaps. Dette var meget uheldigt for mig, for forbudet imod brændevinssalg var netop trådt i kraft, så jeg havde ingen flaske med.« 16)

Meddeleren beretter ikke om, hvad der skete med ham, men episoden tyder på en form for hønsing, her i pædagogisk øjemed. Men da dette er

det eneste belæg i hele materialet, tør jeg ikke drage nogen slutninger derudfra.

De fleste skippere — tør man formode — har nok taget hensyn til, at de unge ikke kunne forventes at kunne udholde samme strabadser som de ældre befarnede fiskere:

»Hvis de unge havde dæksvagt og skibet lå og fiskede, så var det almindeligt, at skipperen bad dem om at tørne ind, selv om den øvrige besætning kunne stå i nogle timer til. Han syntes ikke om, at de unge turede sådan, og således kunne de få lidt ekstra søvn.«<sup>17)</sup>

»Skipperen bad mig gå til køjs 2 timer efter middag, så at jeg kunne orke at gøre rent om aftenen, fordi det var hårdt at stå ved snøren hele dagen. Det laveste sted vi forsøgte at fiske var på 2 stk., for det meste var det 2 1/2 — 3 stk., 150—180 favne, det måtte være hårdt for en 14-årig, man måtte ofte binde snøren fast undervejs, medens loddet stod midt imellem bund og vandkorpe, for at hvile sig; når man halede langsomt op, var der ofte 2 fiske på snøren.«<sup>18)</sup>

### *At lære normer og værdier*

Arbejdet ombord i et sejlskib krævede, at besætningen var meget velintegreret, så man kunne forstå hinanden straks i en krævende situation. Jeg har allerede omtalt den totalitære struktur ombord, som var en nødvendighed, fordi der i katastrofesituationer næppe ville være tid til rådslagning. Prentisen blev derfor straks fra begyndelsen opdraget til at acceptere dette systems krav:

»Jeg lå engang i køjen efter afløsnings tid, bedstemanden kom ned og lagde en våd vant på mit ansigt, medens jeg lå i min sødeste søvn, og halede mig ud af køjen, bad mig om at klæde mig på, og så op på dækket uden mad. Vi lå underdrejet, og der stod jeg under vantet sammen med ham. Da en time var glet, bad han mig om at gå ned igen, koge kaffe og sørge for at få noget at spise. Han sagde, at jeg ikke skulle vove at forsøge at lure den af en anden gang, så ville der vanke noget. Efter dette sprang jeg altid straks ud af køjen, når der blev råbt »utpurring«. Jeg respekterede også hans holdning.«<sup>19)</sup>

Det er også størstedelen af meddelelserne, der påpeger vigtigheden af at de unge lærte at tørne hurtigt ud og være parat med det samme, når det var deres tur til at gå vagt.

»Hvis du fik lyst til at lægge dig ud på bænken og tage dig en lur på dæksvagten — slange dig på bænken, så blev det straks påtalt.«<sup>20)</sup>

»Det første en ung burde gøre var at tørne godt ud, de fik ikke lov til at ligge og sove på dæksvagten og skulle altid være parat, når der var noget at lave. I dårligt vejr skulle de ligesom de andre have oljetøj på, selv om de ikke havde dækstørn, for at være parat, hvis der skulle bjærges sejl.«<sup>21)</sup>

Selv om prentisen ikke kunne udføre noget væsentligt arbejde ombord til at begynde med — han kunne knapt bevæge sig på dækket — så skulle han dog være parat og være med til alting. På den måde fik han indtryk af, at også han var en meget væsentlig del ombord og fik således en aktiv attitude til arbejdet.

Livet ombord på et fiskerskib var hårdt, det ydre miljø var ekstremt, der var intet privatliv, ret få muligheder for personlig rekreation o. s. v. I tråd med dette blev prentisen opdraget hårdt, så han blev udrustet til at tåle både de fysiske og psykiske strabadser:

»Jeg blev opdraget hårdt, ikke tale om at lure den af, op på dækket præcis, når det var tid for afløsning. Det skete, at jeg tårede for mig selv, men ingen måtte se det.«<sup>22)</sup>

»De blev opdraget hårdt, når de blev vækket, så blev der rasket og rykket i dem.«<sup>23)</sup>

Denne tid kom til at sætte sit præg på den unge, og de første oplevelser ombord kom til at få betydning langt senere hen i livet, som denne meddeler også får os til at tænke på:

»Ingen af os er født med kunsten, og at blive opdraget til en rigtig sømand er heller ikke så lige til, som man skulle tro, der er mange betingelser, og den første, som jeg tillader mig at nævne, er den, hvor heldig man er med hensyn til, hvem man kommer sammen med. Jeg har lagt mærke til, hvor stor betydning det har og havde, hvem vi kom sammen med som ganske unge, og det almindelige er, at det præger en for livet, hvordan ens prentisår har artet sig.«<sup>24)</sup>

Medens de ældre kunne blive fri for rutinemæssige og kedsommelige arbejder ombord, så blev den unge det aldrig. Han kunne ofte, da han havde lært at styre og forstod at benytte kompasset, stå ved roret i flere timer, ja, en hel vagt, uden at der kom nogen for at afløse ham. Imens kunne de andre spille kort i lukafet.<sup>25)</sup> Men i dårligt vejr slap de ikke til roret eller på dækket:

»... men de fik ikke lov til at styre i dårligt vejr. Første gang jeg stod bundet til roret, da følte jeg mig som et rigtigt mandfolk.«<sup>26)</sup>

### *Ordre, respekt og dumme ærinder og gerninger*

Den unge fisker blev opdraget til at vise respekt for sine overordnede og til at være tjenstevillig mod de ældre:

»Jeg kom til at sige et eller andet til styrmanden, han blev gal. Jeg brugte naturligvis mund, så ung som jeg var. Han tog en strop og hængte mig op under bommen i den. Men da var der andre, som kom og skar mig ned med det samme.«<sup>27)</sup>

Samme meddeler fortæller, at da han selv senere blev skipper, tog han samme mand med som bedstemand, men ingen af dem tænkte nogen- sinde på den omtalte episode.

»Skulle adlyde og være villige at sende.«<sup>28)</sup>

»Der blev altid sagt til dem, at de skulle gøre det, som de blev bedt om, for de blev ikke bedt om noget, som man ikke anså dem for at kunne klare.«<sup>29)</sup>

»De skulle ikke bruge mund, gøre det, som de blev bedt om af alle, hvad der var rigtigt.«<sup>30)</sup>

Hermed er vi inde på noget meget væsentligt. Nok krævedes der lydigh-

hed, men også selvstændighed. Den unge måtte selv lære at forstå, hvornår det var alvor, og hvornår det var løjer. Han skulle lære at forstå hele kommunikationssystemet ombord.

Således blev novicen i begyndelsen beordret til at udføre mærkelige ordrer og udføre handlinger, som han i første omgang ikke anede konsekvensen af. Ved denne »trial and error« opdragelsesmetode fik de unge hurtigt indblik i, hvad der var rigtigt, og hvad der var forkert ombord.

Vi skal i det følgende kigge nærmere på fremgangsmåden i forbindelse med udførelsen af disse overgangsritualer. Mange af motiverne i disse ritualer er traseret over i slupmiljøet fra anden skandinavisk og international sømandstradition.<sup>31</sup>) Fremgangsmåden må nærmest betegnes som en form for teater med aktører og tilskuere og med novicen som den naturlige hovedperson. Handlingen kunne enten udføres alene eller i samspil med skipper eller et andet besætningsmedlem ombord. Meningen med det hele var, at han skulle bringe sig selv i en sådan situation, at han blev til grin. Sanktionen kunne undertiden være indbygget i selve

Tab. 38. Oversigt over kildematerialet om dumme ærinder, dumme gerninger og lignende.

Den unge kunne blive lokket til	Antal belæg
<b>A</b>	
at sætte håndspaden i klydset	6
at sætte bådshagen i klydset	2
at putte en søk i klydset	1
at forsøge at sætte støtter under skibet	3
at sætte støtter under bænke i lukafet	2
at sætte ryggen mod skodderne i lasten	1
at binde en ende fra rigningen ned i dækket	1
at holde fast om palstøtten	1
<b>B</b>	
at kigge op i skyllygten, når han sad med en tallerken suppe i hænderne	4
<b>C</b>	
at røre med en stang i rorkisten	1
at øse vand op af fiskedammen	1
at give ud af linen til ridebåden på åbent hav, fordi der blev lavvande	1
at styre efter månen	1
at sætte sejl på redningsbåden	1
Den unge kunne blive sendt efter/til	
<b>D</b>	
nøglerne ned til kølsvinene	6
sendt ned i kulkælderen for at fodre kølsvinene	15
sendt ned for at malke kølsvinet	1
sendt ned for at jage kølsvinene væk	1
<b>E</b>	
til skipperen for at låne øjenmålet	1
til skipperen for at låne nøglen til palstøtten	15
til skipperen for at låne noget fingeret f. eks. medicin	2
til kokken for at låne et eller andet	1
efter kruset i krydsholdtet	1

handlemåden. For at lette oversigten har jeg opstillet handlingsmotiverne i grupper i tab. 38. Gruppe A's funktion er at introducere de unge i miljøet, så de kan aflægge alt landkrabbevæsen og forstå, at det er et helt anderledes miljø, de bevæger sig i. Det samme er forholdet med B og C. Grupperne D og E er introduktion i sociale omgangsformer ombord. Det bliver i engelsk litteratur betegnet som »fool errands« og fandtes i rig udstrækning også ombord i de gamle dybhavssejlere og er i en anderledes form også kendt inden for lærlevingsvæsenet.<sup>32)</sup>

I det følgende skal vi gennemgå nogle mere detaljerede beskrivelser af overgangsritualerne.

»En ung dreng sad på dækket, meget søsyg, så kommer skipperen og spørger ham, om han plejede at blive søsyg ombord i en robåd. Nej, det plejede han ikke. »Klatr op i redningsbåden, for at se om det hjælper.« Jo, han sad en stund oppe i redningsbåden. Så spørger skipperen ham, om det hjalp. Jo, han havde det meget bedre nu, sagde han og brækkede sig samtidig.«<sup>33)</sup>

Skibets rullende bevægelser virkede selvfølgelig meget generende på de unge uvante søfolk, derfor var det let at lokke dem til at udføre handlinger, som de troede kunne virke stabiliserende på skibet:

»Nu hører jeg et sådant bank foran, forrest på skibet. Jeg gik frem, det var så dejligt vejr. Da var det en ung fyr, som de havde bildt ind, at man kunne få skibet til at holde op med at vippe, hvis man kilede noget fast ind i klyset. Og der stod han og kilede. Jeg spurgte ham, hvad han lavede. Jo, han sagde, hvad han var i færd med. »Nej,« siger jeg til ham, »det hjælper ikke noget.« De unge duer ikke rigtigt til at tage vare på sig selv. Jeg har altid ment, at det var synd at drille dem for meget. Det kunne være et eller andet for sjov, men ikke for meget.«<sup>34)</sup>

De unge kunne også blive opfordret til at sætte et stykke træ ind mellem bænkerne i lugaret som kile for at afstive skibet. Da ankerkæden raslede, så fortalte man dem, at det var krabberne, som var ved at æde den. Så blev de sendt op på boven for at råbe efter og forskrække krabberne, så de ikke åd hele kæden.<sup>35)</sup> Meget almindeligt var også at lokke de unge til at kaste fiskesnøren ud i læ:

»Og dengang var der en gavtyv ombord, som lokkede mig til at kaste ud i læ, første gang jeg stod på et skibsdæk — ud i læ. Jeg lod snøren løbe ud, men da råbte styrmanden: »Holdt, holdt.« Han bad mig om at hale ind igen, men snøren var kommet så langt ind under skibet. Det kan enhver forstå — at kaste ud i læ og skibet driver ind over snøren, så den kommer til at gå tværs under skibet og op i luv. Det var forfærdelig tungt at få den ind igen, men jeg havde ikke givet mere end 20—30 favne ud. Jeg kunne ikke stå — duede ikke til at gå, men jeg fik den op igen.«<sup>36)</sup>

Det skete også, at den unge blev opfordret til at sætte sejl på redningsbåden, der stod på dækket, for at skibet skulle sejle hurtigere på hjemrejsen.<sup>37)</sup> Hvis redningsbåden lå i søen ved siden af skibet og bundet fast i dette, så kunne den unge blive opfordret til at give lidt ud på tovet, fordi det blev ebbe.<sup>37a)</sup> Han kunne også blive opfordret til at sætte kurs efter månen, når han styrede.<sup>38)</sup>

Hvis det var dårligt vejr, medens man sad og spiste i lukafet, kunne en af de ældre finde på at pege op imod skylighet og sige: »Hvad i alverden er det

for noget deroppe?» Drengen, der sad med suppetallerkenen i hænderne, ville selvfølgelig straks kigge op, hvilke medførte, at han for et øjeblik ikke koncentrerede sig om suppen med det resultat, at hele indholdet skvulpede ind over ham.<sup>39)</sup> Således lærte den unge efterhånden at tage vare på sig selv.

Men de unge kunne også benyttes til at forårsage grovkornede løjer, uden at det egentlig havde nogen opdragende betydning:

»Jeg var engang med til at lokke en dreng til at ringe med signalklokken skærtorsdags-aften kl. 18,00. Dette gjorde han så samvittighedsfuldt, at skipperen til sidst sprang bukseløs op af køjen og lovede at smide både ham og klokken i havet. Men da havde vi også vundet spillet, for det var skipperen, som vi ønskede at drive gæk med og ikke drengen.«<sup>40)</sup>

En meddeler beretter om en dreng, som blev beordret til at lægge et stort stykke kul i skipperens køje:

»Nej, skipperen blev ikke gal. »Jamen,« sagde drengen, »De sagde jo selv, at jeg skulle gøre alting, som de bad mig.« »Ja, men ikke sådan noget,« sagde skipperen.«<sup>41)</sup>

»Engang skulle en til at male kaffe og spurgte, hvor kaffemøllen var. De gav ham tåge-luren til at male i. Da blev der et forfærdeligt vræl, så hele frivagten vågnede i raseri. Da grinede bæsterne.«<sup>42)</sup>

»Når en ældre havde noget at gøre, så kunne han bede en af de unge om at purre ud for sig, da kunne en anden finde på at sige til denne: »Kære ven, du må rykke hårdt i skipperen, for han sover så tungt og har svært ved at vågne.« Dette blev også brugt mod bestemanden. Det blev især brugt, når man vidste, at de sov let. Men det var sjældent, at de unge fik skylden, man mistænkte altid de ældre for det.«<sup>43)</sup>

»Skipperens søn var på sin første rejse. Vi fik ikke nogen fisk, så skipperen havde været i grunt humør i flere dage. Det kaldte vi, at skipperen havde *mus*. Så sendte vi sønnen agter for at sige til sin far, at nu var der fuldt af mus i lukafet. Han kommer frem igen og siger: »Far bad jer fange alle dem, som I kunne få fat på.« Men den gamle vidste nok, hvad meningen var. Sådanne småpuds spillede man ofte de unge.«<sup>44)</sup>

Hermed er vi ved at nærme os de »dumme ærinder«, som er mest velbelagt i kildematerialet. Hovedmotivet er, at den unge blev sendt for at fodre kølsvinet eller for at hente nøglen til palstøtten. Denne tradition er stort set den samme, som var at finde ombord i de skandinaviske handels-skibe og andre skibe.<sup>45)</sup> Denne tradition blev i nogen grad tilpasset færøsk sprogbrug. Det færøske ord for krus (krúss) ligner til forveksling første stavelse i ordet krydsholt. Derfor kunne man sende den unge for at hente kruset i krydsholtet. Den unge blev også bedt om at fodre kølsvinet. Meningen var at få den unge til at lede efter kølsvinet og på denne måde blive til grin. Mere afvekslende blev det, når han blev sendt til skipperen for at hente et eller andet. Selv har jeg hørt følgende beretning for mange år siden:

»En ung mand var på sin første fisketur, og som sædvanlig blev der taget gas på ham. En af besætningsmedlemmerne sendte ham agter til skipperen for at låne glasset med *ungdomsrevselse* fra medicinkisten. Han går agter og ned i kahytten. Skipperen sidder foran bordet. »Ja,« siger han til skipperen, han var blevet sendt for at låne glasset med ungdomsrevselse. »Jaså,« svarede skipperen, »gå du bare igen, jeg skal selv komme med det.« Den unge mand var næppe kommet halvvejs op igennem lejderen, før han

fik et sviende slag i bagdelen, samtidig med at skipperen råbte efter ham: »Gå så med dig, der fik du din ungdomsrevselse.« Samme unge mand skulle også blive sendt til skipperen med et tomt krus for at bede om lidt frivagt deri.«

Modtagelsen var imidlertid ikke altid ubehagelig:

»En mand bad mig engang gå agter til skipperen og bede om forskelligt medicin: hjertedråber, kamferdråber, opium, gazebind o. m. a. Jeg gik. Skipperen sagde, at han kendte fyren, som havde sendt mig, og gav mig alt det, som der var blevet bedt om. Han bad mig så om at bære det hele frem og lægge det på mandens madras, og hvis han sendte mig tilbage med det, skulle jeg sige nej. Jeg gjorde, som han bad mig. Da jeg kom frem, bad han mig om at bære det hele tilbage i en rasende fart, men jeg gjorde det ikke, og så blev han selv nødt til at gøre det.«<sup>46)</sup>

»Jeg husker engang, at en dreng blev sendt til skipperen efter »turitionnalokkunum«. Skipperen vidste, at drengen var blevet narret, han gav ham en stump kæde og bad ham om at bære den til ham, der havde sendt ham. Den var ikke så god. Manden havde regnet med, at skipperen ville genne ham væk, men det skete ikke.«<sup>47)</sup>

Der findes mange flere sådanne beretninger i materialet, men dette får være nok. Funktionen af disse tilsyneladende meningsløse handlinger var at lære og fornøje. Af skade bliver man klog, siger et ordsprog. Det har uden tvivl vakt almindelig munterhed ombord, at se novicen udføre alle disse dumme ærinder og meningsløse handlinger, som han blev lokket til. Det har således haft en rekreativ betydning for den øvrige besætning. Men det har kun været den ene funktion. Ved at adlyde de absurde ordrer, har den unge vist, at han var villig til at underkaste sig systemets regler. Disse ærinder og absurde handlinger har således tjent et pædagogisk formål. Novicen lærte på denne måde at skelne mellem, hvad der var rigtigt og hvad der var forkert. Han lærte at forstå tingenes sammenhæng, så han i fremtiden ikke lod sig lokke til at udføre meningsløse handlinger, som var uværdige for en sømand. Han skulle lære at handle selvstændigt inden for de strukturerede rammer. Han skulle ikke adlyde bare for at adlyde, men hvor det var nødvendigt for arbejdet ombord og for systemets sociale funktion. Det var ikke meningen, at han skulle blive holdt for nar mere end højst nødvendigt. Var han lavet af det rigtige stof, ville han i løbet af kort tid lære af sine fejltrin og blive en rigtig sømand og fisker og blive integreret i systemet. Men det var ikke alle, der blev så velintegrerede, men det vil blive behandlet i et andet afsnit.

### *Stegepanden i bagdelen — en færøsk akkolade*

Da en ung fisker for første gang så Island, så fik han stegepanden i bagdelen. Denne rite de passage er blevet behandlet i en separat undersøgelse.<sup>48)</sup> Her skal overgangsriten kun blive sammenfattet i korthed. Selve udførelsen af ritualet var forskellig og selve formen også. Således siger flere meddelere, at panden var smurt ind i sod og fedt og slået i novicens bare bagdel. D. v. s. at skikken blev forberedt. Andre siger, at han fik

stegepanden, som han stod, og at ritualet nærmest blev udført spontant af en, der kom i tanker om det. De ældste belæg siger, at skikken var forbundet med hønsning, d. v. s. med udskænkning af spiritus. Således siger flere, at man kunne købe sig fri for at få stegepanden i enden ved at skænke snaps til besætningen. Men hønseskikken holdt op ved indførelsen af spiritusforbudet i 1907. Men overgangsriten levede videre i reduceret form, og helt op til den seneste tid er der belæg derpå. Hønsning og hønspladser er blevet behandlet i en afhandling af Henning Henningsen,<sup>49)</sup> men skikken at slå stegepanden i bagdelen på novicen er kun kendt på Færøerne og er således en speciel færøsk tilpasning af det ærværdige ridderslag.

## Befaren

Det var faktisk kun det første år, at en ung mand blev betragtet som novice ombord. Allerede det næste år blev han regnet for en voksen person omend ikke fuldbefaren:

»Jo, jeg kan sige, at man blev anset for voksen, da man havde været ombord i et år.«<sup>50)</sup>

Forfatteren Martin Joensen viser i sin roman, hvor hurtigt de unge integreredes i ånden ombord:

»Har du fanget noget, gamle ven?« »Oh, ti,« svarede han og mærkede i det samme en fisk, »kunne lige så godt have ladet mine kroge hænge ned i en kloak — de æsler løb også afsted med alle riderne — en havhest, det er alt, hvad jeg fik, således er det altid, det er kun nogle, der får agnet.« »Nu mærkede du en, det er nok, fordi jeg standsede hos dig, jeg tror, du er så utilfreds med resultatet.« Simun tænkte, at denne allerede havde fået den rette måde at være på, var kun en tur med sidste år og talte allerede i samme jargon som de andre.«<sup>51)</sup>

Allerede efter 2 års sejtid efter det fyldte 14. år, kunne man læse til skipper, hvilket beviser, at man også fra officiel side regnede med, at fiskeren hurtigt lærte at mestre sit erhverv.<sup>52)</sup>

Enkulturationsprocessen afsluttedes imidlertid ikke med, at en fisker var blevet befaren. Han måtte af og til erindres om normerne. Den vigtigste norm ombord var at være villig til at udføre alt nødvendigt arbejde og det arbejde, som man fik pålagt, og ikke skulke fra arbejdet:

»De mænd, yngre eller ældre, som kom for sent til arbejdet, var upopulære.«<sup>53)</sup>

På dæksvagten skulle alle stå ved snøre, selv om der ikke var noget at fange, og var der fisk under skibet, så måtte frivagten også straks træde til, men dette blev som regel gjort i egen interesse. Det skete dog, at dæksvagten lurede den af i dårligt fiskeri:

»Hver mand skulle passe sin vagt, sit rortørn og sit udkigstørn. . . Det skete undertiden på dæksvagten, at vi fik os et »lay down« på bænken i lukafet, men man måtte passe godt på, hvis skipperen eller bedstemanden kom ned, medens du lå der, så fik du et puf under siden og måtte rejse dig.«<sup>54)</sup>

Søndagen blev betragtet som almindelig fridag ombord og som helligdag. Der er en tendens til at betragte et brud på søndagshvilen som normbrud:

»Der var nogle, som fiskede, men det var ikke mange. En mand, som fiskede om søndagen, blev betragtet som laverestående end andre mennesker, han var et dårligt menneske. Det mente de. Thi om søndagen skulle man have fri, man skulle ikke dræbe liv om søndagen. Arbejde det, der var nødvendigt og intet mere. Jeg vidste at de skattede dybet, nogle tog krogene og hængte dem op, så ingen fisk skulle krøges, andre kom agn på og fik fisk, det var forskellen.

Sp.: Hvis de så fik fisk, kunne de så fortsætte?

Sv.: Nej, gerne tog den vagthavende roret til siden, for at han ikke skulle få bund igen. Så nøjeregnende var de.«<sup>55)</sup>

»Nogle fiskede om søndagen, andre ikke, og så kunne nogle få fisk, 2—3 stykker, og ikke de andre ombord på samme skib. Da blev der utilfredshed ombord, og de, der ikke havde fisket, ville ikke rengøre søndagsfiskene, som de ikke ejede part i, men skipperen tog sædvanligvis parti for dem, der havde fisket, så fisken blev rengjort mandag aften sammen med den fisk, som man fiskede om mandagen. Da man sejlede og søgte efter fisk, plejede skipperen at kaste snøren, når det var søndag. Vi kom fra Nesgrunden på Heglbanken en søndag morgen i september 1910. Skipperen NN loddede dybden med en snøre, der som sædvanligt havde 2 kroge. Der var fisk på begge kroge, store torsk. Han kastede ud 4—6 gange og fangede 2 hver gang. Så lavede han en snøre med 14 kroge på, en gang fik han 14 torsk på en gang. Han halede 300 torsk ombord alene, ingen anden kastede snøren ud. Dagen efter var det dårligt vejr.«<sup>56)</sup>

Hermed skulle vi have tydeligt udsagn for, at helligholdelsen af søndagen var en norm, selv skipperen og udsigten til fangst kunne ikke rokke besætningsmedlemmerne. Her må vi også tænke på, at søndagen var den eneste faste fridag, man havde ombord, og det kan være, at det var for at beholde denne intakt, at de øvrige fiskere ikke ville fiske om søndagen — årsagerne behøver således ikke nødvendigvis at være religiøse.

Jeg har tidligere omtalt, at visse fiskere kunne få tilladelse til at fiske med to snører, uden at andre fiskere fik samme ret. Dette har undertiden vakt utilfredshed ombord og kunne føre til sociale sanktioner:

»... og der var mange, som havde to snører. Det var ofte, at man gav en mand tilladelse til at benytte to snører for at få ham med. Det var humbug meget af det. Da den ene halede sin snøre ind og han havde to, så kom den ene snøre fast i et andet, der hang ned. Det var nu rent galt — det varede i nogle år.«<sup>57)</sup>

Forfatteren Martin Joensen berører også dette problem i sin roman *Fiskimenn*. En dygtig fisker har af skipperen fået tilladelse til at anvende to snører. Næste morgen da han kommer på dækket igen, ser han, at snøren er skåret over og at fiskeredskaberne er borte. Besætningen lader, som om den ikke ved, hvem der har gjort det, og beklager ham, men det skinner tydeligt igennem, at de under ham det godt:

»Bedstemanden: »Det var ikke pænt gjort, andet kan man ikke sige — ingen taber noget, fordi en anden får.« »Ja, det kan være lige meget,« siger Simun, »hvem der er ophavsmanden til gerningen. På jeres vagt er det sket, og det kan ikke betale sig at være så skinhellig, der har måske kun været en om at gøre det, men flere har været vidende derom — og mange synes vist ikke så ilde om det.« Han vendte sig hurtigt bort fra bedstemanden og smed resten af snøren i havet.«<sup>58)</sup>

Selv om besætningen kappedes indbyrdes, var det almindeligt, at man

rakte hinanden en hjælpende hånd, når det var nødvendigt. Undertiden kunne sidemanden være lige ved at tabe en fisk af kroen i selve vand-skorpen, da plejede naboen gerne at hugge i fisken med bådshagen. Det kunne ske, at mænd ikke ville hjælpe hinanden, men det blev betragtet som nederdrægtigt gjort, og personen kunne regne med gengæld.<sup>59)</sup> Men så vidt muligt forsøgte man at klare sig selv:

»Ja, krøge for en anden, spendere tid til at krøge, hjælpe til. Men nogle var mere forlangende end andre, altid skulle sidemanden krøge for dem, medens andre aldrig behøvede nogen til at krøge for sig, krøgede altid selv — var bedre i stand til at klare sig selv. Folk er så forskellige i så henseende. Nogle skal altid have hjælp fra andre. Da man så ikke krøgede, blev de gale. Men de fleste arbejdede godt sammen.«<sup>60)</sup>

Man regnede med indebyrdes ærlighed. Undertiden når snørerne filtredes sammen, kunne det ske, at man ikke kunne få rede på, hvem der ejede fiskene og så kunne det ske, at personer tilregnede sig fisk, som de ingen ret havde til, hvilket kunne føre til konflikt, undertiden til veritabelt håndgemæng.<sup>61)</sup> En person, der således forsøgte at stjæle en andens fisk, fik den offentlige mening ombord imod sig.

Under fiskeriet, når snørerne filtredes sammen, kunne der opstå konflikter, men disse havde sjældent noget med normbrud at gøre:

»I trål, d. v. s. når snørerne vikledes ind i hinanden, var der ofte en værre redelighed. Når der ikke var ret megen fisk, gik alting roligt og sømmeligt for sig. Men var der megen fisk, så var der ofte en værre redelighed. Mænd kom næsten op at slås. Hvis det ikke gik hurtigt nok med at rede trådene ud igen, så skar man, så hver fisker kunne få sit redskab tilbage, man måtte så gøre nye forfang.«<sup>62)</sup>

En almindelig norm var, at man ikke sladrede til skipperen, man måtte heller ikke på nogen måde fedte for ham, for så kom man i opposition til den øvrige besætning og blev *skipararukka*; med denne benævnelse har vi allerede berørt det næste problem, nemlig *rukka*.

## Rukka

Der går følgende historie om en episode på tuberkulosestationen i Tórshavn, hvor fiskerne hvert år skulle undersøges for tuberkulose:

»Det var engang en besætning, som skulle til Hoydalar for at gennemlyses, og to mænd kom for sent. Sanatorielægen blev sur. Han spurgte de to, om de havde tænkt sig »at have ham til rukka.« Da svarede den ene: »Han drøne du mig, at har jeg aldrig hørt noget lignende. Ved du ikke, at der er en rukka ombord i hvert skib, og at du er rukka på sanatoriet?«<sup>1)</sup>

I Færøsk-dansk ordbog oversættes *rukka* med: person, man har til bedste.<sup>2)</sup> At have til bedste vil sige, at prisgive en person til almindelig underholdning.<sup>3)</sup> I mangel på et dækkende udtryk kommer jeg i det følgende at benytte det færøske ord.

Emnet *rukka* er imidlertid problematisk ud fra et kildekritisk syns-

punkt. En stor del af meddelejerne undlader at svare på spørgsmålene om rukka. Desuden benægter flere eksistensen af fænomenet ombord i de skibe, som de har sejlet med.<sup>4)</sup> En meddeler svarer således: »Det vækker modvilje i mig at svare på et sådant spørgsmål.«<sup>5)</sup> — Det er således ikke sikkert, at problemet har eksisteret ombord i alle skibe, men sandsynligheden for, at ikke alle fiskere kender begrebet, er meget lille. Vi må snarere regne med, at fænomenet hører under det, som man kalder for etnografisk dynamit, d. v. s. at spørgsmålet engagerer meddelejerne i en sådan grad, at det er svært for ham at svare objektivt. Det nærmeste fagudtryk, som dækker ordet, er mobb. Den svenske læge Peter-Paul Heineman har skrevet om fænomenet mobbning,<sup>6)</sup> som er en forsvensket form af det engelske ord mobbing og som defineres således:

»Mobbning är vardagsengelska. Det betyder ungefär »pöbla« eller »bråka i gäng eller grupper« eller ännu neutralare »trängas i mängder.« Det finns ingen riktigt bra svensk motsvarighet, och »pöbla« täcker inte det som åsyftas. Mobbing har större bredd och täcker in hela skalan från ett mer godartat småretande till en aggressiv massattack.«<sup>7)</sup>

Rukka's situation minder meget om mobbens, hvor et individ pådrager sig andres aggression, fordi han på en eller anden måde ikke passer ind i gruppen. Lignende roller er almindelige i enhver gruppe, men ekstremt kommer til udtryk i en gruppe, som af ydre omstændigheder er tvunget til at være sammen igennem længere tid. Hvad jeg forstår ved rukka i det følgende, er en person, der enten permanent eller over et længere tidsrum er indehaver af denne rolle, og ikke personer, der nærmest tilfældigt kunne blive offer for en eller anden practical joke, som der allerede er blevet talt om.

Det jeg vil undersøge er, hvem der blev rukka, hvordan en person blev rukka, hvordan besætningsmedlemmernes konkrete adfærd mod rukka var, og endelig vil jeg gøre mig visse tanker om rukka's funktion ombord.

### *Hvem blev rukka og hvorfor ?*

Af kildematerialet fremgår det, at den person, som blev rukka, havde visse karakteristiske træk. En del af disse kunne hæftes på hans personlighed. Tab. 39 giver en oversigt over disse træk.

Tab. 39. Oversigt over prædikater tillagt rukka.

Prædikater:	Antal belæg:
1. Godtroende, naiv	48
2. Dårligt begavet	18
3. Hjemmefødning, overdrevent hæmmet	5
4. Hidsig, knarvorn	21
5. Original, særpræget, excentrisk	6
6. Doven, drikfældig eller pralhals	4
7. Stigmatiseret på en eller anden måde	13
8. »Skipararukka«	6
9. Dreng på sin første rejse	5

Det fremgår af tab. 39, at karakteregenskaben naivitet eller godtroenhed har været den væsentligste forudsætning for at komme til at optræde i rollen som rukka. Lignende egenskaber er dårlig begavelse, insularitet og overdreven hæmning, d. v. s. personer, som stod temmelig usikkert overfor omverdenen. En yderligere rukkabefordrende egenskab er hidsig-hed og knarvornhed, disse egenskaber kunne udmærket kombineres med de førstnævnte. Spørgsmålet er så, om man kan kalde disse personer for stigmatiserede. En person, der er så spoleret i sin sociale identitet, handicappet fysisk eller psykisk, at dette bliver dybt diskrediterende, siges at have et stigma.<sup>8)</sup> Men det kan vi næppe sige om selve personerne, før de bliver rukka. Da de sjældent har nogen iøjnefaldende karakteristiske egenskaber. På den anden side er det at være rukka en stigmatiseret situation ombord i dette specielle miljø. Begrebet rukka er nærmest at betegne som et produkt af dette specielle miljø — et kulturprodukt, om vi vil. Ombord har der således eksisteret en veldefineret opfattelse af en rukka's adfærd og funktion. Denne status var ikke hæftet på nogen bestemt person ombord, men en enkelt person kunne ved et tilfælde skabe en så barok situation omkring sig, at han aktualiserede rolleforventningerne omkring sin person, således at han uden på nogen måde at ville det plumpede i rollen som rukka. Visse personer kunne alene ved deres synlige adfærd indebære alle latente muligheder i sig for at falde i rukkarollen. Der skulle imidlertid en episode til, før rollen som rukka aktualiseredes — alle latente rukka'er går ikke runt og ser komiske ud. Aktualiseringen belyses bedst ved følgende beretninger:

»Med et skib var hele besætningen fra »Suðuroy« med undtagelse af en, som var fra de nordlige øer. Og da han kom ombord og hørte, at han var den eneste nording ombord, sagde han til en hvalbing: »Selv om jeg er den eneste nording ombord, så vil jeg ikke blive rukka af den grund.« Hvalbingen skyndte sig frem og råbte ned i lugaret gennem lugarskappen: »Kom nu op alle sammen, for nu er rukkan kommet.«<sup>9)</sup>

»Nogle fiskere var på vej ombord i en slupp. Pludselig siger en af dem til en anden: »Nu har jeg været rukka ombord på hele sidste rejse, men jeg gider ikke mere, nu må du afløse mig på denne rejse.« Han, som dette blev sagt til, blev ravsuskende gal og spurgte den anden, hvad han bildte sig ind — at kalde sig for rukka. Det skulle være unødvendigt at fortælle om, hvem af disse to der blev rukka på rejsen.«<sup>10)</sup>

»Et skib lå og ventede på at sejle. Da spørger en, hvem venter I på? Efter rukka svarede de andre. Ingen kom. Så bliver du rukka, siger de til ham. Han blev rukka på hele rejsen.«<sup>11)</sup>

»En dag sidder vi og snakker om overtro og sådan noget. En mand nordfra spørger så, om der ikke er nogen, der har hørt, at der, hvor man graver en hest ned i jorden, hvor tør jorden end er, så ville der komme en kilde eller vand op der, hvor hesten var gravet ned. Der var en slagfærdig sanding med skibet. Han var kok. Nu siger han pludselig, at det ikke kunne falde ham ind mere at hente vand fra land. Det eneste, der var at gøre, var at tage et stykke af en hest og putte det ned i vandtanken, så var der overstået, så havde de altid vand nok. Dette vakte almindelig latter. Men manden, der havde fortalt historien om hesten, tog det så ilde op, at han ikke tålte at høre ordet vand eller hest nævnt igen.«<sup>12)</sup>

Undertiden kunne rukkarollen tildeles en person, som en slags social sanktion for brud mod gængse normer ombord, f. eks. hvis en person var

doven, drifkædig eller en pralhals. Som klar social sanktion er begrebet »skipararukka«, d. v. s. en person, som smiskede for eller sladrede til skipperen. Der er en del materiale, der karakteriserer en ung mand på hans første fisketur som rukka, da denne ikke har noget kendskab til livet til søs og således er godtroende og naiv i alle forhold ombord. Dette falder imidlertid uden for vort rukkabegreb, da de løjer, som blev drevet imod ham, kan betragtes som socialiserende. Dette er blevet behandlet i et andet afsnit.

### *Hvad blev der gjort imod en rukka ?*

I det følgende skal jeg belyse interaktionen imellem rukkan og den øvrige besætning i relation til aktualisering af rukkrollen.

»Man kunne bearbejde ham, så man fik ham til at sige fra sit privatliv o. lign. Eller også forsøgte man at hidse ham op. Lod han sig ikke ophidse, så blev han næppe rukka.<sup>17)</sup>

»Man kunne lokke ham til at synge, selv om han ikke havde en tone i livet.«<sup>18)</sup>

»Man kunne få ham til at trættes om det samme på en hel tur, selv om han vidste, at han havde retten på sin side.«<sup>19)</sup>

»Man hæftede sig ved, hvad rukka sagde, og drillede ham med hans egne ord.«<sup>20)</sup>

Endelig blev rukka i meget høj grad udsat for det grovkornede skæmt, som er blevet behandlet tidligere i denne afhandling. En meddelelse giver en lang redegørelse for, hvordan en bestemt person agerede rukka på en bestemt tur. Jeg skal her i stærkt koncentreret form gengive den meget lange og detaljerige beskrivelse:

En ældre mand, der også er meget naiv og godtroende, er på dækket, en jævnaldrende mand forsøger at holde ham hen med snak, medens et par mænd nede i lugaret er ved at lave en kludedukke i menneskestørrelse af kokkens og andres tøj. Kokken var mandens søn, men han lå og sov og vidste ikke, hvad der gik for sig. Da den gamle mand kom ned i lugaret igen, ser han, at der ligger en mand med støvlerne på i hans køje, støvlerne hang ud af køjen. Han lader ham ligge i fred et øjeblik, troede, det var sønnen, som havde lagt sig i hans køje. Men da denne ikke rører på sig, bliver den gamle efterhånden rasende. Til sidst griber han i arrigskab omkring støvlerne og haler den anden ud af køjen. Nu fik han sig imidlertid en slem forskrækkelse, da det ene ben falder af — troede, at han havde lavet en ulykke på den anden. Men da de andre morede sig højlydt, forstår han sammenhængen. I frådende raseri bugserer han kludedukken op på dækket, ingen tør stoppe ham, så rasende er han. Han smider hele klunset i havet. Besætningen forsøger at få bestemanden til at sejle tilbage efter den flydende bunke tøj, men han vil ikke. Nu begynder de imidlertid at drille den gamle med, at han vil blive draget til ansvar for de værdier, som han har ødelagt. I sin beklæmthed går han til skipperen for at klage sin nød. Skipperen beroliger ham imidlertid.

Den 1. april bliver han lokket til at ro over til et andet skib i strid modvind for at hente et eller andet, som skipperen skulle have givet ordre til. Men det var selvfølgelig løgn. Da den gamle kom tilbage og får at vide, at han har været aprilsnar, bliver han rasende. Hans plageånd må barrikadere sig i en køje i adskillige timer, indtil den gamle falder til ro, for at ikke skulle blive skamferet af ham.

Et par dage senere bliver den gamle lokket til at hente lanternen ned, som skulle være gået ud. Men da han kommer op, ser han, at den stråler som et fyrtårn, og han bliver afsindig. Et øjeblik senere råber en anden på ham og beder ham komme op i

lejderen for at tage imod en lanterne, som var gået ud og ordne brændingsanordningen på den, så den kunne fungere igen. Den gamle sætter lanternen på sine knæ og giver sig til at se på den. Han opdager nu, at det er en gammel kasseret ankerlanterne, som er blevet bragt ham. Han bliver igen afsindig rasende og smider en tung genstand efter ham, der har givet ham lanternen, men rammer heldigvis ikke. Alle morer sig kosteligt.

Sidst i maj begynder man at drille ham med, at nu vil han blive majfus. Han forsøger at passe så godt på, som han kan, at ingen skulle komme til at tage fusen på ham, men alligevel lykkedes det at gøre ham til majfus i den 11. time.<sup>17)</sup>

Det skal tilføjes, at der som oftest kun var en mindre gruppe plageånder, som arrangerede drillerierne. De fleste var kun tilskuere. Skipperen og bedstemanden deltog sædvanligvis ikke i løjerne og forsøgte at lægge en dæmper på besætningen, men ikke at stoppe dem. En meddeler siger således: »Ingen fik lov til at tage gas på nogen hos denne skipper.«<sup>18)</sup>

Det er imidlertid to meddelere, der mener, »at stor fejl lå hos skipperen og bedstemand«<sup>19)</sup> som årsag til, at en person kunne blive mobbet ombord. De mener, at de kunne have grebet ind.

Den færøske forfatter Heðin Brú har i en af sine romaner skildret fænomenet rukka. Som han fremstiller den, ser det ud til at rukka kan drage nytte af sin rolle. Rukka'ens plageånd gør bod for sin opfindsomhed ved at tage rukka'ens rortørn. Et sted i romanen sætter kokken en mærkeseddel på rukka'ens ryg, hvorpå der står, at den, der giver ham (rukka'en) en fugl til agn, skal få hans søsterdatter til ægte. Alle styrer frem med en fugl i hånden for på skrømt at bede om niecen. Her er forholdet sat op i en transaktionel form: besætningen får fornøjelsen af rukka, medens denne får visse materielle fordele ombord ved at blive i denne rolle. Dette berettiger ikke til nogen slutninger, men hvis dette ikke kun er digteriske påfund, så åbner det nye perspektiver angående rukka'ens rolle.<sup>20)</sup>

Et spørgsmål er imidlertid meget dårligt belyst og det er, hvordan genstanden for de andres opfindsomme påfund — rukka'en — føler disse. Bliver han kørt helt ned, så der rent menneskeligt går skår af ham? Det findes der sikkert eksempler på. Det var naturligt, at den person, der var kommet i rukkarollen, forsøgte at komme ud af den, selv om det ikke var på den mest solidariske måde:

»Oftentimes var det sådan, at om rukkan fik fred, så overfaldt han andre, som var fredelige, men dem, som var værst til at have ham til rukka, stod han på en god fod med, medens han blev gal på de redelige.«<sup>21)</sup>

Det kunne således se ud til, at han forsøgte at finde nye ofre til rollen, således at han selv gik fri, og mulige nye ofre var nemlig folk med en mere tilbageholdende natur og ikke just hans egne plageånder, som også i fremtiden ville være aktive i aktualiseringen af rukkarollen. På den anden side kan rukka være udstyret med en form for robusthed, idet han hele tiden hopper på limpinden igen. Men personerne har utvivlsomt reageret forskelligt. For, som en meddeler siger, det kom an på, »om besætningen fandt ud af, om en mand var egnet til at være rukka...«<sup>22)</sup>. Man kan så-

ledes tænke sig, at besætningen ingen interesse havde i at køre en anden person helt ned. Holdningen har utvivlsomt også været anderledes, hvis rukkrollen blev tildelt som en helt konkret form for social sanktion, f. eks. hvis en person sladrede til skipperen eller på anden måde var usolidarisk med den øvrige besætning, end hvis han blot var naiv og hidsig.

### *Rukka'ens funktion*

Vi har allerede i indledningen til dette afsnit berørt begrebet mobning.<sup>23)</sup> I socialpsykologisk litteratur anvender man termen syndebuk eller på engelsk »scapegoat«. Wineck definerer ordet således: »The term has come to be applied to the process of blaming a groups or individuals difficulties on another, as Hitler did with the Jews.«<sup>24)</sup> — En socialpsykologisk lærebog siger således om »scapegoating«: »The focusing af agresions on certain individuals or subgroups within a group. Scapegoating is likely to occur when a group is in internal conflict under external threat which may be temporarily alleviated by the displaced aggression.«<sup>25)</sup>

I mangt og meget finder vi paralleler imellem rukka og syndebuk. Nok har det ikke været nogen umiddelbar trussel eller konkret konflikt ombord, men man har været undergivet elementerne på godt og ondt, hele situationen har været ladet med konkurrerende adfærd og andre konflikt-skabende faktorer. Dette belyses bedst med forfatteren Martin Joensens ord, som selv har fisket med slupperne.

»Men det er, som om følelserne som oftest ligger skjult under vandkorpen, de ligger der og lurer ligesom vejret, ikke får man er kommet i land, kan de vågne og blusse op. I købstaden hjemme, i land på Island, når man er hjemmefra. Da bliver du dig alt det bevidst, som har ligget indeklemmet ude på havet.«<sup>26)</sup>

Lediggangen kunne undertiden også føles som en trussel:

»Hver dag føles længere og længere, vakterne vil ingen ende tage. Klokkeren på kahytstæggen har fået en helt anderledes gangart. Og der kommer adskillige knyttede næver, der truer den og lover at knuse den, hvis den ikke snart skynder sig. Men klokken lader, som om den slet ikke hører, hvad de siger, langsomt og tålmodigt går den videre, tik-tak, tik-tak, og smuldrer tiden i bittesmå krummer, som den kaster til dem, tik-tak, tik-tak. Og den hidser dem op, har altid noget parat til at drille dem med. Bedst som de står der og truer og beder den for pokker om at skynde sig, så kan den finde på at fremmane et lille billede og vise dem — en flok små lam for eksempel, et fuldgroet fjeld eller noget lignende. De skummer af raseri og flygter fra den for atter at lave en skurkestreg eller sove for at glemme tiden et øjeblik.«<sup>27)</sup>

Mange af meddelelserne anfører også, at skurkestreger og grovkornede løjer var hyppige i de dage, hvor der ikke var noget at lave og hvor tiden faldt lang. Disse aggressive tendenser kanaliseredes også med temporære syndebukke, som blev offer for en grovkornet spøg, uden at de dog af den grund forblev i rollen som rukka. At en person, der i forvejen var stigmatiseret på en eller anden måde f. eks. ved at være permanent rukka

ombord, også ofte blev syndebug, er højst sandsynligt. Stigmatiserede personer bliver ofte betragtet som en slags ting uden følelse, som man kan gøre imod, hvad man vil.<sup>28)</sup> Rukka har således været syndebug for de øvrige besætningsmedlemmers frustrationer, men hans rolle har også mange andre aspekter.

I enhver gruppe er der forskellige roller, af disse betegnes nogen som perifere. Disse roller nævner man med navne som: a) syndebugken, ham, der gør alt det fejlagtige, b) det sorte får, den gruppen skammer sig over, c) klovn, den, som gruppen griner ad, d) dumianen eller fæhovedet, som gruppen betragter som dum.<sup>29)</sup>

Kigger vi på de prædikater, som meddelerne har hæftet på en rukka, kan vi se, at mange af disse kan sammenlignes med de prædikater, som socialpsykologen Sjølund nævner. Rukka hører således til de perifere roller i en gruppe — til de mindre velintegrerede. Mange meddelere oplyser, at en ung dreng på sin første rejse kunne være rukka. Her vil jeg imidlertid påstå, at det drejer sig om en sammenblanding af begreberne. Utvivlsomt blev begge parter udsat for nogenlunde samme form for grovkornede løjer, mobbing om vi vil, men hvad angår den unge, så havde alle løjerne og påfundene en pædagogisk funktion, idet de var et led i enkulturationsprocessen, som vi har set i det foregående, således at den unge lærte at finde ud af, hvad han skulle og hvad han ikke skulle og på hvilken måde han skulle opføre sig. Den anden var imidlertid en forholdsvis erfaren mand. Denne sammenblanding er imidlertid meget interessant. Rukka var nemlig i mange henseender en evig novice ombord, der p. g. a. manglende psykiske, fysiske og sociale evner aldrig blev fuldt integreret i de værdinormer, som eksisterede ombord. En meddeler udtaler sig således:

»Rukka var en, som ikke kunne bruges i samarbejdet ombord, af sådanne årsager som f. eks. drikkeri, dovenskab, dårlig til at tørne ud, sen til arbejde, knarvorn, dårligt lune etc.«<sup>30)</sup>

Eller som en anden siger:

»Han magtede ikke det arbejde, han skulle udføre, og derfor blev han ofte drillet.«<sup>30)</sup>

Endelig har vi så »skipararukka«, et besætningsmedlem, der var usolidarisk med den øvrige besætning og mængede sig med skipperen. I disse tilfælde får tildelingen af rukkarollen en klar karakter af den sociale sanktion. Yderligere var den person, som blev rukka, godtroende, naiv, hidsig, dårligt begavet og stigmatiseret på en eller anden måde. Med andre ord hans gerninger gik på tværs af den rigtige fiskers, han var i mange henseender en kontradiktion af den rigtige fiskers rolle og adfærd. Hans rolle var i sig selv et normbrud. Ved konstant at lade sig provokere, også et normbrud, til at agere i rollen som rukka, satte han den rigtige adfærd og de rigtige værdier i relief. Derfor havde rukka en funktion, der virkede

integrerende på den øvrige besætning. Endelig må vi ikke glemme den rekreative funktion:

»Rukka var sædvanligvis en dreng, som ikke kunne de forskellige ord ombord i et skib, eller i hele taget en godtroende person, som besætningen morede sig over. Dette kom af, at livet ombord er ensformigt, samtaleemnerne bliver efterhånden udtømt og mænd får let ved at vrøyle og drille — uden at det altid er så dårligt ment.«<sup>32)</sup>

Eller som en anden meddeler fortæller:

»Det som jeg kender til, tror jeg ikke, at der var nogen som var rukka, men at der var personer, som kunne have et eller andet handicap, og under visse omstændigheder kunne det blive nok så grinagtigt med disse personer, og så lå man parat til at tage gas på dem, for der var ikke nogen underholdning, og så blev der fundet på et eller andet, som man kunne grine ad.«<sup>33)</sup>

Det, som imidlertid er vigtigt i denne etnologiske sammenhæng er, at rukka ikke blot er et socialpsykologisk fænomen, men et kulturelt fænomen — en institutionaliseret status med visse normative forventninger.

Lad os som afslutning på denne undersøgelse udfra det materiale, som vi har om rukka, idet vi betragter rukka som kontradiktionen af den rigtige fiskers rolle, forsøge at slutte os til idealbilledet af den rigtige fisker:

Han skulle først og fremmest passe sit arbejde. Han skulle udvise et forholdsvis besindigt temperament (prædikat 4 i tab. 39), men ikke være så beskeden, at andre kunne erhverve sig rettigheder på hans bekostning (prædikat 1—3). Han skulle være solidarisk med sine lagsbrødre vis-a-vis skipperen (prædikat 8). Desuden skulle han, og det var af stor betydning, have en subtil opfattelse af enhver opstået social situation og ikke på nogen måde være naiv eller godtroende, med andre ord, han skulle være velintegreret i den sociale kommunikation ombord (prædikat 1). Endelig skulle han ikke have noget større fysisk eller psykisk handicap (prædikat 7). Nu skal dette ikke forstås således, at fiskeren skulle have alle disse kvaliteter i jævnt mål, men man kan udmærket forestille sig disse tilmålt i forskellige kvanta, hvor visse kvaliteter i en henseende kunne opveje eventuelle mangler i anden henseende. Alt i alt var »den rigtige fiskers« rolle ganske lig den rolle, som man forventer, at ethvert veltilpasset medlem af hvilken som helst gruppe skal spille.

## *Afsluttende bemærkninger*

Formålet med denne undersøgelse har ikke været at nå frem til nogen bestemt konklusion, men at belyse skibsbesætningens liv og vilkår så grundigt som muligt ud fra det tilgængelige kildemateriale. Tre hovedfaktorer har udformet besætningens liv: den økologiske, den historiske og den sociodynamiske.

Livsvilkårene ombord i en slupp var yderst ekstreme, man levede og virkede ombord i et sejlskib på åbent hav uden nogen af de tekniske hjælpemidler, som er så almindelige ombord i skibe i dag, og som medfører at tilværelsen er en hel del tryggere ombord. Skibets rælinger dannede et klart afgrænset rum, hvor fiskernes liv udfoldede sig, men samtidig var de medlemmer af et større samfund, hvor de havde hovedparten af sine interesser. Den økologiske faktor skulle være så åbenbar, at det ikke skulle være nødvendigt at præcisere den yderligere. Man var helt og holdent underkastet naturkræfterne, man levede på en begrænset plads, man havde begrænsninger i sit privatliv, i mad og drikke, i hygiejne og i kontakten med omverdenen. Kort sagt næsten i alting.

Den anden faste faktor i struktureringen af fiskernes liv ombord er den historiske faktor. Det vil sige værdier, ideer og kundskaber, som traderes fra den ene gruppe mennesker til den anden over en tid. Disse kan til dels være tradition, der er så integreret i det kulturelle system, at den ikke umiddelbart kan spores. Dertil kommer så nyere tilførelser til det kulturelle system, som kan være kommet via innovationer og ydre påvirkning. Dette kalder jeg for de historiske faktorer.

De historiske faktorer i denne forbindelse er tre: for det første er der påvirkning fra hjemlig færøsk tradition, for det andet påvirkning fra dansk sølov og dansk maritim sædvane, og endelig for det tredje er der påvirkning fra shetlandsk og engelsk fiskeri, idet slupperne blev købt fra England.

Slupfiskeriet var radikalt forskelligt fra det traditionelle færøske fiskeri med små robåde, den eneste lighed finder vi i fiskeredskabet, som i traditionelt færøsk fiskeri var en primitiv form for håndsnøre. Af samme grund kom denne tradition ikke til at få nogen nævneværdig betydning

for arbejdet ombord, men denne tradition eller disse traditionelle kundskaber har ligget som et kulturelt filter bag ved alle fiskernes valg af handlinger. Sluppfiskeriet har som et nyindført kulturkompleks utvivlsomt virket tilbage på dette kulturelle system. Desværre har det ikke været muligt at indsamle tilstrækkelige komparative oplysninger indenfor denne undersøgelses rammer, men denne hjemlige færøske påvirkning kan vi især regne med at finde i forbindelse med den supranormale tradition ombord. Også på andre områder, f. eks ville man ikke indtage nye arbejdsstillinger, hvis man var vant til at udføre et arbejde i en bestemt stilling. Kontinuiteten og ændringerne i kundskaber og vurderinger ville her være et interessant forskningsområde, som vi imidlertid må lade ligge urørt i denne omgang.

Slupperne blev som allerede omtalt flere gange købt fra England, men allerede før det skete, var en hel del færinger vant til at fiske med de shetlandske »smacks«, som fiskede på bankerne omkring Færøerne fra ca. 1810 til 1906. Færingerne fik således et nært kendskab til shetlandsk fiskeri og fiskemetoder. Fiskeredskaberne, behandling af fangsten m. m., samt aflønningsformen er umiskendelig shetlandsk påvirkning. Shetlænderne havde praktiseret aflønningsformen »on score money« allerede fra begyndelsen af deres bankfiskeri. Dette kom på Færøerne til at hedde »sjálvdráttur«. Begrebet er gammelt på Færøerne, men ved sluppfiskeriets indførelse fik det helt nyt indhold, idet »sjálvdráttur« i hjemlig færøsk tradition kun gjaldt for den unge og uprøvede fisker, medens de ældre delte lige. Denne aflønningsform, »sjálvdráttur« kom til at blive kernen i det strategiske spil, der udformede sig ombord mellem besætning og skipper.

Den politiske struktur ombord i shetlandske fiskerskibe havde ikke samme fasthed og form i de færøske slupper. Årsagerne hertil er for det første, at de færøske fiskerskibe i lang tid var underkastet regler for danske handelsskibe — danske dybhavssejlere, og for det andet, at så godt som alle skippere i den første tid af sluppfiskeriet enten var danske eller havde fået deres uddannelse i dansk maritim sædvane og tradition. Derfor blev den færøske slupp i sin politiske struktur altid en blanding af en traditionel dybhavssejler og et fiskerskib. Disse to påvirkninger, den shetlandske og den danske, kom til at forme livet ombord i de færøske slupper og derved gøre det til et særligt færøsk kulturfænomen med alt det, som begrebet »slupp« indebærer for færinger.

De økologiske begrænsninger og de historiske forudsætninger danner den første grundlæggende hovedstrukturering af vilkårene og interaktionen ombord, resten er kommet som resultat af fiskernes egne handlinger. Disse er baseret på den kundskab og vurderinger, som fiskerne har opnået ved deres integration i systemet. Med denne kapital af en kulturel og social referenceramme udfoldede livet sig ombord. Dette liv er blevet belyst i dets forskellige aspekter: arbejdsorganisatorisk, hvordan man

fik mad og drikke og forsøgte at kompensere i en mangelfuld situation, aktiviteter i fritiden o. s. v. Man forsøgte i den grad det var muligt at leve et nogenlunde normalt liv. Desuden har vi undersøgt, hvordan fiskerne skaffede sig oplysninger om, hvordan de kunne finde frem til fangsten, de forskellige strategier der blev brugt for at skaffe sig oplysninger om konkurrenterne og for at styrke sin egen fiskelykke. Desuden har vi belyst, hvordan man ved hjælp af supranormale medier kunne skaffe sig vigtige oplysninger.

Med baggrund i aflønningssystemet og kommandostrukturen udviklede der sig en uformel social struktur ombord. Der eksisterede en række opnåelige goder, som man kunne opnå, såfremt man havde de tilstrækkelige kvalifikationer til at være med i konkurrencen om dem. Goderne var i og for sig beskedne og omfattede en god køje eller en god fiskeplads, men under de herskende vilkår havde dette stor betydning. Det var skipperen, som havde magt til at fordele goderne, eftersom han havde total myndighed ombord. En gang om året stod skipper og fisker som ligemænd, og det var i selve forhyringssituationen. Nu skulle de forpligtelser, som man havde opsagt om efteråret ved afmønstringen, genoptages, og i denne forhandlingssituation udviklede der sig en social transaktion — et strategisk spil mellem skipper og fisker. Skipperen havde klart definerede goder at tilbyde og kunne endda kompencere ved at tilbyde ekstraløn. Besætningsmedlemmet havde sit omdømme, sin berømmelse som dygtig fisker f. eks. at skyde ind i transaktionen, han kunne være en slægtning eller en god bekendt af skipperen. Otto Blehr har i et par studier påvist, at rekrutteringen af besætningen var frødebaseret, men vi er kommet til et andet resultat. Besætningen var ikke frødebaseret, men slægtskab såvel som venskab var et vigtigt aktiv i transaktionen på begge sider, både for skipper og besætningsmedlem. Ved at undersøge disse sociale transaktioner og ved at undersøge, hvem det var, som opnåede goderne ombord, har vi klarlagt den sociale differentiering ombord. De aktiver, som gav status, var: dygtighed til at fiske, slægtskab eller venskab med skipperen, samt alder.

I nogle afsnit undersøgte vi de forskellige roller ombord. De ældre fiskere havde visse rettigheder, de kunne tillade sig at tage sig det lidt lettere end de andre, men i alvorlige situationer forventede man sig til gengæld mere af dem. De unge fiskere var novicer og blev behandlet som sådan, men allerede efter et års forløb blev de næsten regnet for fuldbefarne. Skipperens rolle er naturligvis den mest facetterede. Han var lederen og gav ordre. Det var ham, som fandt frem til fiskepladsen og var den første til at kaste snøren, når man lagde an til fiskeri. Han var meget respekteret. Bedstemanden havde en mellemstilling. Han var at betegne som en »knowledge banker«, som stod i en marginal position mellem skipper og besætning, men som ikke sladrede fra den ene part til den anden. Kokken havde en meget vigtig position ombord, men såfremt han ikke

svarede til de forventninger, man stillede til ham, havde man skabt en fast institutionaliseret sanktion mod ham i form af et øgenavn. Motorpasseren havde en mellemstilling som fisker og håndværker.

Som afslutning på denne undersøgelse vises der, hvordan den unge uprøvede fisker enkultureres ind i det sociale og det kulturelle system ombord. Han skulle lære at forstå og respektere de gældende normer og værdier, og selv efter at han var blevet befaren, måtte han erindres om disse normer og værdier. Her træder afvigerens rolle ind i billedet i form af »rukka«, som en kontradiktion af den rigtige fiskers rolle, og som sådan er rukkas hovedsaglige funktion at sætte de rigtige og grundlæggende værdier og normer i relief.

# English Summary

## Faroe Smack Fishermen

An Ethnological Study into the Life of an Occupational Group.

### Introduction

Faroe boat crews have not before been subject to ethnological research. In this thesis an attempt is made at describing the life and conditions of Faroe smack fishermen on board their ships. The source material has been gathered by means of questionnaires which have been sent to and filled in by fishermen when returned. Likewise the author has taped interviews with fishermen. The first step in the collection of material was taken in March 1971, when the author sent questionnaires to a few fishermen. 18 were returned filled in amounting to 220 typed pages. In the summer of 1971 the author travelled about in the country with a tape recorder. 16 men were interviewed, and in printed form these conversations amount to 330 typed pages. In the autumn of 1971 app. 300 questionnaires were distributed, and this detailed study contained 227 queries which had to be answered separately on the question sheets. In all each copy consisted of 40 pages. Ca. 140 answers were returned and make up the core of the source material for this thesis.

In November 1974 an additional questionnaire was distributed, 28 copies of which were returned amounting to 140 pages. A small amount of other documentary material has been consulted, e. g. crew registration protocols and ships' diaries. Fictional literature has also been used as basic source evidence. The collected material is available at the Føroya Fornminnisavni, Tórshavn.

The research covers the period 1900 — 1939. The year 1900 has been chosen as the earlier limit since few men remember further back. In 1939 World War II broke out and greatly changed the industry. The research is synchronic where the historic train of events is of little consequence. It only covers life on board and not the months spent at home.

Our subject of study we may call a subculture or a partial system — a total institution where one works, eats and sleeps. The purpose of this study is an attempt at describing the human ability to adapt to harsh surroundings, where man is a member of a social system intent upon exploiting the riches of the ocean, in this case cod. There are questions to be solved: How did they procure ships and crews? Who made up the crew? How did these men live and work on board? Not only should the ship sail but also fish. What knowledge did these men possess in these two fields? Finally we may ask what was the nature of the special structure within which its members had to sail a ship, fish, and live together in a harshly restrictive environment?

It is well-known that the smack fisheries were introduced to Faroe from Britain and Shetland. At the same time Danish maritime law was in force in Faroe. Faroese men also manned Danish ships, and Danish skippers were on board Faroe fishing vessels initially. This inspired to such queries as these: to what extent did the British/Shetland maritime heritage adapt to the Faroe environment? Have Faroe fishermen been influenced by Danish maritime law and Danish customs on board? To what extent have old Faroe customs been moulded by the new environment? What is conditioned by naval and natural surroundings? How have the fishermen themselves in their choice of action shaped their ways of life and the social structure on board?

Answering all the posed questions is not the purpose of this paper, but still as many

as possible on the basis of the source material at our disposal. The blank spots may encourage further research.

This is an ethnological thesis. Ethnology is in this essay employed in its broad Swedish sense and covers culture in a labouring, spiritual, and social context. Subcultures and part systems have lately enjoyed increased attention in ethnological studies, and Knut Weibust in his essay »The Crew as a Social System« (1958) and in his doctorate »Deep Sea Sailors« (1969) has pointed out how a ship's crew can be studied as a social system. Likewise I have found support in Andersson & Wadel's »North Atlantic Fishermen« (1972) where much of the terminology has made me take an interest in fishing as a type of hunting, where the hunters are numerous, the catch limited and uncertain, and where thorough knowledge of catch and the methods of other hunters are of consequence.

The nature of the theoretical frame of reference which forms the basis of this research is that I try to find what values the fishermen attempt to enhance and what limitations impeach upon their freedom of action (Barth 1966). Otherwise the ethnologic frame of reference will be explained as the essay proceeds. The thesis is divided into 4 parts and their contents will be explained.

### Foundation under the Smack Fishery

Fishing from smacks was introduced in Faroe in 1872 when the Faroese began purchasing old vessels in Britain. Prior to that year fishing in Faroe had been done exclusively from rowing boats. But the importance of fishing had increased as the 19th century drew on with some Danish officials, e. g. Governor Ploeyen, stimulating the interest among the population. Together with 3 Faroe men he travelled to Shetland in 1839 to get to know their methods. After the Faroe smack fisheries had become established around 1900, the number of ships soon rose to above 100. Smack fishing took place mainly during the summer months. The ships left early in March and returned half way through May, set out again after unloading and returned in September. In the winter the ships were anchored. The crews spent winter at home, where they found casual employment. Up until World War I the spring fisheries took place off Faroe and the summer fisheries off the east coast of Iceland; but after the Great War the spring fishing shifted to waters off the south coast of Iceland. The Greenland fisheries were first attempted after 1925. The main type of fish caught by means of the hand-line was cod. The bulk of the catches was processed into dried fish (»klipfish«) at home from where it was sold to the Mediterranean countries making up the best market for Faroe fish. Faroe household incomes stemmed from various sources. The fishermen earned cash on the smacks, and besides most of them grew potatoes, cut peat and most of them owned a cow or shared one with others.

There were various ways of procuring capital, in this case ship, supplies, and crew. In the early years several men often joined company for the purpose of buying a ship, but soon they became dependent upon a merchant who fitted out the vessel, and gradually the latter took over the running and the ownership. Individual ownership soon became the most common form of possession, but the skipper/merchant partnership or skipper ownership were far from unusual. Rarely the ordinary fisherman owned a share in the fixed capital. Fisherman and owner belonged to separate unions. The ship owners' federation was founded in 1909 and the fishermen's union in 1911.

The crew received one third of the proceeds as their share. The skipper got about 10% and his mate just over 1%. The cook was paid monthly. The individual fisherman's share corresponded to his share of the total catch.

A young inexperienced skipper usually went to an owner to ask for a ship to captain, while an experienced skipper might be offered the command of a ship in the same way as an able and tried mate might; because most commonly a man gained experience first as a mate before he became skipper. Ships often changed both crew and captain, as everybody tried to be on as good a ship as possible. The skipper picked his own mate and crew. The mate might be a relation of his, but it was quite usual that the mate came from a different village, because this enabled him to pick a couple of good men to whom the skipper would otherwise have no access. The rest of the crew would normally be picked by the skipper when he travelled around at Christmas time recruiting. He mostly sought out his previous year's crew members, but apart from that he took those he could find. Experienced fishermen were asked by the skipper while the young ones had to ask for a place. Often the latter went on a ship where a relative was a member so that he could be taught and looked after. Thus father might look after son, or an elder brother take care of a younger. The Norwegian ethnologist Otto Blehr (1963, 1964)

maintains that Faroese crews were recruited on the basis of relationships so that everybody was tied together family wise like the links of a chain. Of course there were such chain sections of kinsmen on board, but that all have been related to each other is no doubt an exaggeration. Blehr says that the skipper first asked one man who then asked another who in turn asked the next etc. He completely forgets to relate how the skipper travelled about the country recruiting people up until World War II. The crews were composed of men from several villages, but often most of them came from the skipper's village. Rarely a man was on the same ship for more than 2—3 years. As far as the age is concerned a boy went on his first trip aged 14—15, and the majority of the crew were between 18—40 years of age and only a very few were above 60.

To sum up what there is to say about skipper and crew, then the crew was composed of men who were tied by short term contracts to a skipper. These contracts were cancelled each autumn. When the skipper recruited anew, the contract might be renewed unless the man went away with another skipper on another ship. This process may be compared with a bargain where each person concerned tried to get optimum terms, the captain in his turn able and good men, the crew member in this turn a good skipper and ship.

Before one moves on to discussing life and work on board, a brief description of the smack will be useful. They were 70—100 gross reg. tons and between 80 and 100 feet long. Most of them were made of oak, they had two masts and ketch-rigging. After 1930 most of them had an engine, but still used sails. On board there were two rooms to accommodate the crew, the cabin and the forecabin. Skipper and mate with a couple of others slept in the cabin while the rest of the crew slept in the forecabin.

## Life and Work

This part of the thesis is meant to throw light on what happened on board the ship from its moment of departure until its return, on the work involved in fitting out the ship in the spring, and the ceremony at its leaving. The crew visited neighbours and kinspeople to say good-bye. The custom was to wish those who left, »Jesus be with you,« and their reply was, »May he remain with you too.« As soon as the ship had passed the out-skerries, the duty system was arranged, and this was done in different ways. On board some ships this was done by throwing lots, on others the skipper picked one man, the mate picked one etc. until no one was left. The skipper could pick his own duty team, or he could leave this to the mate. Otherwise the duty system was similar to that which Weibust (1969) ascribes to the big sailing ships, and the work of sailing the vessel was quite similar too; but here the Faroese also built on general seamanship.

Fishing was done by means of the hand-line. For most of the time covered in this essay the Faroese used the jig probably due to French influence since Faroese vessels occasionally came in contact with French vessels which employed the jig. Each man had his line, and fishing was done from the side of the ship where the men stood fishing in a row. They were rewarded according to their personal catch. To count they cut the chin off each cod they caught. They kept it in a »chin box,« each man had his own. Once a week they counted. This reward system was common among Shetland fishermen, who did not cut the chin off the cod but the barbels (Hallcrow 1950). The fish was gutted and salted every night. This habit is clearly due to Shetland influence, but the splitting table, which was common on board Shetland vessels already around 1850, was not introduced on the Faroese smacks until 1930 and then as a result of processing facilities on the trawlers. The treatment of the fish remained unaltered up until about 1930, when certain changes aboard were implemented so that processing proceeded at a quicker pace. When the fishing was good, the duty system was abandoned so as to utilize every available hand; but in return the men could rest when there was nothing to be caught.

In 1893 a set of rules was legally enforced to cover all Faroese fishing vessels. Nevertheless it was variously interpreted by the owners. On board some ships provisions were weighed so that each man got his rations weekly. On board other ships food was not measured and each man might eat according to his need. The diet was very monotonous. Three days a week they ate meat and three days fish. Besides there was very little, biscuits and margarine. The cook prepared 4 meals a day. He finished his working day at 6 p. m., but it was quite common that the crew prepared something to eat in the evening or night. Some also brought provisions from home.

The smack fishermen were away for long at a time and therefore had to bring plenty of clothes with them. It was difficult to wash on board, but nevertheless they tried to manage somehow, and when possible they cleaned their washing in a stream when

ashore. The men had similar difficulties when it came to washing themselves. Water was precious and only for drinking, but once a week each duty team got a pail of water to wash in. Generally speaking health conditions were reasonable.

It was an arduous and hard life, but there were free moments on board when the men could relax. They had various games to relieve the tedium, e. g. cards, chess etc. Teasing each other was a favourite pastime, and joking could at times seem a bit too practical, e. g. tying a rope around a sleeping man's leg and then heaving him up into the skylight. Sundays were resting days and a homily was read in the cabin.

In order to put on a new face when sailing home the men cleaned the ship inside out, they likewise washed themselves so that everything and everybody should look reasonable on arrival.

### Supernatural Communication

This section of the thesis is about the exchange of information which the fishermen received concerning their position, catch, other fishermen, other ships and those back home. The greater part of this information reached the fishermen by supernatural means, since present day technical and electronic equipment was then unknown. A so-called cognitive system interpreted the information passed on to them by a natural and supernatural connection. They gradually became familiar with this cognitive system as they were absorbed into the cultural system of the crew. The information needed by the fishermen was on how the voyage would go, how they were to find the fishing grounds, etc. The ships also competed among themselves for the first place in terms of catch, and therefore it was important to know how one was doing in the competition. On board the crew members also competed against each other. The simple fishing gear and individual reward system encouraged competition amongst the men. To catch plenty a man needed good fishing-luck. In this connection an attempt is made at showing in what ways he could preserve his luck at fishing. In the end there is an explanation as to how the fishermen were informed through omens, the man on board, the dream man, and various dreams.

Firstly the terminology used is explained: omen, magic, and tabu (Eskeröd 1947). The word fixation is used about individual fishermen's behaviour when this was not part of the common stock of traditions.

When under sail for instance a seal, or a piece of driftwood might be bad omens. Friday was never used for departure, and not all ballads could be sung on boards as these would bring disaster or bad weather. Operative magic was also used when for instance a knife was dug into the mast to get a breeze. Most of the tradition connected with sailing is known from elsewhere; this account, however, is not comparative, but rather an attempt at asserting what importance tradition held for the smack fishermen. The tradition is a capital knowledge, and it may be used by the fishermen in the same way as he uses his rational knowledge.

The next topic is a discussion of how fishermen found their way to the grounds. Here they had various signs, they for instance noticed birds and whales, the colour of the sea, and the condition of the sea-bed. Both then and while they were fishing to feel their way to good grounds, it was essential to know the charts and the coastline thoroughly. Some skippers also trailed others to find the fish.

After that fishing conditions are discussed. An account is given of the competition among the men and among the ships. An attempt is made at finding out how men gained information on other rival ships although there were no radio telephones. This was possible when the ships lay close together, for then it was easier to watch what happened on a competitor's deck and to follow how other ships were weighed down. Often ships hailed each other, i. e. sailed so close to each other that they could exchange news and gain information on one's chief rival. This was also done when the ships ran into harbour in Iceland. Later when the ships had radio telephones, this device was used to mislead other ships.

The luck at fishing was of course of great consequence to the fisherman. Firstly the fisherman's perception of his luck is analysed, then his efforts at improving it. This must be seen in terms of rational, semi-rational, and purely magical action. The luck at fishing was limited, and everybody wished it for himself, it could be attained, and it could be forfeited. The fishermen used various forms of magic to preserve it. Their behaviour had to correspond to certain norms or patterns, e. g. the way in which the fishing gear looked. They also tied various amulets to the hook, e. g. a woman's pubic hair. Excessive washing was not advisable while fishing, since one might wash away the luck. The continuity of the catch had to be preserved, so the first fish one caught in the

morning was not »dechinned,« and one fish was always left in the hold after unloading.

But if things went badly, then one broke the continuity and began afresh. Most of the men feared the evil tongue and eye, and they took pains to hide the hooks and guarded them against negative mention. To protect themselves from magic, the men always wore a garment inside out. By such means the fishermen could try to preserve and control their luck at fishing. If they behaved rightly towards the various supernatural connections, there was a chance they might succeed, but if they made mistakes, they might lose the luck.

Fishermen also endeavoured to control their positions in other ways. For instance they received information by means of omens, the »Man on board«, the Dream Man, and dreams. These omens are supernatural warnings about things which are happening or are going to happen. These warnings appear in various forms, visible light or sudden vocal sounds. The mentioned warnings always predict serious events at sea and on land. They sometimes enabled the men to prevent or avoid a misfortune, while they sometimes just gave them a message of things that had occurred. The Man on board also gave the men notice of various things which have been described in another essay (Joensen 1975). The smack fishermen received information through a Dream Man. The Dream Man was a person who visited the fishermen in his dreams and told him where to catch fish and of things to come. The Dream Man could be a live or a deceased person whose identity was not to be revealed if he was to appear again. The last part of this section gives accounts of various dreams which prepared the fisherman for events to come and others passed. The question is not whether these supernatural experiences are true or not, or whether there is a causal connection between them and actual events or not. The purpose of the exercise is to show that many of the fishermen believed in these things, and that the result of this belief affected their daily lives and work.

## Social Structure

The last part of the thesis concerns the social structure on board. The latter has come about for two principal reasons, one historical and the other sociodynamic. First the historical reason. Here there is talk of the values, thoughts, and knowledge transferred from one social group to another over a spell of time. Partly this may be a tradition which has become imbedded in a cultural system, while it is not possible to define this tradition. Also it may be a case of new additions to the cultural system either as a result of innovations or of outside influences. This is mostly what is meant by the term historical factors. One may talk of three historical causes: influence from older Faroese rowing boat tradition, influence from British and Shetland fishing methods, and thirdly influence from Danish sailor's customs and Danish law.

The social structure on board has been subject to little influence from the rowing boat fisheries. The smacks were bought from Britain, but already before this happened, the Faroese had got used to fishing from ships, since many had sailed with Shetland fishing ships whose grounds were off Faroe during most of the 19th century. Fishing methods and processing of the catch were moulded by Shetland influence. From the early days of smack fishing the Shetlanders paid their fishermen on score money, a system similar to the Faroese method of fishing »i sjálvdrátti« (each man fishing for his own income). This word had been long in use here, but with the smacks it took on a new meaning, since on Faroe rowing boat only the young and inexperienced fisherman fished on score reward (i sjálvdrátti), while the catch was divided equally among the rest. The score reward system became the nucleus in the strategic bargaining game between skipper and fisherman. The command structure on board the Shetland smacks was not the same as on the Faroe vessels, the reason for this being the enforcement of Danish merchant marine law as soon as the smacks were registered in Faroe. Besides many of the smack skippers were initially Danes or Faroe men with sailing experience in Denmark. The command structure on Faroe fishing vessels reminds one of that attributed to the big sailing ships by Weibust (1969) in his thesis »Deep Sea Sailors«. But the social structure on board the Faroe smacks still had its own characteristics, and the combined Danish Shetland influence created amongst the Faroe crews a particular Faroese cultural phenomenon with all its implications to the Faroese mind.

The ecological limitations, i. e. the conditions on a sailing smack out at sea and the historical factors create the primary structuring of the social situation on board. The rest is a result of the behaviour and the actions of the fishermen, which is what one calls sociodynamic factors. This behavioural pattern and these actions are based on the knowledge and the values which were acquired by the fishermen when they became incorporated in the cultural system on board. Based on the score money system, dating

from Shetland, and the Danish command structure on board, the informal social structure aboard came about. On board there was a series of rights obtainable for the ones with the right qualifications. These rights might seem of little value, but under the circumstances they were important. If a man gained these rights, his reputation in the overall competition amongst Faroese fishermen would be enhanced as a result. What, then, was the nature of these rights? For instance it was thought better to live in the cabin with the skipper and mate, and some places along the gunwale were considered better than others for good fishing. The captain was in a position to distribute these rights. Once a year captain and fishermen stood on an equal footing, and that was when the skipper asked the fisherman to come on his ship. Then a social deal was struck, a strategic game was played between skipper and fisherman. The latter had his good or bad reputation to bargain on, and the skipper could be a good or a bad finder of fish. If the latter was the case, he would need a man with him who was lucky at fishing. So many considerations had to be taken into account at such moments, and both parties had to have maximum control of their respective moves towards one another, what Goffman (1959) calls »impression management.« Their respective positions determined the outcome of the negotiations. An able fisherman could thus claim a good fishing position on board if he was to concede to joining the ship, while a poor fisherman rarely attempted such bargaining. The same things applied to the captain. The latter had to grant favourable rights to a good and experienced fisherman, though kinship, friendship and seniority on board also were determining factors.

After having thrown light on the forces which shaped the social system on board, an attempt is made at describing the various roles the fishermen had. Special emphasis is placed on the skipper who enjoyed complete control, a position which put him apart from the rest.

The mate formed a significant link between him and the crew. The cook also played an interesting part. His job of course was to feed the crew, and if he did not tend to that job satisfactorily, he would receive a particular nickname for punishment.

The thesis finishes with an account of how a young fisherman on his first trip was incorporated in the cultural and social system on board. Much of this calls to mind descriptions given by Weibust of similar cases on the sailing ships. The last part is about the »rukka« (lit. the crease, meaning the dupe). The Faroese term is used since it is not quite translatable. »Rukka« is a person of a particular mental disposition, generally very naive. The rukka role is described in relation to the crew. Some effort is spent at the rukka's function. The rukka is a scapegoat, but he could also in a way further togetherness on board, since in many ways he was an inverse reflection of the good fisherman, who in turn saw in the rukka how he himself ought not to be.

Translated by *Óli Breckmann, M. A.*

# Føroyskur samandráttur

## Føroyskir Sluppfiskimenn

Etnologisk rannsókn av lívinum hjá einum vinnubólki.

### Inngangur

Føroyskar skipsmanningar hava ikki áður verið etnologiskt granskingarevni. Í hesi ritgerð verður roynt at lýsa liv og kor hjá føroysku skipsfiskimenninum umborð á skipum teirra. Keldutilfarir er savnað á tann hátt, at spurnabløð eru send út til fiskimenn, sum so hava sent svørini aftur. Somuleiðis hevur høvundurin eisini tikið samrøður við fiskimenn upp á ljóðband. Fyrsta stigið til innsavningararbeiðið varð tikið í mars 1971, tá høvundurin sendi spurnabløð til nakrar fáar fiskimenn. 18 svør komu aftur, ið tilsamans eru 220 bls. Um summarið 1971 ferðaðist høvundurin um landið við bandupp-tøkutóli. Tosað varð við 16 mans, hesar samrøður telja 330 maskinskrivaðar bls. Um heystið 1971 vórðu umleið 300 spurnabløð send út. Hetta nágreiniliga spurnablað hevði 227 spurningar, sum skuldu skrivast niður á sjálvt blaðið. Tilsamans taldi hvørt spurnablað 40 bls. Umleið 140 svør komu aftur, og er hetta høvuðsheimildarstøðið undir hesi ritgerð. Í november 1974 varð eitt eykaspurnablað sent út, og 28 svør komu aftur, sum tilsamans taldu 140 bls. Eitt sindur av øðrum skjalatilfari er eisini nýtt t. d. mynstringarprotokollir og skipsdagbøkur. Bókmentir eru eisini nýttar sum keldugrundarlag. Tað innsavnaða tilfarið er til skjals á Føroya Fornminnissavni, Tórshavn.

Rannsóknin fevnir tíðarskeiðið 1900—1939. Árið 1900 er valt sum mark, tí fáir heimildarmenn minnst stórt longri. Í 1939 byrjaði annar heimsbardagi, sum hevði so miklar broytingar við sær. Rannsóknin er ein synkron rannsókn, har tann søguligi ásurin hevur minni at siga. Rannsóknin fevnir bert um lívið umborð og ikki heimalívið hjá fiskimanninum.

Tað, sum her verður kannað, kunnu vit rópa eina lutmentan (subkultur) ella eina partskipan — ein alstovnur (total institution), har ein arbeiðir, etur og svevur. Endamálið við hesi rannsókn er at lýsa gávurnar hjá menniskjuni at laga seg eftir torforum kringumstøðum, har maður er limur í eini sosialari skipan, sum hevur til endamáls at gera gagn burtur úr havsins ríkidømi, í hesum føri toskinum. Her eru fleiri spurningar at loysa: Hvussu fingur teir skip og manning? Hvør var manningin? Hvussu livdu og virkaðu hesir menn umborð? Skipið skuldi ikki bert sigla, men eisini fiska. Hvønn kunneika høvdu teir á hesum øki? At enda kunnu vit so spyrja, hvussu var tann sosiali struktururin í eini skipan, har limirnir skuldu sigla eitt skip, fiska og liva saman undir torforum umstøðum?

Nú vita vit, at sluppfiskiskapurin í síni heild kom til Føroya úr Bretlandi og Hetlandi. Um somu tíð var eisini dansk sjólovgáva í gildi í Føroyum. Føroyingar sigldu eisini sum sjómenn í danskari vinnu, og danskir skiparar vóru umborð á føroyskum fiskiskipum ta fyrstu tíðina. Hetta elvir okkum til at seta fram hesar spurningar: Í hvønn mun hevur tað bretska/hetlenska mentanargóðsið lagað seg eftir føroysku kringumstøðunum? Í hvønn mun hevur dansk sjólovgáva og danskir siðir umborð á skipi rinið við føroysku fiskimenninar? Í hvønn mun hava gamlir føroyskir siðir lagað seg eftir teimum nýggju kringumstøðunum? Hvat er treytað av skipi og náttúruumstøðum? Hvussu hava fiskimenninir sjálvir við sínum vali av gerðum ávirkað lívið og sosiala strukturin umborð? Tað er ikki ætlanin at svara øllum teimum spurningum, sum vit hava sett fram, men so mikið sum gjørligt við teimum heimildum, sum eru til skjals. Teir eru blettirnir eiga at elva til fleiri rannsóknir.

Hetta er ein etnologi ella ein fólkalívsfrøðilig rannsókn. Etnologi er at skilja í tí víðu merking, sum lærugreinin hevur við svensk fróðskaparsetur, soleiðis at evnið

fevnr um verkliga, andliga og sosiala mentan, sum eisini verður viðgjørd í hesi ritgerð. Lutmentanir og partskipanir hava ta seinastu tíðina havt stóran áhuga sum etnologískt granskingarevni, og Knut Weibust hevur í ritgerðini »The Crew as a Social System« (1958) og í doktararitgerð síni »Deep Sea Sailors« (1969) víst á, hvussu ein skipsmanning verður granskað sum eitt sosialt system. Eisini havi eg gjørt nýttu burtur úr Andersen & Wadel »North Atlantic Fishermen« (1972), har fleiri av frøðiheitanum hava givið mær áhuga fyri fiskiskapinum sum veiði ella jakt, har veiðimenninir eru nógvir, fongurin avmarkaður og óvissur, og har tað ræður um nógvan kunneika um fong og aðrar veiðimenn.

Tann teoretiski tilvísingarkarmurin, sum liggur sum støði undir hesi rannsókn, er tann, at eg royni at finna fram til tey virði, sum fiskimenninir royna at nora um, og hvørjar avmarkingar tarna teimum í at velja gerðir sínar (Barth 1966). Annars verður greitt frá tí etnologiska tilvísingarkarminum so hvørt í ritgerðini. Ritgerðin er bytt upp í fyra høvuðspartar og roynt skal verða at lýsa innihaldið í hesum partum.

## Støðið undir sluppfiskiskapinum

Føroyskur skipsfiskiskapur byrjaði í 1872, tá føyroyingar fóru undir at keypa avløgð fiskiskip frá Bretum. Fyri ta tíð varð so at siga bert ród út í Føroyum. Men fiskiskapurin hevði fingið størri og størri týðning í 19. öld, eisini embætismenn høvdu hug at stímbra føroyskan fiskiskap, Chr. Pløyen, amtsmaður, var soleiðis í Hetlandi saman við trimum føyroyingum í 1839 at læra hetlendskan fiskiskap at kenna. Aftan á at tann føroyski sluppfiskiskapurin so við og við var komin í fasta legu umleið 1900, var tað skjótt, at skipatalið fór upp um 100. Sluppfiskiskapurin var bert summarhálfvárið. Skipini fóru avstað fyrst í mars og komu aftur um hálfvan mai, fóru so avstað aftur og komu aftur í september. Um veturin lógu skipini fyri teymi. Skipsmenninir vóru heima allan veturin, har teir fingust við ymist arbeiði. Til umleið fyrsta heimsbardaga varð fiskað undir Føroyum um várið og á Eysturlandinum um summarið, men aftan á fyrra heimsbardaga fóru teir at fiska á Suðurlandinum um várið, meðan teir sum vant fiskaðu á Eysturlandinum um summarið. Grønlandsfiskiskapurin tók seg upp aftan á 1925. Tá varð fiskað á Suðurlandinum um várið og um summarið í Grønlandi. Tað vóru kortini fleiri skip, sum ikki fóru til Grønlands. Toskurin var álitandi hjá føroyska snorisfiskiskapinum. Stóruskur av honum varð virkaður til klippfisk heima í Føroyum, haðani hann varð seldur til Miðalhavslondini, sum vóru besti marknaðurin fyri føroyskan fisk. Tað føroyska samfelagið var fleirtáttað. Fiskimenninir vunu sær pening við sluppunum, men annars veltu teir flestu sær eplir, skóru torv, og summir høvdu kúgv ella part í kúgv.

Tað eru ymiskir hættir at útvega framleiðslukapital, sum í hesum føri eru skip, úrgerð og manning. Ta fyrstu tíðina hendi tað seg ofta, at fleiri menn tóku seg saman um at keypa eitt skip, men skjótt vóru teir bundnir av keypmónum, sum gjørdur skipini út, og teir vóru so einsamallir reiðarar. Einsmansfyrirtekan varð so við og við tann vanligasta, tað var eisini vanligt, at ein skipari átti skip sitt einsamallur ella saman við einum reiðara. Men tað var óvanligt, at tann vanligi fiskimaðurin átti part í framleiðslukapitalinum. Fiskimaður og reiðari høyrdu hvør til sitt vinnufelag. Reiðarafelagið varð stovnað í 1909 og Fiskimannafelagið í 1911.

Manningin fekk ein trýðing av úrtøkuni í sin part. Skiparin fekk umleið 10% og bestimaðurin gott og væl 1%. Kokkurin fekk mánaðarløn. Manningarpartarnir vóru býttir soleiðis, at hvør tjenti í mun til tað, sum hann sjálvur fiskaði.

Vanligt var, at ein ungur óroyndur skipari fór til ein reiðara at biðja um skip at føra, men ein royndur skipari kundi fáa boðið skip á sama hátt sum ein dugnaligur og royndur bestimaður kundi fáa tað, tí tað vanligasta var, at maður fyrst sigldi sum bestimaður, áðrenn hann varð skipari. Skipararnir skiftu eins og manningin ofta skip, tí allir royndu at fáa eitt so gott skip sum gjørligt at føra. Skiparin fekk sær sjálvur bestamann og manning. Bestimaðurin kundi viðhvørt vera skyldmaður skiparans, men annars var tað vanligt, at bestimaðurin var úr eini aðrari bygd, tí so kundi hann møguliga útvega skiparanum einar tveir mans úr tí bygdini. Hina manningina fekk skiparin á tann hátt, at hann um jöltiðir ferðaðist um landið at biðja fólk. Sum oftast fór hann fyrst til teirra, sum høvdu verið við honum árið fyri, men annars royndi hann har, sum til bar. Teir royndu fiskimenninir vóru bidnir av skiparanum, meðan teir ungu máttu biðja lova sær við. Men sum oftast fór ein ungur fyrsta tús við einum skipi, sum onkur av skyldmonnum hansara var við frammanundan, og sum kundi taka sær av honum. Tað var heilt vanligt, at pápin hevði sonin við sær, ella at ein eldri beiggi hevði ein yngri við. Norski-etnologurin Otto Blehr (1963, 1964) vil vera við, at manningarnar umborð á teimum føroysku sluppunum vóru grundaðar á skyldskap, soleiðis at allir vóru skyldir

hvør við annan sum teir ymisku liðirnir í eini ketu. Sjálvandi hava tað verið slikir ketu-stubbar av skyldmonnum umborð, men at allir hava verið skyldir hvør við annan er ov nógv avgjørt. Blehr sigur, at manningin er fingin á tann hátt, at skiparin fyrst hevur biðið ein mann, sum aftur hevur biðið ein o. s. fr., hann gloymir heilt at siga frá, at skiparin ferðaðist um landið at biðja fólk líka til seinna heimsbardaga. Manningarnar vóru úr fleiri bygðum, men vanligu vóru flestir úr bygð skiparans. Tað var sjáldan, at maður var meira enn 2—3 ár við sama skipi. Til skips fóru teir flestu 14—15 ára gamlir, og meginparturin av manningini lá um 18—40 ár, bert hendingamaður var yvir 60.

Draga vit saman tað, sum er at siga um skipara og manning, so vóru skipsmanningarnar samansettar av monnum, sum við stuttfreistaðum sáttmálum høvdu bundið seg til ein skipara. Hesir sáttmálar vóru uppsagdir hvørt heyst. Tá skiparin fór at biðja fólk, kundi sáttmálin verða endurnýggjaður, ella maðurin kundi fara við einum øðrum skipi og skipara. Tað, sum fór fram millum skipara og manning, er mest at líkna við ein handil, har hvør royndi at fáa sum best burturúr, skiparin gott og raskt fólk, og maðurin at sleppa við einum góðum skipi og skipara.

Áðrenn farið verður at greiða frá lívi og virksemi umborð, skal eitt sindur verða sagt um sluppina. Sluppurnar vóru 70—100 br. reg. tons til støddar og millum 80—100 fetur langar. Tær flestu vóru smíðaðar úr eik, høvdu tvær mastrar og ketch-rigning. Aftan á 1930 fingur tær flestu av teimum motor, men brúktu kortini segl. Umborð vóru tvey manningarrúm, kahúttin og lugarið. Skipari, bestimaður og onkur annar bóðu í kahúttini, meðan hinir bóðu í lugarinum.

## Lív og virki

Í hesum parti av ritgerðini verður lýst tað, sum fór fram umborð á skipinum, frá tí tað fór avstað, til tað kom aftur. Vit lýsa arbeiðið við at rigga skipið til um várið og greiða frá, tá skipið fór avstað. Skipsmenninir vitjaðu inn til grannar og skyldfólk at siga farvæl. Tað var ein fastur siður at siga við teir, sum fóru, »Jesus fylgi tykkum«, og teir svaraðu aftur við at siga »Hann veri eftir hjá tykkum.« So skjótt sum skipið var komið út um landoddarnar, vóru vaktirnar settar. Ymist var, hvussu hetta fór fram. Umborð á summum skipum var lutakast, umborð á øðrum tók skiparin fyrst ein mann og so bestimaðurin ein, til uppi var. Eisini kundi skiparin siga, hvør ið skuldi vera á sini vakt, ella hann kundi lata bestamannin taka sær av hesum. Annars var vaktarskipanin umborð hin sama, sum hon var umborð á teimum stóru seglskipunum, sum Weibust (1969) greiðir frá, og arbeiðið við at sigla skipið var nakað tað sama, men her bygdu feroingar eisini á almennan sjómannaásið.

Fiskað varð við snøri. Tað mesta av tí tíðini, sum her verður greitt frá, brúktu feroingar pilkar, hetta er allarhelst komið av franskari ávirkan, tí feroysk fiskiskip komu av og á í samband við fronsk skip, har teir nýttu pilkar. Skipsmenninir stóðu líð um líð fram við lunningini, hvør hevði sitt snøri. Teir fingur lön í mun til tað, sum teir fiskaðu. Til at halda skil á hesum skóru teir lippu av hvørjum fiski. Lippurnar goymdu teir í einum lippukassa, sum hvør maður hevði. Eina ferð um vikuna varð talt. Hetta grundarlagið undir úrtakubýtinum var eisini vanligt millum hetlendskar fiskimenn, teir skóru ikki lippuna av, men skeggið (finnuna) (Halcrow 1950). Tað varð gjørt reint og saltað hvørt kvøld. Á hesum øki er eisini ógvuliga týðuligt hetlendskt árin at merkja. Men flekiborðið, sum longu um 1850 var vanligt umborð á hetlendskum sluppum, kom ikki umborð á feroysku sluppurnar fyrr enn umleið 1930 og tá sum árin frá trolaraveiðuni. Fiskurin varð hageiddur á sama hátt til umleið 1930, tá hendu ymiskar broytingar í arbeiðsviðurskiftunum umborð, so tað gekk skjótari frá hondini. Tá fiskur var undir skipinum, varð arbeitt ógvuliga hart umborð, og vaktarskipanin fór úr gildi, men so kundu menn hvíla seg, tá einki var at fáa.

Í 1893 kom eitt serligt »reglement« fyrri feroysk fiskiskip. Men tað var eitt sindur ymist, hvussu reiðararnir tolkaðu hetta »reglementið«. Umborð á summum skipum varð provianturin vígaður, so hvør maður fekk sína ransón um vikuna. Umborð á øðrum skipum var provianturin friur, og hvør kundi eta, sum honum lysti. Kosturin umborð var ógvuliga einfaldur. Triggjar dagar um vikuna fingur teir kjøt og triggjar fisk. Til viðskera var litið ella einki, so at siga bert keks og margarín. Kókkurin gjørdi mat fyra ferðir um dagin. Hansara arbeiðsdagur var liðin kl. 18, men tað var vanligt, at manningin sjálv gjørdi sær okkurt til um kvøldið ella um náttina. Summir høvdu eisini sjálvir proviant við sær heimanífrá.

Sluppfiskimenninir vóru leingi burtur og máttu tí hava væl av klæðum við sær. Ikki bar væl til at vaska umborð, men teir royndu kortini at hjálpa sær sum best, og tá tað bar til, vaskaðu teir í onkrari á, tá teir fóru í landi. Umstøðurnar til at vaska sær sjálvum fóru heldur ikki tær bestu, vatnið var dýrabart og bert til at drekka, men eina ferð

um vikuna fekk hvar vaktin eina spenn við vatni at vaska sær í. Í síni heild vóru heilsuviðurskiptini hampulig umborð.

Það var eitt strevið og hart liv, men það vóru eisini frílatur umborð, og tá tóku menn sær av lottum. Teir høvdu ymisk spøl at stytta sær um loturnar við, kort, talv, telgdu o. a. t., eisini høvdu menn fyrri at arga hvønn annan. Hetta gekk við hvørt harðliga fyrri seg, t. d. kundu teir binda um beinið á einum sovandi manni og hála hann upp í skeiðellið. Sunnudagurin var fastur fridagur umborð, tá varð lestur lisin í kahúttini.

Fyrri at kasta alt av sær tá teir sigldu heim, vaskaðu teir skipið uttan- og innanborða, og sær sjálvum við, so alt sá nøkulunda hampiligt út, tá teir komu heim.

## Supranormal kommunikasjon

Hesin partur av ritgerðini er um skifting av upplýsingum, sum fiskimenninir fingtu um staðu sína, fong, aðrar fiskimenn, onnur skip og um tey heima. Mesti parturin av hesum upplýsingunum kom til fiskimenninar á yvirnatúrligan hátt, tí tey teknisku og elektronisku amboð, sum í dag eru vanlig umborð á teimum flestu fiskiförum, vóru ikki kend tá. Fyrri at kunna tolka tey boð, sum náttúran og yvirnatúrligt samband bar teimum, høvdu teir eina sokallaða kognitiva skipan, sum vegleiddi teir í at tolka natúrlig og yvirnatúrlig sambond. Hesa kognitivu skipan lærdu teir at kenna so við og við, sum teir limaðust inn í tað mentanarliga systemið hjá skipsmanningini. Tær upplýsingar, sum fiskimenninir høvdu brúkt fyrri, vóru um, hvussu ferðin mundi fara at gangast, hvussu teir skuldu finna á fiskileið o. m. a. Skipini kappaðust eisini sínámillum um at verða best, tí var eisini tørvur á at vita, hvussu ein var fyrri í kappingini. Umborð kappaðust menn eisini sínámillum. Tey einføldu fiskiamboðini og úrtøkubýtið framdu kappingarhugin hjá monnum. Skuldi maður kunna fiska nógv, mátti hann hava góða fiskieyðnu. Í hesum sambandi verður roynt at lýsa, hvussu og á hvønn hátt maður kundi varðveita sær fiskieyðnuna. At enda verður greitt frá, hvussu fiskimenninir fingtu upplýsingar gjøgnum fyrirboðanir, omen, mannin umborð, dreymmann og ymiskar dreymar.

Fyrst verður greitt frá teimum frøðheitum, sum verða nýtt: omen, magi og tabu (Eskerød 1947). Orðið fiksering verður nýtt um tann atburð, sum einstakir fiskimenn høvdu, uttan at hetta hoyrði til tann almenna tradisjónkapitalin.

Meðan siglt varð, boðaði t. d. kópur, reki frá ófrættum, og ikki varð farið avstað friggjadag, heldur ikki øll kvæði máttu kvæðast umborð, tí so kom ólukka ella illveður. Operativ magi varð eisini nýtt soleiðis, at teir kundu seta ein knív í mastrina at fáa vind. Meginparturin av hesi tradisjón í sambandi við siglingina er eisini kend aðra-staðni, men vit bera ikki saman ymist tradisjónlifar, men kanna bert hvønn týðning tradisjónin hevur fyrri sluppmenninar. Tradisjónin er ein kunneikakapitalur, sum kann nýtast á sama hátt, sum fiskimaðurin nýtir sín rasjonella kunneika.

Tá næsta, sum verður farið undir at lýsa, er, hvussu fiskimenn finna á fiskileið. Her høvdu teir ymisk tekin. Soleiðis lögdu teir merki til fugl og hval, til litin á sjónum, til botn og botnviðurskipti. Bæði tá, og tá teir fiskaðu til miðis, ráddi um at kenna sjúkort og land væl og virðiliga. Summir fiskiskiparar eltu eisini aðrar fyrri at fáa fisk.

Síðani verður farið undir at lýsa sjálva fiskistaðuna, greitt verður eisini frá, hvussu menn kappaðust umborð, og hvussu skip kappaðust sínámillum. Roynt verður at kanna, hvussu menn fingtu upplýsingar um skip, sum teir kappaðust við. Tað visti seg at bera til at fáa upplýsingar um onnur skip, hóast eingin radiotelefon var. Hetta let seg serliga gera, tá skipini lógu nær saman, tá royndu teir at leggja merki til tað, sum fór fram umborð á hinum skipunum, og meta um, hvussu skipini tyngdust. Eisini varð siglt upp á prei, t. e. heilt nær einum øðrum skipi, fyrri at frætta tíðindi og spyrja eftir tí skipinum, sum teir kappaðust við. Soleiðis var eisini, tá skipini komu inn í Íslandi. Tá skipini seinni fingtu radiotelefon, varð hon ofta nýtt til at villileiða onnur skip við.

Fiskieyðnan var sjálvandi ógvuliga týðningarmikil fyrri fiskimannin. Vit lýsa, hvussu fiskimaðurin skilir fiskieyðnuna, síðani lýsa vit, hvussu teir royndu at bota um hana og at varðveita eyðnuna. Her er talan um rasjonellar, hálvavegna rasjonellar og reint magiskar gerðir. Fiskieyðnan var avmarkað, og allir ynsktu sær hana, hon kundi fáast, og hon kundi missast. Fiskimenn nýttu ymiska magi fyrri at varðveita eyðnuna. Atburður fiskimanna skuldi svara til ávisar normar ella fyrimyndir, t. d. skuldu fiskiamboðini hava serliga útsjón. Eisini knýttu teir ymiskar amulettir upp í húkin t. d. háir undan skopunum á konufólki. Ikki mátti vaskast ov nógv undir fiskiskapi, tí so kundi ein skola fiskieyðnuna burtur. Samanhangið í veiðuni mátti eisini varðveitast, tí varð tann fyrsti fiskurin, sum ein fekk á morgni, ikki avlippaður, og ein fiskur varð altið liggjandi eftir í lastini, tá veiðan var uppskipað. Men gekk tað illa í hond, so var samanhangið

brotið, og byrjað varð av nýggjum. Teir flestu vóru bangnir fyri spírstungu og at lit eyga skuldi skoða fiskireiðskap teirra, tí goymdu teir húkarnar og ansaðu eftir, at eingin hevði orðið á teimum. Fyri at verja seg móti gandi gingu teir í rangvørgum klæðum. Við ymiskum tilikum atburði kundu fiskimenn royna at varðveita fiskieydnuna. Bóru teir seg rætt at móttvegis teimum ymisku yvirnatúrligu sambondunum, so var vón um at varðveita hana, men bóru teir seg skeivt at, so kundu teir missa hana. Soleiðis royndu teir at hava tamarhald á fiskieydnuni.

Fiskimenn royndu eisini at hava tamarhald á støðu síni á annan hátt, soleiðis fingur teir eisini upplýsingar gjøgnum fyriboðanir, mannin umborð, dreymsmann og dreymsmar. Fyriboðanir fær ein á yvirnatúrligan hátt um nakað, sum hendir, ella sum fer at henda. Hesar fyriboðanir hava ymiskan dóm, summar kunnu siggja út sum ljós, meðan aðrar kunnu hoyrast sum knapplig róp. Fyriboðanirnar, sum her eru umrøddar, eru altíð um álvarsligar hendingar á sjógví og landi. Fyriboðanirnar kundu vera soleiðis, at tær góvu monnum møguleika at fyrirbyggja eini hending, meðan aðrar bert góvu boð um, at tað var bent. Maðurin umborð gav eisini fyriboðan um ymist, sum umrøtt verður í eini aðrari ritgerð (Joensen 1975). Sluppfiskimennirnir fingur eisini upplýsingar gjøgnum dreymsmann. Dreymsmaður var eitt fólk, sum kom til fiskimannin í dreymsi og segði honum ymist, serliga hvar fiskur var at fáa og frá ymiskum, sum fór at henda. Dreymsmaðurin kundi vera eitt livandi ella eitt deytt fólk. Ein mátti ikki siga frá dreymsmanninum, tí so kom hann ikki aftur. Tann seinasti tátturin í hesum viðfangi greiðir frá dreymsum av ymiskum slag, sum eisini boðaðu fiskimonnunum frá ymiskum hendingum. Spurningurin er ikki, um hesi yvirnatúrligu upplívilsini eru sonn ella ikki, ella um tað er orsakarsamband millum tey og tær veruligu hendingarnar ella ei, men tað at fleiri av fiskimonnunum trúðu upp á hetta, og úrslitið av hesi trúgv ávirkaði teirra dagliga liv og virki.

## Sosiali strukturin

Seinasti parturin av ritgerðini er um tann sosiala strukturin umborð. Hesin er komin í lag av tveimum orsakum, eini søguligari orsök og eini sosiodynamiskari orsök. Latið okkum fyrst taka ta søguligu orsøkina. Her er talan um tey virði, hugsanir og kunnleika, sum verða traderað frá einum bólk til ein annan yvir eitt tíðarskeið. Hetta kann fyrri ein part vera tradisjón, sum er grógvinn inn í tað mentanarlaga systemið, uttan at tað beinleiðis ber til at vísa á hesa tradisjón. Afturat hesum kann so nýtt vera komið upp í tað mentanarlaga systemið, hetta kann vera komið sum innovasjónir ella árin uttanifrá. Tað er mest hetta, sum vit í hesum sambandi nevna søguligar orsakar (historiske faktorer). Talan kann verða um triggjar søguligar orsakar: árin frá føroyskum útróðri, árin frá bretskum og hetlenskum fiskiskapi og at enda árin frá donskum sjómanna-siðum og danskari lóggávu.

Tað er lítið árin komið frá føroyskum útróðri, sum hevur ávirkað tann sosiala strukturin umborð, tí sluppfiskiskapurin var heilt øðrvisi enn útróðurin. Sluppinar vóru keyptar úr Bretlandi, men longu áðrenn hetta hendi, høvdu føroyingar vant seg til at fiska við skipi, tí fleiri høvdu verið við hetlenskum fiskiskipum, sum fiskaðu undir Føroyum meginpartin av 19. öld. Fiskiskapurin og viðgerðin av veiðuni hevur soleiðis týðuligt hetlenskt árin. Longu frá byrjanini av sluppfiskiskapi sínum løntu hetlendingar fiskimonnunum sínum »on score money«, sum er tað sama, sum føroyingar kalla »í sjálvdrátti«. Hetta orðið er gamalt í Føroyum, men við sluppfiskiskapinum fekk tað nýtt innihald, tí í tí føroyska útróðrinum var tað bert tann ungi og óroyndi, sum sat í sjálvdrátti, meðan veiðan varð bytt javnt millum hinar. Sjálvdrátturin kom at verða kjarnin í tí strategiska leikinum, sum fór fram millum fiskimann og skipara. Leiðslan umborð á hetlensku fiskiskipinum var ikki tann sama sum umborð á teimum føroysku. Orsakin til hetta er, at føroysk skip, straks tá sluppfiskiskapurin byrjaði, vórðu lögð undir lóggávu fyrri donsk handilsskip, og umframt tað vóru í fyrstani nógvir av skiparunum á sluppunum danskir ella føroyingar, sum høvdu siglt í danskari vinnu, áðrenn teir komu til Føroya. Leiðslan umborð á teimum føroysku fiskiskipinum í hesi tíð minnir sostatt nógv um leiðsluna á teimum seglskipum, sum Weibust (1969) greiðir frá í ritgerð síni um »Deep Sea Sailors«. Men tann sosiali strukturin umborð á teimum føroysku fiskiskipinum fekk kortini sín egna dóm, og tað danska og tað hetlenska árin skapaði í teimum føroysku manningunum eitt serligt føroyskt mentanarfyribrigdi. Tær vístfrøðiliga (økologisku) avmarkingarnar, t. e. korin umborð á einum seglskipi á víðum havi og tær søguligu fyrirteytirnar grunda ta fyrstu høvuðsstruktureringina av tí sosiala samleikanum umborð. Restin er úrslit av atburði og gerðum fiskimanna, tað sum vit kalla sosiodynamiska orsök (sociodynamiske faktorer). Hesin atburður og hesar gerðir hava støði í tí kunnleika og teimum virðum, sum fiskimennin-

ir hava fingið sum part av teirri innliming í tað mentanarliga systemið umborð. Við støði í einum úrtøkubýti, sum kom úr Hetlandi, og tí danska kommandostrukturenum umborð skapaðist tann óformligi sosiali strukturin umborð. Umborð var ein røð av rættindum, sum ein kundi fáa, um ein kundi prógva rætt sin til teirra. Hesi rættindi kundu sýnast litilsverd, men undir hesum umstøðum høvdu tey stóran týðning. Eisini var tað so, at vann maður hesi rættindi, so vaks tað eisini um umdømi hansara í heildarkappingini, sum fór fram millum føroyskar fiskimenn. Hverji vóru so hesi rættindi? Til dømis hildu menn tað vera betri at bógva í kahúttini saman við skipara og bestamanni, eisini vóru summi pláss við lunningina betri at standa á enn onnur. Tað var skiparin, sum hevði rættin til at siga, hvør ið skuldi fáa hesi rættindi, tí hann hevði allan myndugleikan umborð. Eina ferð um árið stóðu skipari og fiskimaður javnbjóðis hvør øðrum, og tað var, tá skiparin bað fiskimannin um at koma við skipi sínum. Tá fór fram ein sosialur handil, ein strategiskur leikur, millum skipara og fiskimann. Fiskimaðurin hevði sitt góða ella ringa umdømi sum fiskimaður at handla við, og skiparin kundi vera ein fiskiklógv ella óheppin í fiskiskapi og tí hava brúk fyri einum manni við góðari fiskieyðnu. Tað var so mangt, sum fór fram í hesi løtu, so mangt óvist, sum ein mátti hugsa um, og báðir partar royndu at hava so gott tamarhald sum gjørligt, á ávirkanini, sum teir høvdu hvør á annan, tað sum Goffman (1959) kallar »impression management«. Soleiðis kundu teir gera meira ella minni av, sum støða teirra var. Ein góður fiskimaður kundi soleiðis krevja eitt gott fiskipláss umborð, um hann skuldi koma við, meðan ein vánaligur fiskimaður ikki kom við tillikum krøvum. Soleiðis var tað eisini við skiparunum. Var ein maður góður fiskimaður og hevði gott umdømi ella royndur í aðrar mátar, so kundi hann fáa góð rættindi umborð, men skyldskapur, vin-skapur og aldur umborð og í árum gjørdi eisini sitt.

Aftan á at hava lýst tær kreftir, sum skapaðu ta sosialu skiftingina umborð, lýsa vit teir ymisku leiklutirnar (rollurnar) hjá fiskimonnum so væl sum gjørligt. Serliga verður greitt frá skipara, sum hevði alt ræðið umborð, men sum av somu orsök stóð eisini einsamallur umborð. Bestimaðurin var ein týðandi liður millum skipara og manning. Kokkurin hevði eisini áhugaverdan leiklut umborð, hann skuldi gera mat til manningina, og um hann ikki avrikaði hetta nóg væl, kundi hann verða eyknevndur afturfyr.

At enda í ritgerðini greiða vit frá, hvussu ein ungur fiskimaður, sum fyrri fyrstu ferð var til skips, varð innlimaður í tað mentanarliga og sosiala systemið umborð. Her er mangt, sum líkist tí, sum fór fram umborð á seglskipunum, sum tey verða lýst av Weibust (1969). Tann seinasti parturin er um rukkuna. Vit nýta tað føroyska heitið, tí tað ber ikki til at umseta tað beinleiðis. Rukka er ein persónur við serligum lyndissegð-kennum, sum oftast ógvuliga góðtrúgvín. Leikluturin hjá rukkuni verður lýstur mótvegis manningini. Vit gera okkum eisini okkara hugleiðingar um funksjónina hjá rukkuni. Rukkan er ein syndabukkur, men hon kundi eisini á sín hátt skapa samanhold umborð, tí á mangan hátt var hon ein rangmynd av tí rætta fiskimanninum, sum í rukkuni sá, hvussu hann ikki átti at vera.

# Noter

Citatet på side 2 er hentet fra Martin Joensen: *Fiskimenn*, Tórshavn 1966:225 og oversat af forfatteren.

## Indledning (side 9 — 15)

- 1) Ek 1974:24
- 2) Her ser vi bort fra Knut Weibusts arbejder 1958 og 1969. Men antropologisk og sociologisk er skibsbesætningen blevet behandlet f. eks. hos Homans 1946, Aubert og Arner 1962. I bogen *The Fishermen* har Tunstall behandlet engelske trawlerfiskeres liv ombord og vilkår i almindelighed (Tunstall 1962).
- 3) Nolsøe 1963 ff, Hansen 1960 og 1966, Joensen 1946, Johansen 1970. Ud fra et økonomisk synspunkt har Patursson 1961 behandlet færøsk fiskeri. Dette værk tør karakteriseres som det betydligste værk om færøsk fiskeri i senere tid.
- 4) Goffman 1968.
- 4a) Nolsøe 1963 ff.
- 5) Brú 1965, Joensen 1966 og Djurhuus 1956.
- 6) Spørgeskemaet har titlen: Livið umborð á teimum føroysku sluppunum áðrenn tær finga motor. Skemaet blev udsendt af forfatteren i marts 1971.
- 7) Joen Pauli Joensen: Aspekter af det sociale liv ombord i færøske fiskerskibe i tiden 1900—1920. B I uppsats. Lund 1971. Stencil.
- 8) Tjóðlívsnævndin. Spurnablað nr. 1. Sluppmíni: slupplívið. Tjóðlívsnævndin (Folkelivsudvalget) var et udvalg, som blev oprettet i 1970 for at planlægge indsamling af dokumentationsmateriale om færøsk folkeliv i bredeste forstand. (Se NIF PUBLICATIONS NO. 1, Nordisk Folkedigtning og Folkemusik, Institut for Folkedigtning, København 1972 p. 28). Udvalget blev nedlagt i april 1973.
- 9) Forfatteren takker fagforeningsformand Óli Jacobsen for al hjælp i denne forbindelse.
- 10) Goldstein 1964. Fältarbetet 1968 og Bregenhøj 1970.
- 11) Forfatteren håber at kunne få mulighed for at realisere sine planer om en bredere undersøgelse af færøsk fiskeri.
- 12) Brú 1965 og Joensen 1966.
- 13) Nolsøe 1963 ff. og Patursson 1961 f.
- 14) Se f. eks. Svensson 1969, Bringéus 1972 og Bringéus u. d. Svensk folkelivsforskning. Några utvecklingslinjer. Stencil. Lund. Daun 1972.
- 15) Ek 1971, Daun 1974. Både fabrikker og kolonihaver har været emne for universitetsopgaver i etnologi, s. f. eks. Marianne Therkildsen: *Havekolonien — et lille samfund i storbyen*. En etnologisk undersøgelse af en havekoloni i København. Institut for europæisk folkelivsforskning. København 1970.  
Ann-Christine Bodin og Eva Lysander: *Trettio Kvinnliga Textilarbetare i Malmö*. Etnologiska institutionen, Lunds universitet 1973. Stencil.  
Peter Ottoson: *Brede — Studier i et ældre dansk industrimiljø*. Institut for europæisk folkelivsforskning. København. Under udarbejdelse.
- 16) Weibust 1958 og 1969 (diss.).
- 17) Andersen and Wadel 1972.
- 18) Barth 1966 og 1970.

## Historisk og samfundsmæssig baggrund (side 16 — 24)

- 1) Der findes en del litteratur om emnet: f. eks. West 1972, Patursson I og II 1961 f. Nolsøe 1962 ff, Hermansson 1975. En koncentreret historisk oversigt findes hos Høgenesen 1968. Iøvrigt henvises til bibliografien i værket *Færøerne* bd. II, København 1958 p. 284 ff.

- 2) Høgnesen 1968, Samuelsen og Rasmussen 1965.
- 3) Høgnesen 1968, Samuelsen og Rasmussen 1965.
- 4) Høgnesen 1968, Samuelsen og Rasmussen 1965.
- 5) Høgnesen 1968, Samuelsen og Rasmussen 1965.
- 6) Andersen 1895: 2 ff og 60 ff.
- 7) Andersen 1895: 156.
- 8) Svabo 1959: 93.
- 9) Høgnesen 1968.
- 10) Kong Christian den Syvendes Allernaadigste Forordninger og Aabne Breve fra 1777 p. 100—101: Forordning angående Adskilligt Agerdyrkingen og Tjeneste-folk med videre paa Færøerne vedkommende, Paragraf 8, 21 maj 1777.
- 11) Høgnesen u. d. (manuskript).
- 12) Hansen 1966: 12 ff. Bonnevie og Mitens 1932.
- 13) Mortensen 1955: 67, Nolsøe 1962 I: 42, West 1972: 45.
- 14) Nolsøe 1962 I: 43.
- 15) West 1972: 48.
- 16) Citeret efter Nolsøe 1962 I: 44.
- 17) Nolsøe 1962 I: 50 ff.
- 18) West 1972: 73 f.
- 19) West 1972: 74 f.
- 20) Ploeyen 1840.
- 21) Joensen 1955: 164, Patursson 1961 I: 7 og 55 ff.
- 22) Nolsøe 1962 I og II, Patursson 1961 I.
- 23) Om begrebet centraldirigering se Hultkrantz 1960: 38.
- 24) Halcrow 1950: 98.
- 25) Den lokalhistorisk kyndige Jacob Johansen, Sørvágur siger, »at det har han altid hørt, at færinger har fisket med shetlændingene.« Jeg har også hørt flere andre personer udtale sig på samme måde. Desuden findes der beretninger om tildragelser mellem færinger og shetlændinge.
- 26) (wul:i(k)s) her skrevet som det udtales i folkemunde på Færøerne. Ordet er en afledning af ordet whelk f. eks. weoloc, wolke. W. Flam. willok, wullok. Se The Oxford English Dictionary vol. XII.
- 27) Se novellen Tájöl i Meðalbý af H. M. Eidesgaard u. d. p. 129, hvor han belyser færøske kontakter med udenlandske søfolk og deres lingua franca.
- 28) Degn 1929: 51.
- 29) Nolsøe 1962 I.
- 30) Nolsøe 1962 I og II, Patursson 1961 I og II.
- 31) Joensen 1955: 161.
- 32) Patursson 1961 I: 83 f.
- 33) Fremmede fiskere fiskede omkring Færøerne allerede på 1600-tallet. Se Andersen 1895: 223 f.
- 34) Dette behandles delvis hos Hermans-

son 1975 og hos Johansen 1970.

<sup>35)</sup> Joensen 1976.

<sup>36)</sup> Dette ses bedst af det stigende antal mindre skibe og større både, der er blevet erhvervet i de seneste år.

## Fisk og fiskebanker (side 24—27)

- 1) Sæmundsson 1926: 219.
- 2) Schmidt 1904: 86 f.
- 3) Hansen 1960: 180.
- 4) Patursson 1961 I: 129 f.
- 5) Schmidt 1904: 77 f.
- 6) Schmidt 1904: 77 f.
- 7) Hansen 1960: 184.
- 8) Oplysning fra adskillige fiskere. Se afsnittet om lokalisering af fisken.
- 9) Patursson 1961 I: 161.
- 10) Hansen 1960: 184, Patursson 1961 I: 177.

## Forhyringsvilkår (side 27—32)

- 1) Andersen and Wadel 1972: 158.
- 2) Dette fremgår således af Heðin Brú's roman: Hitt stóra takið, som er en skønlitterær skildring af overgangstiden. Brú 1972.
- 2a) Patursson 1961 I: 37 f. Se bilag.
- 3) Joensen 1955: 163.
- 4) Patursson 1961 II: 337.
- 5) D. v. s. tiden omkring 1900.
- 6) Hassløf 1944: Svenska Västskustfiskarna.
- 7) Patursson 1961 II: 383.
- 8) Dette er et gennemgående træk i det indsamlede kildemateriale.
- 9) Patursson 1961 II: 382.
- 10) Patursson 1961 II: 384.
- 11) Bonnevie og Mitens 1932 II: 214.
- 12) Et par kontrakter er trykt som bilag.
- 13) Dette afsnit er baseret på Paturssons fremstilling. Patursson 1961 II: 381ff.
- 14) Patursson 1961 II: 388.
- 15) Se tab. 3 og tab. 13.
- 16) Faroe Sea Food 1948—1973. Tórshavn 1973.

## Hyring af besætning (side 32—35)

- 1) Löfgren 1972: 82.
- 2) Tunstall 1969.
- 3) Det var således almindeligt, at man indskød en del kapital i en trawler i form af aktier, og dette berettigede som regel til, at man fik hyre ombord. Svar på spørgsmål 4 i kildebelæg nr. 184—212.
- 4) 188:6
- 5) 185:6

- 6) 192:6
- 7) 187:6
- 8) 186:6
- 9) 191:6
- 10) 182:7
- 11) 189:6
- 12) Se side 182
- 13) 185:7
- 14) 187:7
- 15) 182:5
- 16) 189:7
- 17) 192:7
- 18) 185:3

### Hyring af den befarne fisker etc. (side 35 — 41)

- 1) Der er 95 belæg herpå.
- 2) 61:1, 100:1, 84:1, 105:1, 176:1.
- 3) 41:1
- 4) Ellingsgaard 1965:16 f.
- 5) 15:3
- 6) 8:9
- 7) 167:1
- 8) Personlig oplysning fra fru Elinborg Henriksen, Tórshavn.
- 9) 111:1
- 10) 60:1
- 11) 67:1
- 12) 62:1
- 13) Meddelelsen har sejlet som skipper i mange år.
- 14) Ellingsgaard 1965:16.
- 15) 182:5 f.
- 16) 98:1. Veðragjólingur: vædderlam, når det har sprunget. I tiden omkring advent slipper man vædderlammene i havgen, så de kan befrugte hunfårerne.
- 17) 41:1, 172:1. Se også afsnittet om hyring af bedstemand side 34.
- 18) 194:3, 115:1.
- 19) 115:1.
- 20) Den øvrige del af spørgeskemaerne er ubesvarede.
- 21) 138:1
- 22) 130:1. Rógva út: drive fiskeri med en båd, således at man kommer hjem igen om aftenen og sover i sit hjem — kystfiskeri.
- 23) 52:1
- 24) 123:1
- 25) 166:1
- 26) 111:1
- 27) 104:1
- 28) 167:1. Rokskip er et fiskerudtryk for et skib, der fisker usædvanlig meget. Jfr. rokskipari: en skipper, der fisker usædvanlig meget.
- 29) 48:1
- 30) Ellingsgaard 1965.

### Slægtskabets betydning (side 41—50)

- 1) 63:1, 64:1, 160:1, 156:1, 110:1, 134:1.
- 2) 59:1
- 3) 105:1
- 4) 147:1
- 5) 146:1
- 6) 121:1
- 7) 147:1
- 8) 111:1
- 9) 21:6
- 10) 32:3
- 11) 28:20
- 12) 25:10
- 13) 22:7
- 14) 29:1
- 15) Blehr 1963: 271
- 16) Blehr 1970
- 17) Blehr 1963: 271
- 18) Blehr 1963: 274
- 19) Blehr 1964
- 20) Blehr 1964:30
- 21) 123:1
- 22) Se tab. 10, 11 og 12.
- 23) 19:14

### Besætningens sammensætning og stabilitet (side 50 — 56)

- 1) Påmønstringsprotokollen for Tórshavn 1924. Der findes ingen oplysninger om skipperen i påmønstringsprotokollen.
- 2) i Jákupsstovu 1972:44.
- 3) Påmønstringsprotokollen for Tórshavn 1924.
- 4) Svar på spørgsmålene 1. 1. 1. og 1. 1. 2. i Tjóðlívsnevndin, Spurnablað nr. 1.
- 5) 189:3
- 6) Svar på spørgsmål 4 i FFMS spbl. 12. Svarene findes i kildebelæg nr. 184—212.

### Skibet (side 56 — 65)

- 1) Hansen 1960: 86, Halcrow (1950:103) beskriver disse skibe.
- 2) Joensen 1945:68.
- 3) 33:2
- 4) 33:1, 35:1, 24:1.
- 5) Personlig meddelelse fra Jacob Johansen, Sørvágur.
- 6) Ellingsgaard 1965:17.
- 7) 25:1
- 8) Hansen 1960:175
- 9) Hansen 1960:175
- 10) 25:20, 28:17, 30:5.
- 11) Føroya Fiskimannafelag 1911-1936.

Tórshavn 1936: De to sidste upaginrede sider.

- 12) Se note 11.
- 13) Se bilag.
- 14) 7, 14 og 28.
- 15) 9:3
- 16) Brú 1965:15
- 17) Afsnittet om sejl og rigning bygger på oplysninger, som jeg har fået fra styrmand Jacob Johansen, Sørvágur, for hvilket jeg er ham meget taknemmelig. Løvrigt bygger afsnittet på dele af et manuskript, der behandler sejl og rigning ombord i de færøske slupper, som hr. Sune Joensen beredvilligt har stillet til min rådighed, for hvilket jeg er ham megen tak skyldig. Som støttelitteratur har jeg benyttet mig af følgende populære værker: Jens Kusk Jensen 1924, Creagh-Osborne 1973 og Aarre 1973.

#### Afsked og afrejse (side 66 — 68)

- 1) 10:1
- 2) 102:18, 62, 72.
- 3) 62:18
- 4) Ellingsgaard 1965:25, samt 4:6, 55:18, 102:18, 62:18
- 5) 61:13
- 6) 74:13
- 7) 124:13
- 8) 147:13
- 9) 122:13
- 10) 60:13
- 11) 131:13
- 12) 55:13
- 13) 49:13
- 14) 50:13
- 15) 146:13
- 16) 54:13
- 17) 93:13
- 18) 10:13

#### Arbejde ombord (side 68 — 74)

- 1) Weibust 1956.
- 2) 25:3
- 3) 85:18
- 4) 10:6
- 5) 15:4
- 6) 96:18
- 7) Forfatteren har indsamlet materiale til en mindre undersøgelse af konkurrerende adfærd blandt færøske fiskere i relation til forskellig teknologi, forskellige former for fiskeri og afløsningsforhold.
- 8) Det er sædvane ombord i skibe, at skipperen har kommandoen, når skib-

et lægger til kaj, og når det sejler afsted.

- 9) 96:6 a.
- 10) Jens Kusk Jensen 1924, Creagh-Osborne 1973, Aarre 1973.
- 11) 175:20
- 12) 138:20
- 13) 183:1
- 14) 124:20
- 15) 171:20
- 16) 182:9
- 17) 183:7
- 18) 183:4
- 19) 182:12
- 20) 182:13
- 21) 183:6
- 22) 183:7

#### Fiskeriet (side 74 — 90)

- 1) Hasslöf 1949:29 f, Hansen 1960:183.
- 2) 19:7, 4:5
- 3) Hansen 1960:163
- 4) Hansen 1960:183
- 5) 4:5
- 6) Svabo 1959:96.
- 7) Goodlad 1971:138.
- 8) Hansen 1960:197 ff.
- 8a) Nilsson 1961; Bringéus 1962:92
- 10) 34:7, 25:15, Joensen 1966:24.
- 11) Personlig oplysning fra hr. Jacob Johansen, Sørvágur.
- 12) Svabo 1959: 79
- 13) Jfr. Pettersson 1953: 66f.
- 14) Svabo 1959:100
- 15) Jacobsen og Matras 1961.
- 16) Goodlad 1971:148, Halcrow 1950:94.
- 17) Halcrow 1950:100. Fremgangsmåden blev på Sjetland kaldt score money (se note 16).
- 18) 121:35
- 19) 140:35
- 20) Eskeröd 1947:84
- 21) 25:6
- 22) 138:23
- 23) 126:21
- 24) 4:8
- 25) 14:7
- 26) 10:12
- 27) 10:13
- 28) 10:13
- 29) 25:16
- 30) Ployen 1966:37.
- 30a) Hallerow 1950:99.
- 31) 187:5
- 32) 193:5
- 33) 192:5, 210:5, 201:5.
- 34) 186:5
- 35) Patursson 1961 II: 255 ff.
- 36) 200:5
- 37) 200:5
- 38) 212:5, 199:5
- 39) 202:5

## Mad og drikke (side 90 — 96)

- 1) Se bilag.
- 2) Først i 1941 trådte et nyt reglement i kraft. Patursson II 1961: 425.
- 3) Desværre har jeg ikke haft mulighed for at undersøge disse forhold særlig grundigt.
- 4) 34:13, 19:12
- 5) 31:5
- 6) Desværre har jeg ikke haft mulighed for at undersøge disse forhold særlig grundigt.
- 7) Forskellen må nærmest skyldes tilfældigheder, men jeg har ikke haft mulighed at undersøge dette yderligere.
- 8) Kilderne er stort set enige heri. Årsagen til at rederierne på Suðuroy ikke forsynede sine skibe med skærpekød, må finde sin forklaring i rederiernes størrelse og det begrænsede udbud af skærpekød.
- 9) 19:12, 14:7, 24:7.
- 10) 25:7
- 11) 9:9, 28:3, 25:8, 21:6.
- 12) 25:8
- 13) Ellingsgaard 1965:42.
- 14) 24:7
- 15) 32:5
- 16) 25:6
- 17) 25:7
- 18) Ellingsgaard 1965:38.
- 19) 20:4
- 20) 19:12
- 21) 32:5
- 22) 33:6
- 23) Indtryk af vandets kostbarhed får man i afsnittet om de personlige forhold.
- 24) Bonnevie og Mitens 1932 I: 216.
- 25) Om brændevin 23:9, 24:14, 36:11, 32:19. Om kaffe 10:7, 28:3 m. fl.
- 26) 29:4
- 27) 33:5
- 28) 29:3
- 29) 25:5
- 30a) 182:1
- 30) 33:4
- 31) Privatskib var et skib, der ejedes af skipperen.
- 32) 33:6
- 33) 19:11
- 34) 24:6
- 35) 15:13, 4:10. m. fl.

## Personlige forhold (side 96 — 101)

### Personlige forhold.

- 1) Baseret på et bredt gennemsnit af kildematerialet.
- 2) Joensen 1966:7
- 3) 96:14a oplyser, at »oljudansurin«, d.v.s. en hel oljefrakke uden åbning foran, kunne være farlig i stormvejr, idet vinden kunne blæse op under den

- og tage fiskeren med op i luften.
- 4) 2:5, 18:7, 96:14.
- 5) 96:14
- 6) Almindeligvis skiftede man fra hverdagstøj til søndagstøj om søndagen på Færøerne, derfor er det interessant at se, i hvilken grad skikken praktiseredes ombord.
- 7) Dette skete af og til, eftersom søsprøjt og bølgerne undertiden slog ind over dækket.
- 8) 25:25
- 9) 4:6
- 10) 25:24
- 11) 102:15
- 12) Kokken sov sædvanligvis i kabytten.
- 13) 102:5
- 14) 96:15
- 15) 104:15. Meddelelsen var på sin første rejse i 1925.
- 16) 83:15. Meddelelsen var på sin første rejse i 1926.
- 17) 69:15. Meddelelsen var på sin første rejse i 1918.
- 18) 67:15. Meddelelsen var på sin første rejse i 1929.
- 19) 101:15. Meddelelsen var på sin første rejse i 1910.
- 20) 103:16. Meddelelsen var på sin første rejse i 1925.
- 21) 86:15. Meddelelsen var på sin første rejse i 1936.
- 22) 96:16
- 23) 25:24
- 24) Brú 1965:15 (Se afsnittet om apteringen.
- 25) 96:11a
- 26) Det var 10—12 personer, som skulle opholde sig på 10—20 kvadratmeter.
- 27) 30:13
- 28) 19:6
- 29) 28:17, 14:12
- 30) 96:16
- 31) Patursson 1961 II:434.

## Fritid og rekreation (side 101—114)

- 1) 14:17
- 2) Ellingsgaard 1965:25.
- 3) 54:30
- 4) 19:18
- 5) 22:9
- 6) 24:13
- 7) 96:30
- 8) Se afsnittet Befaren under En slupp-fisker opdrages.
- 9) Se note 8.
- 10) 32:18
- 11) 126:33
- 12) 25:15
- 13) 88:15 m. fl.
- 14) 71:33
- 15) Disse var som regel danske, men kunne også være færøske.

- 16) Den af skipperen foranstaltede andagt med oplæsning af en prædiken og salmesang kan ikke forstås som et kristeligt møde i missionsk forstand, men som en form for degnegudstjeneste ombord. På Færøerne havde og har stadig så godt som alle præster flere kirker at betjene. I mange af kirkerne besøger således degnen gudstjenesten under præstens fravær ved at oplæse en prædiken af en postille på samme måde som skipperen.
- 17) 43:33
- 18) Ellingsgaard 1965.
- 19) »Slatrið« dvs. Sladden er et eksempel på, hvordan man på Færøerne kunne »oversætte« de engelske navne som slupperne havde, når de kom til Færøerne. Slatrið er en oversættelse af navnet »C & M Slater«. Skibet »Grace« kom således i folkemunde at hedde »Grasið«, hvilket betyder »Græsset«. Der kunne nævnes flere lignende eksempler.
- 20) Ellingsgaard 1965: 95 f.
- 21) Hansen 1960: 173 f.
- 22) Joensen 1966:9.
- 23) 49:31
- 24) 145:31
- 25) 96:31
- 26) 163:31
- 27) 22:11
- 28) 121:31
- 29) 62:31
- 30) 96:31a
- 31) Kusk Jensen 1924.
- 32) 95:30, 32:19 m. fl.
- 33) 116:30
- 34) 45:30, 4:10
- 35) 43:30
- 36) 36:8
- 37) 122:30
- 38) Hansen 1960:174.
- 39) Ellingsgaard 1965:54, 32:19.
- 40) 29:15, 32:19, Brú 50 f.
- 41) 32:19, 13:9 m. fl.
- 42) 54:32
- 43) 36:10, Ellingsgaard 1965:13.
- 44) 101:32
- 45) 22:8
- 46) 36:11
- 47) 166:32
- 48) 144:32
- 49) Ellingsgaard 1965:22.
- 50) 54:32
- 51) 120:16
- 52) 145:16
- 53) 109:16
- 54) 125:16
- 55) 138:16
- 56) 144:16
- 57) 134:16
- 58) 115:16
- 59) 129:16
- 60) Joensen 1966, Brú 1965, Djurhuus 1956.
- 61) 167:16
- 62) 133:16
- 63) 36:10
- 64) Brú 1965:51.
- 65) 83:31 m. fl.
- 66) 68:31
- 67) 56:31
- 68) 60:31
- 69) 54:31. Rukka er behandlet i et separat afsnit side 200.
- 70) 56:31, 98:31
- 71) 60:31
- 72) 24:12
- 73) 155:31
- 74) 108:31
- 75) 122:31
- 76) 99:31
- 77) 126:31
- 78) 99:31
- 79) 126:31
- 80) 122:31
- 81) 90:31
- 82) 122:31
- 83) Se afsnittet om Rukka side 200.
- 84) 88:31
- 85) 68:31
- 86) 73:31
- 87) 60:31
- 88) 96:31
- 89) 172:31
- 90) 145:31
- 90a) 123:31
- 91) 141:31
- 92) 159:31
- 93) 121:31
- 94) 126:31
- 95) 141:31
- 96) 77:31
- 97) 47:31
- 98) 97:31
- 99) 96:31
- 100) Joensen 1966: 31

### Hjemrejse (side 114 — 115)

- 1) Se afsnittene om løjer og om Rukka.
- 2) Ellingsgaard 1965:26.
- 3) 8:9
- 4) Personlig oplysning fra hr. Jacob Johansen, Sørvágur.
- 5) 8:9
- 6) Personlig oplysning fra hr. Jacob Johansen, Sørvágur.
- 7) 8:9
- 8) Joensen 1966., Brú 1965, Djurhuus 1956
- 9) 96:15
- 10) Ellingsgaard 1965:23
- 11) Ellingsgaard 1965:24.
- 12) 36:12

### Supranormal kommunikation (side 116 — 120)

- 1) Stiles 1972:35 f., Andersen 1972:120 f.

- 2) Tyler 1969 og Jones 1972. Emnet er også blevet behandlet i en studie af Orvar Löfgren: Fejstrømning og lusmörter. Folketro och kognitiva system i två kystbygder. Stencil. Lund 1974. Se også Daun 1974: 61 ff.
- 3) Honko 1962:96
- 4) Honko 1962:96
- 5) Eskeröd 1947:79 og Honko 1962:118.
- 6) Se f. eks. Eskeröd 1947:40 ff.
- 7) Eskeröd 1947: 40 f.
- 8) Her ville også Goffmans begreb »impression management« være meget betegnende (Goffman 1959).
- 9) Sigurd Erixon anvender ordet om stagneret kulturudvikling (Erixon 1966: 16)  
Inden for psykologien er fiksering blevet defineret som: »suppkomsten under barndommen av en stark böjelse for någon eller något och fortvaron av denne böjelse i barnslig form upp i vuxen ålder. Äv. def. som fixation: ögats inställning på ett föremål, så att bästa synsskärpa uppnås« (Sandström 1963). Hansen, Thomsen og Varming (1971) definerer fiksering således:  
»1) Vane el. indstilling, som er blevet dybt rodfæstet som følge af gentagen forstærkning evt. som følge af overdreven tilfredsstillelse.  
2) Fastlåst vane, attitude el. følelseholdning, der er fremkommet som forsvarsaktion mod skuffelser eller indre konflikter fx. tommelfingersætning hos skolebørn.«  
En fiks ide er blevet defineret som: »i medvetandet förankrad tanke, som envist fastholles trots sin meningslöshet« (Sandström 1963).
- 10) Nilsson (Eskeröd ) 1936.
- 11) Honko 1962.
- 12) 80:25
- 13) I Andersen and Wadel 1972 findes en diskussion om fiskeri som en form for jagt.
- 14) Andersen 1972:120 f.

### Sejladsen (side 120 — 122)

- 1) 115:36
- 2) 91:36
- 3) 115:36
- 4) 79:36
- 5) Poulsen 1970:53 ff.
- 6) 135:36 samt 147, 139, 70, 99, 91, 63, 64, 66, 52.
- 7) 147:36
- 8) 130:36, 52:36
- 9) 122:36, 125:36, 148:36
- 10) 95:36
- 11) 99:36
- 12) 122:36
- 13) DgF 250: Esbern og Sidsel.

- 14) DgF 375: Jon Remorsens Død på Havet.
- 15) CCF 158
- 16) Oprindelsen til visen er uklar. Trykt i Dimmalætting nr. 27, Tórshavn 1922.
- 17) Visen »Herr Sinklar drog over saltan Hav« er digtet af nordmanden Edvard Storm i 1781. Findes bl. a. i: Kvæði Visur Táttar. Tórshavn 1965.
- 18) »Vaagen« kom første gang på tryk i Føringatiðindi nr. 4 af 15. februar 1894. Visen er digtet af J. P. Gregoriussen.
- 19) 140:36
- 20) 63:36
- 21) 48:26
- 22) 125:36
- 23) 98:36
- 24) 48:26

### Lokalisering af fisken (side 122 — 125)

- 1) 194:8
- 2) 194:8
- 3) 210:8
- 4) 186:8
- 5) 202:8
- 6) 186:8
- 7) 196:8
- 8) 188:8
- 9) 206:8
- 10) 185:8
- 11) 185:8
- 12) 196:8
- 13) 192:8
- 14) 199:8
- 15) 186:8
- 16) 199:13
- 17) 184:13
- 18) 190:8
- 19) 201:8

### Fiskesituationen og konkurrence etc. (side 125 — 132)

- 1) 96: 25a, 87, 83, 92, 52 m. fl.
- 2) 48:20, 9:6.
- 3) Ellingsgaard 1965:30
- 4) 72:25
- 5) 28:9
- 6) Se note 7 side 70.
- 7) 52:25
- 8) 48:20
- 9) 126:25
- 10) 49:25
- 11) 145:25
- 12) 138:25
- 13) 78:25
- 14) 63:25
- 15) 80:25

- 16) 83:25  
 17) 56:25  
 18) 210  
 19) Svarene på spørgsmål 9 og 13 i spørgeskema FFMS, nr. 12 i svarene fra nr. 184 til 212.  
 20) 193  
 21) 212  
 22) 206  
 23) 205  
 24) 194  
 25) 207  
 26) 191  
 27) 199  
 28) 188  
 29) 189  
 30) 199  
 31) 193  
 32) 208  
 33) 201  
 34) 193  
 35) 185  
 36) Oplysning fra navigationslærer J. Samuelsen, Tórshavn.  
 37) 209  
 38) 185  
 39) 200  
 40) Andersen og Wadel 1972.  
 41) 200  
 42) 189  
 43) Se svarene på spml. 14 i spørgeskema nr. 12 FFMS. Svar nr. 184—212.  
 44) Se note 43  
 45) 203  
 46) 67:26  
 47) 40:26  
 48) 121:26  
 49) 48:21  
 50) 25:14  
 51) 33:8

#### Bevaring af fiskelykken (side 132 — 139)

- 1) 61:19, 62, 93, 90, 130, 123, 176, 144, 68, 65, 119.  
 2) 111:19, 145, 126, 127, 130, 93.  
 3) 48:21  
 4) 55:19  
 5) 159:19, 177, 78, 67, 122.  
 6) 177:19  
 7) 135:19  
 8) 177:19  
 9) 75:19, 140:19  
 10) 126:22  
 11) 177:19  
 12) 126:22  
 13) 153:19  
 14) 164:19  
 15) 170:26  
 16) Brú 1966  
 17) 41:19  
 18) 116:19  
 19) 177:19  
 20) 75:19

- 21) 137:19  
 22) 166:19  
 23) 153:26, 166:26  
 24) 126:36  
 25) 94:36  
 26) 126:36  
 27) 138:36 vaðskitur: en der ikke fisker noget.  
 28) 143:35, 101, 68, 48  
 29) 115:36  
 30) 72:36, 49:36  
 31) 48:26  
 32) 79:36  
 33) 140:35  
 34) 130:26  
 35) 121:36  
 36) 72:26  
 37) 125:36, 122:36, 148:36  
 38) 129:26  
 39) 153:36  
 40) 49:36  
 41) 58:36  
 42) 64:36  
 43) 49:36  
 44) 129:36  
 45) 153:36  
 46) 138:26  
 47) 49:36  
 48) 172:36  
 49) Se Brøgger 1968 a og b  
 50) Med traditionskapital forstår jeg traditionel adfærd af magisk og supernormal natur, som kan anvendes i et transaktionelt øjemed.  
 51) Nische = naturtilgang, Barth 1971: 180, se også Daun och Löfgren 1971.  
 52) 167:26  
 53) 183:35  
 54) 116:36, 151:36, 169:36, 124:35  
 55) 103:36  
 56) 52:36  
 57) 52:19  
 58) 45:36, 90:36, 124:35  
 59) 153:35  
 60) 116:36  
 61) 45:36  
 62) 143:36, 151:19  
 63) 63:19  
 64) 71:19  
 65) 142:36, 66:36  
 66) 58:36, 140:36, 76:36, 145:36  
 67) Hørt af forfatteren.  
 68) 79:36, 116:36  
 69) 67:36  
 70) 121:36, 72:36, 143:36  
 71) 103:36  
 72) 48:26

#### Varsler, Manden ombord etc. (side 139 — 146)

- 1) 40:35, 61, 63, 67, 96, 125, 148, 160, 69.  
 2) 48:35, 145, 99, 43  
 3) 159:35, 62, 47  
 4) 62:34

- 5) 43:35, 145, 40
- 6) 48:26, 99
- 7) 64:34, 67, 96, 125, 148, 160
- 8) 62:34
- 9) 99:34
- 10) 48:34
- 11) 96:34
- 12) Ubearbejdede data, som forfatteren har indsamlet i anden forbindelse.
- 13) 67:34
- 14) Joensen: Lempereu eller manden ombord. I Arv 1975.
- 15) Om »manden ombord« i anden sammenhæng se Gerndt 1971 og Buss 1973.
- 16) 110:33
- 17) 122:33
- 18) 121:33
- 19) 40:33
- 20) 79:33, 52, 49, 45, 70 m. fl.
- 21) 170:33
- 22) 69:33
- 23) 53:33
- 24) 100:33
- 25) 153:33
- 26) 66:33
- 27) 71:33
- 28) 96:33
- 29) 138:33
- 30) 121:33
- 31) 78:34
- 32) 125:34
- 33) 169:34
- 34) 76:34
- 35) 46:34
- 36) 140:34
- 37) 108:33

### System, struktur og organisation (side 147 — 149)

- 1) Wineck 1964: social system.
- 2) Hultkrantz 1960: se under social organization. Definitionen tilkommer Radcliffe-Brown.
- 3) Weibust 1959 og 1969.
- 4) Wineck 1964: structure, social.
- 5) Radcliffe-Brown 1952:11
- 6) Radcliffe-Brown 1952:11
- 7) Se side 89 og 167.
- 8) Linton 1936:113 f.
- 9) Barth 1970:42 f.
- 10) Goffman 1959
- 11) Goffman 1959, Barth 1966, Weibust 1969:232
- 12) Goffman 1959

### Historiske faktorer i den sociale struktur (side 149 — 152)

- 1) Weibust 1969
- 2) Patursson II 1961:295
- 3) Weibust 1958 og 1969

- 4) 96:9
- 5) Patursson II 1961:316
- 6) Halcrow 1950:99
- 7) Goodlad 1971:139
- 8) Halcrow 1950:84 ff, Goodlad 1971:129 ff.
- 9) Halcrow 1950:93
- 10) Halcrow 1950:100 siger: »When the fleet sailed, Thorshavn, the capital of the Faroes, was generally the first objective, where supplies of brandy were laid in.« Jóannes Patursson fortæller i sin Tættir úr Kirkjubær søgu (1966) om de mange shetlendinger, der kom til Tórshavn s. 109. Halcrow siger om den sidste shetlandske smukke William Martin: »For twelve years Skipper Peterson drove the William Martin and never made a losing voyage. But dearth of suitable men really proved the last straw. An inflow of young blood was wanted annually, and for years that had not been forthcoming. In 1906 Skipper Peterson resigned, for some years he had been obliged to complete his crew at Faroe and the position was becoming anomalous. Messrs Nicol-son could find no one in Shetland to replace him, and were obliged to send to Thorshavn for a skipper and crew complete.« (Halcrow 1950:120).). Desuden hører man ofte færinger berette om, at det var shetlendingene, som lærte færingerne at fiske med skibe. Denne innovationstid er imidlertid for lidt behandlet og er en særdeles interessant epoke i færøsk kulturhistorie. H. A. Djurhuus (1956) nævner også flere gange shetlandske og færøske kontakter.

### Kahyt og lukaf (side 152 — 161)

- 1) Weibust 1969:71ff, s 276
- 2a) 111:10
- 2) 52:10
- 3) 81:10
- 4) 94:10
- 5) 40:10
- 6) 63:10
- 7) 67:10
- 8) 89:10
- 9) 71:10
- 10) 68:10
- 11) 61:10
- 12) 71:10
- 13) 162:10, 108, 140, 109, 159, 169, 153, 122, 72.
- 14) 65:10
- 15) 83:10
- 16) 143:10
- 17) 98:10
- 18) 111:10

- 19) 50:10
- 20) 74:10
- 21) 100:10
- 22) 97:10
- 23) 67:10
- 24) 69:10
- 25) 170:10
- 26) 103:10
- 27) 74:10
- 28) 115:10
- 29) 89:10
- 30) 129:10
- 31) 48:8
- 32) 60:10
- 33) 55:10
- 34) 81:10
- 35) 52:10
- 36) 74:11
- 37) 65:11
- 38) 87:11
- 39) 55:11
- 40) 74:11
- 41) 69:11
- 42) 81:11
- 43) 172:11
- 44) 66:11
- 45) 54:11
- 46) 103:11
- 47) 71:11
- 48) 166:1

#### Fiskepladserne ombord (side 162 — 168)

- 1) Joensen 1972: 127 ff manuskript
- 2) Joensen 1972: 127 ff manuskript
- 3) 10:8
- 4) 52:24
- 5) 62:24
- 6) 96:24a
- 7) 32:15

#### De enkelte besætningsmedlemmer ombord (side 168 — 173)

- 1) Weibust 1969:234
- 2) Goffman 1959.
- 3) Weibust 1969:234 f
- 4) Se side 83.
- 5) 96:6a
- 6) Dette har forfatteren hørt adskillige ældre som yngre fiskere udtale sig om.
- 7) 96:7
- 8) 49:7
- 9) 54:7
- 10) 97:7
- 11) 103:7
- 12) Kusk Jensen 1924
- 13)
- 14) 62:7
- 15) 102:7
- 16) 55:7

- 17) 60:7
- 18) 80:7
- 19) 47:7
- 20) 49:7
- 21) 92:7
- 22) 77:7
- 23) 4:8
- 24) Joensen 1966:21
- 25) Se fig. 19, fremsti.
- 26) Fremgår af personlige samtaler med slupfiskere
- 26a) Paine 1970
- 27) 183
- 28) 183

#### Skipperens baggrund etc. (side 173 — 182)

- 1) Patursson II:295 f
- 2) Som eksempel kan nævnes, at meddeler nummer 1 var styrmand som 21 årig og skipper som 28 årig. Meddeler nr. 11 var bedstemand som 19 årig og skipper som 22 årig. Meddeler nr. 14 var bedstemand som 19 årig og skipper som 22 årig, for kun at tage et par eksempler.
- 3) 50:3, 56:3, 83:3
- 4) 102:3, 32:10
- 5) 15:11
- 6) 41:2 (Se kontrakterne som bilag).
- 7) 55:3, 53:3
- 8) 28:10 (almindelig opfattelse).
- 9) 48:3, 41:3
- 10) 122:3
- 11) 143:3
- 12) 153:3
- 13) 175:3
- 14) 148:3
- 15) 126:3
- 16) 36:16
- 17) Ellingsgaard 1965:15
- 18) 67:10 (Se side 156.)
- 19) 116:3
- 20) 170:3
- 21) 103:3
- 22) 115:3
- 23) 118:3
- 24) 169:3
- 25) Minningarrít Føroya Fiskimannafelags 1911—1936, Tórshavn 1936.
- 26) 32:8 (Se også udtalelserne om skipperne i gamle dage).
- 27) 25:30
- 28) 36:3
- 29) 126:3
- 30) 96:32a. Hava gron el. ganga við gron = gå og være sur eller misfornøjet. Gron betyder snude eller fjæs. Hagl eller Hægl = haglkorn, skydehagl, også om en dråbe. Her anvendt som en måleenhed for skipperens psykiske tilstand. Meðferð = væremåde, væsen. Nøs = næse, Tøð = møg. Tøðgron = omtrent møgfjæs. Torvgron

= omtrent tørvefjæs. Torv = tørv.  
Leypur = en tremmekasse, som anvendes til transport og som bæres i et bånd over panden.

- 31) Ellingsgaard 1965:29
- 32) 72:3
- 33) 58:3
- 34) 148:3
- 35) 92:3
- 36) 49:3
- 37) 126:3
- 38) 121:3
- 39) 71:3
- 40) 62:3
- 41) 124:3
- 42) 41:3

### Bedstemanden (side 182 — 184)

- 1) Patursson II:299
- 2) 164:4
- 3) 120:4
- 4) 119:4
- 5) 105:4
- 6) 34:13
- 7) Føroya fiskimannafelag 1911—1936: 21.
- 8) 96:4 a
- 9) Paine 1970

### Kokken (side 184 — 188)

- 1) Sammenfatningsprotokol nr. 1.
- 2) 91:6
- 3) 87:6
- 4) 32:7
- 5) 41:5, 95:5 m. fl.
- 6) 96:5
- 7) Patursson II:388
- 8) 9a:6
- 9) Dette har flere sluppfiskere berettet, efter at indsamlingen er afsluttet.
- 10) 126:5
- 11) 175:5
- 12) 62:5
- 13) 103:6
- 14) 134:5
- 15) 143:5
- 16) 170:5
- 17) Personlig oplysning fra kok Sjørður Hansen, Tórshavn.
- 18) 18:13
- 19) 50:5
- 20) Brú 1940: 161 ff

### Motorpasseren (side 188)

- 1) Allerede i 1904 havde enkelte skibe motor. Hansen 1960:175.
- 2) Hansen 1960:175

- 3) Dette gjorde man for at spare på brændstoffet.
- 4) Patursson II:322
- 5) Patursson II:322
- 6) 28:10

### En slupfisker opdrages (side 189 — 200)

- 1) Radcliffe-Brown 1952:205
- 1a) Ellingsgaard 1965:8
- 2) 164:9
- 3) 62:9
- 4) 5:3
- 5) 96:9
- 6) Som det fremgår af et tidligere afsnit, så var det almindeligt, at faderen eller en slægtning hjalp den unge til rette ombord.
- 7) 55:9
- 8) 171:9
- 9) 125:9
- 10) 166:9
- 11) 83:9
- 12) Se side 70 f.
- 13) 48:7
- 14) 55:9
- 15) 4:5
- 16) 8:6
- 17) 62:9
- 18) 87:9
- 19) 52:9
- 20) 55:9
- 21) 67:9
- 22) 54:9
- 23) 64:9
- 24) 120:9
- 25) Se side 104.
- 26) 54:9
- 27) 25:27
- 28) 90:9
- 29) 40:9
- 30) 70:9
- 31) Weibust 1969:230
- 32) Weibust 1969:230
- 33) 121:8
- 34) 36:17
- 35) 23:11
- 36) 26:2
- 37) 48:8
- 37a) 88:8
- 38) 88:8
- 39) 93:8, 86:8, 102:8
- 40) 96:8
- 41) 23:11
- 42) 144:8
- 43) 164:8
- 44) 121:8
- 45) Weibust 1969: 211 ff.
- 46) 52:8
- 47) 49:8
- 48) Joensen 1975.
- 49) Henningsen 1961.
- 50) 16:6

- 51) Joensen 1966:23  
 52) Patursson II:297  
 53) 71:9  
 54) Ellingsgaard 1965:29  
 55) 25:23  
 56) 10:13  
 57) 25:15  
 58) Joensen 1966:25  
 59) Der findes ikke noget udtalt eksempel på, at en person har nægtet at række en anden bådshagen, kun meddelerens udsagn om, hvad der ville ske og hvordan man betragtede en person, der ikke ville hjælpe en anden.  
 60) 32:9  
 61) 36:3, 43:26  
 62) 49:26
- Rukka (side 200 — 207)**
- 1) 170:1  
 2) Jacobsen og Matras 1961  
 3) Nudansk ordbog 1969  
 4) Enkelte af disse er religiøst engageret.  
 5) 105:1  
 6) Heineman 1972  
 7) Heineman 1972:9  
 8) Goffman 1972:11 ff
- 9) Personlig oplysning fra museums-pædagog Bárður Jákupsson.  
 10) Personlig oplysning fra hr. Tollakur Djurhuus, Vágur.  
 11) 167:1  
 12) 19:19  
 13) 140:1  
 14) 79:1  
 15) 79:1  
 16) 81:1  
 17) 18:2 f  
 18) 120:1  
 19) 41:2, 99:1  
 20) Brú 1965: 17 og 35  
 21) 116:1  
 22) 115:1  
 23) Heineman 1972.  
 24) Wineck 1965: scapegoat  
 25) Kreck, Crutchfield and Ballachey 1965:453.  
 26) Joensen 1966:225  
 27) Brú 1965:58  
 28) Heineman 1972:11  
 29) Sjølund 1970:58  
 30) 123:1  
 31) 156:1  
 32) 48:1  
 33) 138:1

# Utrykte kilder

## Føroya Fornminnisavni, Tórshavn, Føroyar

### *Sluppminnisavningin*

Kildematerialet, som er indsamlet i forbindelse med denne undersøgelse, er opbevaret på Føroya Fornminnisavni under registreringsbetegnelsen *Sluppminnisavningin* og er bevaret som en enhed. Materialet ligger i nummerorden fra 1 — 212:

- 1 — 18 Omfatter materiale, som er indkommet som svar på spørgeskemaet: *Lívið umborð á teimum føroysku sluppunum, dórenn tær fingu motor*. Dette spørgeskema blev udsendt omkring 10. marts 1971.  
Materialet omfatter omkring 220 A 4 sider.
- 19 — 39 Omfatter materiale, som er blevet indsamlet ved hjælp af interviewer optaget på bånd. I transskriberet form omfatter dette materiale omkring 330 A 4 sider.
- 40 — 183 Omfatter svar på spørgeskemaet, som Tjóðlívsnevndin, Fróðskaparsetur Føroya udsendte i løbet af september/oktober 1971: *Spurnarblað nr. 1 Sluppminni; slupplívið*. Spørgeskemaet er struktureret og svarene er skrevet på selve spørgeskemaet. Det er på 40 sider.
- 184 — 212 Svar på supplerende spørgeskema, *FFMS nr. 12 uppískoyti til T 1: Slupplívið*. Dette skema omfatter 14 spørgsmål. Svarene på spørgeskemaet fylder ca. 140 A 4 sider.

*Myndasavn Føroya Fornminnisavn* (Føroya Fornminnisavn's billedesamling).

## Føroya Landsskjalasavn, Tórshavn, Føroyar

Påmønstringsprotokol, Tórshavn 1924.

Påmønstringsprotokol, Tórshavn 1927—32.

Skibsjournal for sluppen »Nólsoy« 1920.

# Litteratur

- Andersen, N. 1895: *Færøerne 1600 — 1709*, København.
- Andersen, Raoul and Wadel, Cato Ed. 1972: North Atlantic Fishermen Anthropological Essays on Modern Fishing. *Newfoundland Social and Economic Papers* No. 5. Institute of Social and Economic Research. Memorial University of Newfoundland.
- Andersen, Raoul, 1972: Hunt and Deceive: Information Management in Newfoundland Deep-Sea Trawler Fishing. I Andersen and Wadell 1972.
- Aubert, V. 1962: *The Ship as a Social System*. Oslo.
- Barth, Fredrik. 1966: *Models of Social Organization*. London.
- Barth, Fredrik 1971: *Social-antropologiska problem*. Bokförlaget Prisma/Föreningen Verdandi. Vänersborg.
- Blehr, Otto. 1963: Action Groups in a Society with Bilateral Kinship: A Case Study from the Faroe Islands. I *Ethnology* vol. II, No 3.
- Blehr, Otto. 1964: Ecological Change and Organizational Continuity in the Faroe Islands. I *Folk*, vol. 6, No. 1. København.
- Blehr, Otto. 1970: Kan nyere socialantropologiske synspunkter på menneskelig samhandling og samfunn være til hjelp for lokalhistorikeren? *Scandia*, Bd. 36, Lund.
- Bonnevie, Erik og Mitens, Edv. 1932: *Færøsk Lovsamling 1559—1931*. Bind I og II. Tórshavn.
- Bregenhøj, Carsten. 1970: *Interviewteknik. Et oplæg til indsamlingsproblemer*. København.
- Bringéus. 1962: Rec. i *Rig* 1962: 92 af Allan Nilsson: Studier i svenskt repslugeri: Nordiska museets handlinger 55. Stockholm 1961.
- Bringéus Nils-Arvid. 1968: Det etnologiska perspektivet. I *Rig* 1970.
- Bringéus, Nils-Arvid. 1972: Swedish Ethnology Today. *Ethnologia Europaea* Vol. VI, 2.
- Bringéus, Nils-Arvid. 1975: *Källkritiska problem inom etnologisk forskning*. Småskrifter från Etnologiska sällskapet i Lund. Lund.
- Bringéus, Nils-Arvid u. d.: *Svensk folklivsforskning. Några utvecklingslinjer*. Stencil. Lund.
- Brú, Heðin. 1940: *Høgni. Roman fra Færøerne*. Paa dansk ved Ingrid Hoffmeyer Bruzelius. København.

- Brú, Heðin. 1965: *Fastatøkur* (Roman) 2. udg. Tórshavn.
- Brú, Heðin. 1972: *Tað stóra takið* (Roman). Emil Thomsen. Tórshavn.
- Bruun, Daniel. 1929: *Fra de færøske Bygder. Samlede afhandlinger om gammeldags Sæd og Skik*. København.
- Brøgger, Jan. 1968: Hekseri og religiøs højkultur i Calabria. *Tidsskrift for samfunnsforskning* 2. Oslo.
- Brøgger, Jan. 1968: The Evil Eye in a Calabrese Village. I *Folk*. København.
- Buss, Reinhard J. 1973: The Klabautermann of the Northern Seas. An Analysis of the Protective Spirit of Ships and Sailors in the Context of Popular Belief, Christian Legend and Indo-European Mythology. *Folklore Studies*: 25. Los Angeles.
- Creagh-Osborne, Richard. 1973: *Sejlerbogen*. Fogtdals Bøger. København
- Daun, Åke. 1970: Etnologi — en kulturvetenskap. *Rig*, hæfte 3. Stockholm.
- Daun, Åke. 1970: Det etnologiska studiet af kulturel variation. *Sociologisk forskning*, Nr. 1.
- Daun, Åke. 1972: Some New Trends within European Ethnology in Sweden. *Ethnologia Europaea* Vol. VI, 2.
- Daun, Åke. 1974: *Förortsliv. En etnologisk studie av kulturell förändring*. Bogforlaget Prisma. Stockholm.
- Daun, Åke och Löfgren, Orvar 1971: Den ekologiska aspekten. *Nord-Nytt* nr. 2 1971.
- Degn, Anton. 1929: *Oversigt over Fiskeriet og Monopolhandelen på Færøerne*. Tórshavn.
- Djurhuus, Hans A. 1956: Eitt ár til skips, *Ritsavn* 4. bd. Tórshavn.
- Eidesgaard, H. M.: *Ein stjorna er tendrað*. Forlagið Eysturlund. Tórshavn.
- Ek, Sven B. 1974: (Recension af): Monika Minnhagen: Bondens bostad. En studie rörande boninglängans form, funktion och förändring i Sydöstra Skåne. Lund. 1973. *Rig* Stockholm.
- Ellingsgaard, Hans J. 1965: *20 ár til skips*. Forlag kirkjuliga missiønsfelagsins. Tórshavn.
- Erixon, Sigurd 1966: Termen »kulturfixering« och dess användbarhet. *Folk-Liv, Acta Ethnologica Europaea* 1966 tom XXX.
- Eskerød, Albert. 1947: Årets Åring. Etnologiska studier i skördens och julens tro och sed. *Nordiska Museets Handlingar*: 26. Stockholm.
- Faroe Seafood 1948 — 1973, Årsberetning* 1973. Tórshavn 1973.
- Firth, Raymond, 1951: *Elements of Social Organization*. London: Watts.
- Forman, Shepard. 1967: Cognition and the catch: the location of fishing spots in a coastal Brazilian village. *Ethnology* 6(4).
- Fricke, Peter H. ed. by. 1973: *Seafarer & Community*. Croom Helm, London.
- Fältarbetet. Synpunkter på etno-folkloristisk fältforskning. Utgiven av Suomalaisen kirjallisuuden seura och Svenska litteratursällskapet i Finland, *NEFA's publikationer*. Helsingfors 1968.
- Føroya Fiskimannafelag* 1911—1936. Tórshavn 1936.

- Føroyar undir frium handli í 100 ár. Minnisrit um frígeving Føroya handils 1. januar 1856.* Sett saman av Johan K. Joensen, Arnbjørn Mortensen og Poul Petersen. Tórshavn 1955.
- Færøerne I og II.* København 1958.
- Gennep, A. van. 1960: *The Rites of Passage*. Chicago.
- Gerndt, Helge. 1971: Fliegender Holländer und Klabautermann. *Schriften zur Niederdeutschen Volkskunde* Band 4. Göttingen.
- Goldstein, Kenneth S. 1964: A Guide for Field Workers in Folklore. *Memoirs of the American Folklore Society* 52. Hatboro, Pennsylvania.
- Goodlad, C. A. 1971: *Shetland Fishing Saga*. The Shetland Times Limited.
- Goffman, Erving. 1972: *Stigma. Den avvikandes roll och identitet*. Tema. Rabén och Sjögren. Stockholm.
- Goffman, Erving. 1968: *Asylums. Essays on the Social Situation of Mental Patients and Other Inmates*. Penguin Books 1968.
- Goffman, Erving. 1959: The Presentation of Self in Everyday Life. *A Doubleday Anchor Original*. A. 174. New York.
- Halcrow, A. 1950: *The Sail Fishermen of Shetland*. Lerwick.
- Hansen, Mogens, Thomsen, Poul og Varming Ole. 1971: *Psykologisk-pædagogisk ordbog*. Gyldendal. København.
- Hansen, J. Simun. 1960: *Havið og vit. Norðoyggja skipa og handilsøga*. 1. partur. Klaksvík.
- Hansen, J. Simun. 1966: *Havið og vit*. 2. partur. *Minniligir dagar*. Klaksvík.
- Hasslöf, Olof. 1944: Bankskutur, engelska kuttrar och moderna fiskebåtar. *Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm. Årsbok 1944*. Stockholm.
- Hasslöf, Olof. 1944: Fiskeredskap och arbetslag. *Folk-Liv 1944*.
- Hasslöf, Olof. 1949: *Svenska Västkustfiskarna. Studier i en yrkesgrupps näringsliv och sociala kultur*. Stockholm.
- Heinemann, Peter-Paul. 1972: Mobbning. Gruppvåld bland barn och vuxna. *Natur och Kultur*. Stockholm.
- Henningsen, Henning. 1961: *Crossing the Equator. Sailor's Baptism and other Initiation Rites*. København.
- Henningsen, Henning 1964/65: *Rus deposits og pennalisme*. Christiansfeld.
- Henningsen, Henning. 1970: Sømandsliv ombord og i land. Kilder og indordningssystemer. I *Sømand, Fisker, Skib og Værft. Introduktion til maritim etnologi*. København.
- Hermansson, Nanna. 1972: Nólsoy. *En farøisk bygd i omvandling*. Etnologiska institutionen med Folklivsarkivet. Stencil. Lund.
- Honko, Lauri. 1962: Geisterglaube in Ingermanland. *F. F. Communications N:o 185, Helsinki*.
- Hultkrantz, Åke. 1960: General Ethnological Concepts. *International Dictionary of Regional European Ethnology and Folklore*. Vol. 1. Copenhagen.

- Høgenesen, Róland Waag. 1968: Færøernes historie frem til anden verdenskrig. I *Færingar-Frønder*. Red. Anders Ølgaard. København.
- Høgenesen, Róland Waag u. d.: *Fólkasamansetingin í Føroyum 1801—1855* Manuskript.
- Jacobsen, M. A. og Matras, Chr. 1961: *Føroysk-Donsk orðabók, Færøsk-dansk ordbog*. Tórshavn.
- Jákupsstovu, Jákup í. 1972: *Kor fiskimanna í Føroyum. Wage Determination and Working Conditions for Fishermen in the Faroe Islands*. Tórshavn.
- Jensen, Jens Kusk. 1916: *Haandbog i praktisk sømandskab*. København.
- Joensen, Dánjal Jákup. 1945: *Bátar og skip*. Blaðfelagið. Tórshavn.
- Joensen, Joen Dalberg u. d.: *Færøernes fiskerierhverv for perioden 1955—69*. 3-månedsopgave. Aarhus Universitet.
- Joensen, Johan K. 1955: Peningaviðurskifti. Bankar og Sparikassar í *Føroyar undir fríum handli í 100 ár*. Tórshavn.
- Joensen, Joen Pauli 1972: *Færøske stuppfiskere. Etnologisk undersøgelse af en skibsbesætnings sociale liv*. Uppsats i folklivsforskning vid Folklivsarkivet, Lunds universitet, vårterminen 1972. (Manuskript).
- Joensen, Jóan Pauli. 1975: Steikipannuna á rassin — eitt føroyskt riddarslag. *Mondul* nr. 2. Tórshavn.
- Joensen, Jóan Pauli. 1975: »Lemperen« eller »manden ombord« i *Arv* 1975. Under udgivelse.
- Joensen, J. Pauli 1976: The Pilot Whaling in the Faroe Islands. *Ethnologia Scandinavica*, Lund. Under udgivelse.
- Joensen, Martin. 1966: *Fiskimenn* (Roman) 2. udg. Tórshavn.
- Joensen, Robert. 1946: *Útróður 1845—1945*. Klaksvík.
- Johansen, Sámal. 1970: *Á bygd fyrst í tjugundu öld*. Vágur.
- Jones W. T., 1972: World Views. Their Nature and Their Function. *Current Anthropology* 1972: 79—109.
- Linton, Ralph. 1936: *The Study of Man*. New York.
- Löfgren, Orvar. 1972: Resource Management and Family Firms: Swedish West Coast Fishermen. I Andersen and Wadell 1972.
- Löfgren, Orvar. 1974: *Fetströmming och lusmörtar. Folketro och kognitiva system i två kustbygder*. Stencil. Lund.
- March, Edgar J. 1960: *Sailing Drifters*. Periodical Marshall. London.
- Mitchen, G. Duncan. 1968: *A Dictionary of Sociology*. Routledge & Keagan Paul. London.
- Mortensen, Arnbjørn. 1955: Yvirlit yvir søgu einahandilins. Í *Føroyar undir fríum handli í 100 ár*. Tórshavn.
- Nemec, Thomas F. 1972: I Fish With My Brother: The Structure and Behavior of Agnatic-Based Fishing Crews in a Newfoundland-Irish Outport. I Andersen and Wadell 1972.
- Niemelä, P. 1965: Den växlande sociala strukturen på en finsk sillfiske-skuta. *Antropolognytt*, 3—4.

- Nilsson (Eskeröd), Albert. 1936: Interessedomänanz und Volksüberlieferung. *Acta Ethnologia* 1936: København.
- Nilsson, Allan. 1961: Studier i svenskt replageri. *Nordiska museets handlingar* 55. Stockholm.
- Nolsøe, Mortan. 1964: *Trúgv og siðir í samband við útróður í Føroyum*. Oslo (manuskript).
- Nolsøe, Páll J. 1963 ff.: *Føroya Siglingarsøga I* — ff, Tórshavn.
- Nudansk ordbog*. Politikens Forlag. København 1969.
- Paine, Robert. 1970: Informal Communication and Information-Management. *Canadian Review of Sociology and Anthropology* 7(4).
- Patursson, Jóannes. 1966: *Tættir úr Kirkjuboar søgu*. Tórshavn.
- Patursson, Erlendur. 1961: *Fiskiveiði-Fiskimenn 1850—1939. Minningarrit Føroya Fiskimannafelags 1911—14. november—1961*. Bd. I og II.
- Petersen, Poul. 1955: Undir fríum handli. Í *Føroyar undir fríum handli í 100 ár*. Tórshavn.
- Pettersson, Johan. 1953: *Den svenske Skagerakkustens fiskebebyggelse. En etnologisk studie*. Lund.
- Ploøyen, Christian. 1840: *Erindringer fra en Rejse til Shetlandsøerne, Ørkenøerne og Skotland i Sommeren 1839*. København. Genoptrykt af Einars Prent og Forlag, Tórshavn 1966.
- Poulsen, Jóhan Hendrik W. 1970: Friggjadagstrúgv og friggjadagsnøvn. *Fróðskaparrit. Annales Societatis Scientiarum Færoensis*. Tórshavn.
- Radcliffe-Brown, A. R. 1952: *Structure and Function in Primitive Society*. Essays and Addresses. London.
- Rasch, Aa. 1964: *Niels Ryberg 1725—1804. Fra Bondedreng til Handelsfyrste*. Aarhus.
- Rasmussen, R. K. 1959: Gomul Føroysk Heimaráð. *Annales Societatis Scientiarum Færoensis. Supplementum III*. Føroya Fróðskaparfelag. Tórshavn.
- Rasmussen, Petur M. og Samuelsen Hanus. 1965: *Føroya søga*. Hoydalar (Tórshavn).
- Sandström, Carl Ivar. 1963: *Psykologisk ordbok*. Stockholm.
- Schmidt, Johs. 1904: Fiskeriundersøgelser ved Island og Færøerne i sommeren 1903. *Skrifter udg. af Kommissionen for Havundersøgelser* No. 1. København 1904.
- Sjölund, Arne. 1970: *Gruppsykologi*. Halmstad.
- Skarði, Jóannes av. 1967: *Donsk-Føroysk orðabók*. Tórshavn.
- Solheim, Svale. 1940: *Nemningsfordomar ved fiske*. Oslo.
- Solheim, Svale. 1955: *Varsel om fiske. Det 12. nordiske folkelivs- og folkeminneforskersmøte*. Bergen og Voss 11—15 mai.
- Stéfansson, Unnstein. 1962: *North Atlantic Waters*. Reykjavík.
- Stiles, R. Geoffrey. 1972: Fishermen, Wives and Radios: Aspects of Communication in a Newfoundland Fishing Community. I Andersen and Wadell 1972.

- Storå, Nils. 1968: Frågelistan — ett insamlingsmedel. I Fältarbetet. Synspunkter på etno-folkloristisk fältforskning. *NEFA's publikationer* Nr. 1. Helsingfors.
- Sæmundsson, Bjarni. 1926: Fiskarnir (Pisces Islandiæ). *Islensk Dyr I*. Reykjavik.
- Svabo, J. Chr. 1959: *Indberetninger fra en Rejse i Færøe 1781 og 1782*. Udg. af N. Djurhuus. Selskabet til udgivelse af færøske kildeskrifter og studier. København 1959.
- Svensson, Sigfried. 1969: *Introduktion till Folklivsforskningen*. Natur och Kultur. Stockholm.
- Svensson, Sigfried. 1972: On the Concept of Cultural Fixation. *Ethnologia Europaea* Vol. VI, 2.
- Tunstall, Jeremy. 1969: *The Fishermen: The Sociology of an Extreme Occupation*. MacGibbon and Kee. London.
- Tyler, A. ed., 1969: *Cognitive Anthropology*. New York.
- Tåning, Å. Vedel. 1943: *Fiskeri- og Havundersøgelser ved Færøerne*. København.
- West, John F. 1972: *Faroe. The Emergence of a Nation*. London.
- Weibust, Knut. 1958: The Crew as a Social System. I *Norveg 6*. Oslo.
- Weibust, Knut. 1969: Deep Sea Sailors. A Study in Maritime Ethnology. *Nordiska Museets Handlinger* 71. Stockholm.
- Williamson, Kenneth. 1970: *The Atlantic Islands. A Study of the Faroe Life and Scene*. Routledge & Kegan Paul. London.
- Winick, Charles. 1964: *Dictionary of Anthropology*. Littlefield, Adams & Co. Paterson, New Jersey.
- Aarre, Bent. 1973: *Sejlernes lexikon*. J. Fr. Clausens Forlag. København.

# Bilag

## Bilag 1

### Færøernes fiskeflåde 1901 — 1938

År	tal	Br. reg. t.		År	Tal	Br. reg. t.	
		Ialt	gennemsnitl.			Ialt	gennemsn.
1901	87	5.326	61,2	1921	141	10.301	73,1
02	84			22	143	10.433	73,0
03	98			23	151	11.227	74,4
04	107	8.244	77,0	24	148	10.982	74,0
05	118	9.419	79,8	25	145	11.948	82,4
06	128			26	158	13.422	84,9
07	140	9.836	70,1	27	157	13.069	83,2
08	142	10.697	75,3	28	159	13.553	85,2
09	137	10.540	76,9	29	165	14.276	86,5
1910	137	10.546	77,0	1930	165	15.917	96,5
11	125	9.659	77,3	31	152	15.714	103,4
12	124	9.971	77,8	32	150	13.656	91,0
13	126	10.307	81,8	33	150	15.316	102,1
14	141	11.542	81,9	34	156	16.396	105,1
15	146	10.262	70,3	35	155	16.314	105,2
16	144	10.183	70,7	36	155	16.535	106,7
17	123	8.524	69,3	37	158	16.954	107,3
18	116	8.167	70,4	38	159	17.525	110,2
19	124	8.863	71,5	39	162	16.843	104,0
1920	144	10.369	72,7				

Efter E. Petersson i 1961: 82.

## Bilag 2

### Antal fiskeskibe fordelt på bygder

	1901	1911	1921	1932	1937
1 Klaksvík .....	2	5	15	25	20
2 Fugloy .....				1	
3 Viðareisði .....	1	1	2	1	
4 Norðdepil .....	1	3	2	1	1
5 Hvannasund .....		1	1	1	
6 Syðradalur .....				1	2
7 Húsar .....		1			
8 Kunoy .....		1			
Norðuroyar .....	4	12	20	30	23
9 Fuglafjørður .....	3	4	9	11	13
10 Syðragøta .....		1			
11 Norðragøta .....			1	1	
12 Leirvík .....			2	1	2
13 Gjógv .....		1	1	1	1
14 Eiði .....				1	
15 Oyndarfjørður .....			2	1	1
16 Ljósa .....			1	1	
17 Norðskáli .....		1			
18 Morskránes .....				1	
19 Rituvík .....				1	1
20 Lambi .....				1	1
21 Sölmundarfjørður .....				1	1
22 Glyvvar .....			1		2
23 Saltangará .....		1		1	2
24 Toftir .....	1			2	5
25 Skáli .....				4	5
26 Strendur .....			1	9	3
Eysturoy .....	4	8	18	37	37
27 Vestmanna .....	4	10	12	12	10
28 Hósvík .....				1	
29 Kollafjørður .....					1
30 Tórshavn .....	35	40	23	26	27
31 Nólsoy .....	1				
Streymoy .....	40	50	35	39	38
32 Skarvanes .....			1		
Sandoy .....			1		
33 Seyrvágur .....		1	1	7	6
34 Miðvágur .....	2	3		1	1
35 Sandvágur .....	1	3	10	4	10
Vágarnar .....	3	7	11	12	17
36 Hvalbæ .....		1		1	
37 Tvøroyri .....	26	41	37	37	29
38 Hov .....				1	1
39 Porkeri .....		1		3	
40 Vágur .....	10	22	24	26	28
Suðuroy .....	36	65	61	68	58
<b>Hele landet .....</b>	<b>87</b>	<b>142</b>	<b>146</b>	<b>186</b>	<b>173</b>

Efter E. Patursson I 1961: 122.

## Bilag 3

### Oversigt over sluppernes ejendomsforhold

Antal virksomheder	antal skibe:	i alt:	i %:		
2	6	12	13,8	Ejendomsforholdene 1901	
1	4	4	4,6		
5	3	15	17,2		
4	2	8	9,2		
48	1	48	55,2		
60		87	100,0		
1	12	12	8,4	Ejendomsforholdene 1911	
1	9	9	6,3		
1	8	8	5,6		
1	5	5	3,5		
6	4	24	16,8		
2	3	6	4,2		
4	2	8	5,6		
71	1	71	49,6		
87		143	100,0		
1	18	18	12,4	Ejendomsforholdene 1921	
1	9	9	6,2		
3	8	24	16,4		
1	7	7	4,8		
1	6	6	4,1		
1	5	5	3,4		
1	4	4	2,7		
1	3	3	2,1		
10	2	20	13,7		
50	1	50	34,2		
70		146	100,0		
1	14	14	8,3	Ejendomsforholdene 1937	
2	9	18	10,7		
1	7	7	4,2		
1	6	6	3,6		
4	5	20	11,9		
4	4	16	9,5		
5	3	15	8,9		
6	2	12	7,2		
60	1	60	35,7		
84		168	100,0		

Kilde: Petrusson II 1961: 339 ff.

## Bilag 4

Justm. Reglement (nr. 249) i Henhold til Sølovens § 45 for Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord i færøske Fiskerskibe.

I Henhold til § 45 i Sølov af 1. April 1892 og allerhøjeste Resolution af 10. December s. A. fastsættes herved følgende Bestemmelser angaaende Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord paa Fiskerskibe hjemmehørende paa Færøerne.

### I SKIBSMANDSKABETS FORPLEJNING

#### 1. OM SKIBSMANDSKABETS FORPLEJNING I ALMINDELIGHED

Provianten skal være sund og i enhver Henseende forsvarlig og saa frisk, holdbar og vel konserveret, som det paa det Sted, hvor Skibet provianterer, er muligt at erholde den. Skibet maa ikke forlade Havn uden at være rigeligt forsynet med for Rejsen nødvendig og tjenlig Proviant. Vand til Drikke og Madlavning skal være til Stede i rigelig og passende Mængde efter den forestaaende Rejse Beskaffenhed, og det er Skibsførerens Pligt, naar Skibet forsynes med Vand, at drage Omsorg for, at dette er af saa god Beskaffenhed som muligt. Skibene skal paa længere Rejser være forsynede med Jernvandskasser. Paa kortere Rejser og i koldt Klima kunne Vandfastager af Træ benyttes; men disse skulle da altid være forkullede indvendig, og mindst en Beholdning for 8 à 10 Dage skal være under Dæk. Skulle noget af Provianten blive saa forringet eller beskadiget, at den ophører at være passende Næringsmiddel, da skal den kasseres og intet deraf udgives til Mandskabet.

#### 2. EN MANDS KOST ELLER RATION

Denne skal ugentlig udgøre: Brød, haarde Skonrogger eller Hvedekiks 7 Pd; eller blødt Rug- eller Hvedebrød 10 Pd; Fisk, fersk eller blød saltet for 4 Dage 6 Pd. Kød, raat saltet for 3 Dage 3 Pd; eller tørret Lammekød for 3 Dage 1 Pd. 50 Kv.; Smør 75 Kv., eller Margarine 1 Pd; Byggryn eller Ris til Grød for 2 Dage henholdsvis 25 eller 30 Kv.; Byggryn, Ris eller Sago til Grynsuppe for 1 Dag 15 Kv.; Ærter eller Bønner for 2 Dage 80 Kv.; Hvedemel til Budding, Pandekager eller lignende for 2 Dage 1 Pd; Kartoffler enten friske for 7 Dage 8 Pd., eller tørrede for 7 Dage 32 Kv.; Sukker til The og Kaffe 1 Pd. 25 Kv.; Kaffe, ubrændt eller brændt og malet, henholdsvis 30 eller 24 Kv.; Te 6 Kv.; Salt, Sennep, Peber, Kanel og andre Krydderier, Eddike til Sennep, Hvedemel og Smør til Jævning paa Grøntsager, Citronsaft (lime-juice), Sukker, Rosiner eller Svesker til Grynsuppe, samt hvad der i øvrigt behøves til Madens Tillavning, udgives i passende Mængde. Til Ærter gives jævnlige friske eller henkogte Løg, til Fiskemaaltiderne Smørsauce med Sennep og til Melspiserne Sirup, Melasse eller i Mangel deraf Sukker.

Hvalkød, ferskt eller saltet, med Spæk af Grindehval eller Kvæssing, kan gives 2 gange ugentlig i Stedet for 1 Dag Kød og 1 Dag Fisk, og er Rationen deraf da for 2 Dage 2 Pd. Hvalkød og 40 Kv. saltet eller 30 Kv. tørret eller røget Spæk.

Drikkevand. Herfor er som Regel ingen Ration, og denne kan kun gives, naar Beholdningen paa Grund af usædvanlig lang Rejse, Udlækning, Overbordskylning eller anden uforudseelig Hændelse er saaledes formindsket, at der er Fare for, at den skal slippe op, forinden Skibet naar Bestemmelsesstedet.

#### 3. Fra overstaaende Bestemmelser kunne følgende AFGIVELSER gøres:

Hvis fersk eller saltet Fisk ikke haves eller kan faas, gives i dennes Sted en Ration Kød eller Hvalkød med Spæk. Skulde det Tilfælde indtræde, at Smørret eller Margarinen slipper op, kan der i Stedet for 1 Pd. Margarine udgives 2 Pd. tørret fedt Kød eller 2 Pd. saltet eller 1 Pd. 50 Kvint tørret eller røget Spæk af Grindehval eller Kvæssing; men Smør eller Margarine skal atter udgives, saa snart det er muligt at erholde det til rimelig Pris. Naar Margarine udgives, skal det være af anerkendt god Kvalitet<sup>1)</sup>. Hvis Forraadet af en eller anden Proviantstort paa Grund af usædvanlig lang Rejse, Havari eller anden uforudseelig Omstændighed skulle slippe op, kan der udgives andre Sorter i Stedet f. eks. Kød for Fisk og omvendt, Hvalkød med Spæk for Kød eller Fisk, Gryn for Ærter eller Bønner o. s. v., hvormed Mandskabet da skal være tilfreds. Det i Kabysse opsamlende Madfedt maa kun i frisk Tilstand benyttes til Madlavning.

### II. SKIBSMANDSKABETS OPHOLDSRUM

Ethvert Opholdsrum for Skibsmandskabet skal, indtil anderledes maatte blive be-

stemt, i Overensstemmelse med de alt nugældende Regler have et Kubikindhold af mindst 66 Kubikfod for hver Mand og et Fladeindhold maalt paa Dækket eller Gulvet i et saadant Rum, af mindst 11  $\frac{3}{10}$  kv.-Fod, ligeledes for hver Mand. I Opholdsrummet, som skal holdes rent, tørt, vel kalfatret og tættest baade i Dækket og Skodderne samt saa vidt muligt godt ventileret, maa intet henstaves, som ikke er Skibsmandskabets Ejendom. Proviant, fugtige Klæder eller andre for Sundheden skadelige Sager maa ikke opbevares i Opholdsrummet. Dog skal det, hvis Kabysen findes i dette, være tilladt sammesteds at ophænge Klæder til Tørring.

### III. REGLEMENTETS IKRAFTTRÆDEN m. v.

Nærværende Reglement er gældende fra den 1. Januar 1894, dog saaledes at de i Reglementets Afsnit I. indeholdte Bestemmelser træde i Kraft for paagældende Skib fra det Tidspunkt, da Skibet første Gang efter den 1. Januar 1894 er i dansk Havn; indtil da forholdes efter de nugældende Regler.

1) Afsnit I Nr. 3, tredje Stykke, hvorefter Spiritus kan udgives som ekstra, saasom under haardt Vejr, anstrengende Arbejde el. lign., er ophævet ved Bek. Nr. 662 af 28. Dec. 1917.

## FORHYRINGSKONTRAKT.

Undertegnede *J. Mohr* af *Tórshavn*  
 Fører af *Skonnert »Lalla Rookh«* og undertegnede til Fiskeri med  
 samme antagne Mandskab, indgaa herved følgende Kontrakt:

1.

Mandskabet forbindes til i indeværende Aar at fare med bemeldte Skib, saalænge det driver Fiskeri, være sig med Haandline eller Langline og hvad enten Fiskeriet udøves her ved Færoerne, under Island, Rockall eller andet Steds og forlader kun Skibet med Skipperens Tilladelse.

2.

Mandskabet erholder fri Kost, der uddeles efter Reglement for Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord i færøske Fiskerskibe af 6. November 1893.

3.

Rederiet leverer og bekoster samtlige Fiskeredskaber til Mandskabet, samt det nødvendige Salt til Fiskens Nedsaltning.

4.

Udbyttet af den Fisk, der fanges i Aarets Løb, deles saaledes, at Rederiet tager 2/3 Dele og Mandskabet 1/3 Del af Fangsten, hvilken sidste 1/3 Del sammen med Skibets 2/3 Dele bliver at foranstalte solgt til den Højestbydende, eller til den, der tilbyder de gunstigste Betingelser for Købet. Af Mandskabets 1/3 Del tilkommer der Kaptainen 2 Parter. Bedstemanden 1 1/2 Part. Kokken 1 Part og hver af det øvrige Mandskab 1 Part og bliver ved Fællesfiskeriet (Langlinefiskeriet) Parterne at beregne ligeligt og i Forhold til det Antal Mand, der have deltaget i Fiskeriet. Ved Haandlinefiskeriet blive de ovennævnte 2 Parter til Kaptainen, den 1/2 Part til Bedstemanden og Kokkens ene Part først at udfinde som Middelparter og trækkes samlede fra den ovennævnte 1/3 Del af Fangsten. Resten deles imellem det øvrige Mandskab og Bedstemandens (1 Part) i Forhold til det Antal Fisk, enhver har trukket. Fire smaa regnes for én stor Fisk. Undermaals regnes ikke med, lige saa lidt som hvad Kaptainen maatte fiske. Rederiet overtager Kokkens Part imod at betale ham 40 Kroner om Maaned.

Fiskere, som gøre deres første Tour, tilkommer der kun 3/4 Part af den Fisk, der fanges med Langline, dog kan efter Kaptainens Skjøn den, der udviser Dygtighed og Flid, erholde fuld Part.

Den eventuelle 1/1 Part, som muligvis fradrages, kan efter Skipperens Skjøn delvis eller helt tillægges dem af Mandskabet, der have faret længst med Fartøjet og vist sig flinke og ordentlige, som Tillæg til deres Part. Tilfalder den ikke nogen enkelt af Mandskabet, tilfalder den hele Mandskabet.

Den Mandskabet tilkommende Betaling kan ikke forlanges udbetalt før 3 Maaneder efter, at den sidste Fangst er solgt.

5.

Alt Fund deles, efter at være udbragt i Penge, samt efter at alle Omkostninger, der ere anvendte paa samme, ere fradragne, i 2 lige Dele, hvoraf Rederiet erholder den ene Halvdel og Mandskabet den anden. Af Mandskabets Halvdel tilfalder der Kaptainen 2 Parter, Bedstemanden 1 1/2 Part, hver af det øvrige Mandskab 1 Part.

6.

Af Rogn og Lever, der foranstaltes solgt af Rederiet, erholder dette 2/3 Dele og Mandskabet 1/3 Del, der deles i samme Forhold som Linefiskeriet. Hellefisk tilfalder Rederiet alene. Gæller og Lipper tilhører Skipperen.

7.

Mandskabet fisker Gogger, fører Salt, Vand og Proviant om Bord og Fisken i Land, uden Godtgjørelse. Efter endt Fiskeri er det pligtigt at følge Skibet til dets Vinterhavn paa Færøerne og hjælpe til med dets Aftakling og Fortøjning.

8.

Mandskabet maa ikke medtage Spiritus om Bord uden Skipperens Tilladelse, og ikke begive sig i Land, uden at Skipperen eller den, han har sat om Bord i sit Sted, giver Tilladelse dertil.

9.

Skulle nogen af Mandskabet dessertere fra Fartøjet, før Aarsfiskeriet er sluttet, forbryder han Halvdelen af sin Fortjeneste. I øvrigt underkaste vi os Lov af 1ste April 1892, saaledes som den ved Anordning af 4de November s. A. er udvidet til Færøerne.

Thorshavn, den 16. Marts 1894.

## KONTRAKT

for

Forhyring af Mandskab til Skibe, som tilhører Medlemmer af  
»Færøernes Rederiforening«.

Undertegnede erkender herved at være forhyrede med Fiskerskibet »Ternan«  
af Norddeble ført af S. H. Christiansen  
efter de Bestemmelser, som indeholdes i Søloven og Anordning af 4. November 1892,  
dog med følgende særlige Vilkaar:

- Tjenesten tiltrædes om Bord (straks eller efter Tilsigelse) og varer, saa længe der drives Fiskeri med Skibet i indeværende Aar. Tilrigningsarbejdet, forsaavidt det er udført af Mandskabet inden Paamønstringen, betales med 5 Kroner pr. Dag, foruden med fri Forplejning om Bord.
- Rederiet lønner Skipperen, udreder Hyrerne til Bedstemanden og Kokken samt afholder alle Driftsudgifter.  
En Del af den fælles Fangst kan anvendes til Kost om Bord og til Agn i samme Omfang, som hidtil har været Sædvane, uden at Besætningen faar nogen Godtgørelse herfor.
- Af Resten af Fiskeriudbyttet erhoder Rederiet 2/3 og Besætningen 1/3.  
Besætningens Andel ved Haandlinefiskeri deles i Forhold til det Antal Torsk, Langer, Brosmer, Kuller og Sej paa mindst 12" Længde, som hver har fanget, idet en »stor« Fisk regnes med 4 »smaa.« Som stor Fisk regnes kun Torsk og Langer paa mindst 18" Længde. Paa samme Maade deles Udbyttet af Lever og Rogn.  
I alle andre Tilfælde deles nævnte Udbytte lige mellem Mandskabet (Skipper og Kok ej medregnede). For de Personers Vedkommende, som ikke i mere end eet Aar har drevet Fiskeri om Bord i Fiskefartøjer, kan Skipperen anvende indtil 1/4 af deres Part ved Langlinefiskeri til Fordel for en eller flere af det øvrige Mandskab.
- Bjærgeløn deles efter Sølovens § 228, 2. Stk. Mandskabets 1/3 af den Helleflynder, som ikke bliver benyttet til Agn og Proviant, deles ligeligt imellem hele Besætningen med Undtagelse af Skipperen.
- Mandskabet skal erholve sin Andel af Fangsten fradelt, naar Flertallet fordrer det, inden Udlosningen af det paagældende Parti er paabegyndt. I andet Fald foranstalter Rederiet Mandskabets Part solgt paa fordelagtigste Vilkaar og uden Vederlag.  
Ved Salg af Fangst udenfor Færøerne fradrages i Brutto-Udbyttet forlods som Godtgørelse til Rederiet for Kost og Hyre samt Skibsudgifter: Naar Fangsten sælges i Sjetland eller Ørkenøerne 1 1/4 Øre pr. Pund, andre Steder 1 1/2 Øre pr. Pund. Ved Salg til Storbritannien regnes 1 Pund Sterling til 18 Kr. 5 Øre.  
Rederiet foranstalter Skibets Fangst assureret for mindst 9000 Kr. Præmien fragaar forlods af Fangsten.  
Ved hvert Parti Fisk, der landes, skal der gives Mandskabet en Opgørelse angaaende Vægt og Antal af Fisken.  
Ved den endelige Afregning efter endt Fiskeri sørger Rederiet for, at der samtidig med Udbetalingen gives hver især af Mandskabet en specificeret Opgørelse for den Tid, han har været om Bord.  
Der tilstaaes mindst een af Mandskabet Ret til at overvære Vejningen og optage Fortegnelse over Vægten, naar Fangst landes og afleveres til Salg.  
Ved Salg af levende Fisk fratrækkes foruden de foranførte Udgifter forlods i Salgssummen Udgifterne ved Transport af Fisken fra Skibet til Markedet.  
Ved Salg pr. Stk. beregnes 20 pCt. forlods i Stedet for henholdsvis 1 1/4 og 1 1/2 Øre pr. Pund foruden Udgifterne ved Transport af Fisken fra Skibet til Markedet.  
Foranstaaende Bestemmelser gælder ikke, naar hele Mandskabet følger med Skibet, men kun naar Mandskabet har Hyre.
- Bedstemanden erhoder som Tillæg til sine øvrige Vilkaar 1/2 Gennemsnitspart. Ved Beregningen af samme lægges hele Besætningens Antal til Grund.
- Kokken erhoder en maanedlig Hyre af 100 Kroner.
- Den Del af Lipper, som ikke benyttes om Bord, tilhører Skipperen, som har Ret til at disponere over dem til Fordel for hvem han vil.
- Mandskabet faar dets Tilgodehavende for den Fisk, som er landet forinden Juli Maanedts Udgang, udbetalt inden Oktober Maanedts Udgang. Tilgodehavendet for den øvrige Fangst er forfalden til Udbetaling inden Aarets Udgang, og skal i Til-

fælde af, at Tilgodehavendet ikke er afhentet inden den fastsatte Tid, tilsendes Vedkommende pr. Post. Mandskabets Andel af Lever og Rogn udbetales kontant ved hver Landing.

10. Mandskabet erholder fri Kost, der uddeles efter Reglement for Skibsmandskabets Forplejning og Opholdsrum om Bord i færøske Fiskerskibe af 6. Nov. 1893. Det paahviler Skipperen at foranstalte Provianten nøjagtig afvejet og uddelt efter Reglementet. Dog kan Brød uddeles frit, for saa vidt Mandskabet foretrækker dette.
11. Rederiet leverer og bekoster samtlige Fiskeredskaber til Mandskabet samt det nødvendige Salt til Fiskens Nedsaltning.
12. Mandskabet fisker Gogger, fører Salt, Vand, Is, Sne og Proviant om Bord og Fisker i Land uden Godtgørelse. Efter endt Fiskeri er det pligtigt at følge Skibet til dets Vinterhavn paa Færøerne og hjælpe til med dets Aftakling og Fortøjning.
13. Mandskabet maa ikke medtage Spiritus om Bord uden Skipperens Tilladelse og ikke begive sig i Land, uden at Skipperen eller den, han har sat om Bord i sit Sted, giver Tilladelse dertil.
14. Rederiet foranstalter og bekoster alt Rengøringsarbejde ombord, inden Skibet gøres sejlfærdigt om Foraaret, og skal navnlig Køjer og Opholdsrum renses og vadskes samt eventuelt desinficeres, forsaavidt saadant, paa Grund af tidligere Sygdom ombord, maatte findes fornødent.
15. Saavidt muligt afhenter Rederiet Mandskabet i den nærmeste Havn eller yder Mandskabet en passende Rejsegodtgørelse, der dog ikke maa overstige 2 Kr. pr. Mand.

Thorshavn, den 14. Marts 1919.

## Bilag 7

### KONTRAKT

indgaaet mellem

»Færøernes Rederiforening« og »Føroya fiskimannafelag« for Forhyring af Mandskab til Skibe, som tilhører Medlemmer af »Færøernes Rederiforening.«

Undertegnede erkender herved at være forhyret med skibet af ført af fra 193 til efter de i den almindelige Lovgivning indeholdte Bestemmelser, dog med følgende særlige Vilkaar:

#### § 1.

Tjenesten tiltrædes om Bord straks eller efter Tilsigelse og varer saa længe som ved Paamønstringen fastsat.

#### § 2.

Rederiet lønner Skipperen og udreder Bedstemandsparten med 2 % af Bruttofangsten efter sædvanlige Fradrag, samt Kok, Motorpasser eller Maskinpasser og afholder alle Driftsudgifter.

#### § 3.

En Del af den fælles Fangst skal kunne anvendes til Agn og til Kost om Bord i samme Omfang, som hidtil har været Sædvane, uden at Besætningen faar nogen Godtgørelse herfor.

Den øvrige Del af Fiskeriudbyttet deles ved Torskefiskeriet saaledes, at Mandskabet beholder 35 % og Rederiet 65 %.

Ved Haandlinefiskeri fra Skib deles Mandskabets Andel i Forhold til det Antal Torsk, Langer, Kuller, Brosmer og Sej paa mindst 12 Tommers Længde, som hver enkelt har fanget, idet en stor Fisk regnes lige med 4 smaa. Som stor Fisk regnes kun Torsk og Langer paa mindst 18 Tommers Længde. Mandskabets Andel af Lever og Rogn samt den Helleflynder, som ikke benyttes til Agn eller Proviant, ligesom Udbyttet i alle andre Tilfælde deles ligeligt mellem Mandskabet, hvorved Skipper og Kok ikke medregnes.

#### § 4.

Bjærgeløn deles efter Sølovens Bestemmelser.

#### § 5.

Kokkens Hyre fastsættes til 150 Kr. pr. Maaned. Dog beholder han, naar Besætningen udgør 22 Mand eller derover et Tillæg af 25 Kr. maanedlig.

Kokken skal fortrinnsvis og paa forsvarlig Maade passe sin Kokkegerning, hvortil ogsaa henhører forsvarlig Renholdelse af Opholdsrummene. Det påhviler desuden Kokken i Forbindelse med Skipperen at paase, at den nødvendige og tilstrækkelige Proviant kommer om Bord i god og ufordæret Vare.

Kokken skal kunne deltage i Fiskeriet, naar Flertallet af Besætningen tillader det for hver enkelt Tur.

#### § 6.

Motorpasseren beholder foruden sin Fiskepart en Maanedshyre, der fastsættes saaledes:

For Skibe med til og med 120 HK Maskine 100 Kr.  
» » over 120 » » 150 »

Motorpasseren skal heraf lønne sin eventuelle Medhjælp til Maskinens Pasning. Han skal være pligtig til til enhver Tid at holde Maskinen i god Stand og til efter endt Fiskeri at aflevere Maskinen rensat og smurt uden Godtgørelse.

#### § 7.

Mandskabet fører Salt, Vand, Is, Sne og Proviant om Bord og Fisken i Land uden Godtgørelse. Efter endt Fiskeri er det pligtigt at følge Skibet til dets Vinterhavn paa Færøerne og hjælpe til med dets Aftakling og Fortøjning. Har Mandskabet, efter at

Skibet er forløjet, forladt dette, og Fisken ikke er udlosset, skal det derefter ikke være forpligtet til at udlosse eller bære Udgifterne ved Udlosningen af større Andel af Fisken end Mandskabets Part. I Tilfælde af, at Mandskabet skal udføre Tilrigningsarbejde, sker dette ifølge Akkord med Skipperen.

§ 8.

Mandskabet erholder fri Kost om Bord efter de til enhver Tid gældende Lovbestemmelser. Det paahviler Skipperen at foranstalte Provianten nøjagtigt afvejet og uddelt efter Reglementet. Dog kan Brød uddeles frit, for saa vidt Mandskabet foretrækker dette.

§ 9.

Mandskabet maa ikke medtage Spiritus om Bord eller begive sig i Land uden Tilladelse fra Skipperen eller den, der har Befalingen i hans Sted.

§ 10.

Mandskabets Ophold hjemme før Østlands- eller Grønlandsfiskeriets Begyndelse maa ikke overstige 14 Dage efter, at Fisken fra den foregaaende Tur er udlosset.

De fastlønnede Folk, Kok og Motorpasser, har ikke Krav paa Løn for mere end 14 Dage, selv om Skibet ligger længere hjemme.

§ 11.

For Nedsejling med Fangst erholder Mandskabet en Maanedshyre paa 150 Kr.

§ 12.

Rederiet foranstalter og bekoster alt Rengøringsarbejde om Bord, inden Skibet gøres sejlkart ved Fiskesæsonens Begyndelse, og skal da navnlig Køjer og Opholdsrum renses omhyggeligt samt desinficeres, om saadant paa Grund af Smittefare er nødvendigt.

Desforuden paahviler det Skipperen, for at forebygge Smittefare om Bord, at have sin Opmærksomhed henvendt paa, at Personer, der kan antages at lide af smitsomme Sygdomme, navnlig Tuberkulose, bliver undersøgt af en Læge, inden de paamønstres.

§ 13.

Ved Fiskeriets Paabegyndelse og Afslutning afhenter og afsætter Rederiet Mandskabet i den nærmeste Havn, eller yder Mandskabet en passende Rejsegodtgørelse, dog ikke over 10 Kr. om Aaret for Rejser.

§ 14.

Mandskabet skal erholde sin Andel af Fangsten fradelt, naar Flertallet forlanger det, inden Udlosning af det paagældende Parti er paabegyndt. Saadan Fradeling kan ikke forhindres, men skal dog kun kunne finde Sted, naar Skibet befinder sig paa en efter Skibsførerens Skøn egnet Plads, og forsaavidt Fiskeriet ikke lider væsentligt Forsinkelse derved.

Naar Fiskepartiet ikke kan opvejes i Fællesskab, skal Mandskabets Andel dog kunne fratages efter Skøn af Skipper og Bedstemand. Mulige Differencer skal ved endelig Afregning udlignes, idet Gennemsnitsprisen for samme Skibs Fangst den paagældende Tur lægges til Grund.

Alt Salg ved Fradeling maa kun foregaa mod kontant Betaling eller mod fornøden Bankgaranti, og det i Tilfælde af Salg ved Fradeling fremkomne Provenu skal enten tilstilles Rederiet eller »Føroya Fiskimannafelag«, idet Fremsendelse til Tredjemand er ulovlig. Er Provenuet tilsendt »Føroya Fiskimannafelag«, indestaar dette Rederiet for eventuelle Forskud til Mandskabet i indeværende Aar, dog kun saa vidt den paagældende Fiskepart tilstrækker. Saadanne Udlæg refunderes Rederiet efter hver endt Afregning og Pengenes Udbetaling til Mandskabet.

Ved Fradeling skal Mandskabets Andel udlooses.

For saa vidt Fradeling ikke finder Sted, foranstalter Rederiet Mandskabets Part solgt efter en mellem Parterne i hvert enkelt Tilfælde oprettet Salgskontrakt og uden Vederlag.

For saa vidt der ikke i den i nærværende Paragrafs 3. Stk. omhandlede Salgskontrakt er fastsat en kortere Udbetalingsfrist, faar Mandskabet sit Tilgodehavende for den Fisk, som er landet forinden Juli Maanedts Udgang, udbetalt inden Oktober Maanedts Udgang. Tilgodehavende for den øvrige Fangst er forfaldet til Udbetaling inden Aarets Udgang og skal i Tilfælde af, at Tilgodehavendet ikke er afhentet inden den fastsatte Tid, tilsendes Vedkommende pr. Post, tilligemed en specificeret Opgørelse af Vægt, Pris, Fisketal, hvad der er pr. Stk. samt alle Fradrag baade forlods og af hver enkelt Part.

Ved Landing af fælles Fangst skal der gives en af Mandskabet Ret til at overvære Vejning og Vragning og der optage de fornødne Optegnelser.

Under Fiskeriet skal Rederiet holde Fangsten forsikret til 15000 Kr. Værdi. Præmien fragaar forlods af Fangstudbyttet.

Ved Salg af Fangst udenfor Færøerne fradrages i Bruttoudbyttet forlods som Godtgørelse til Rederiet for Kost og Hyre samt Skibsudgifter 2 1/2 Øre pr. kg. Dette gælder dog ikke, naar hele Mandskabet følger med Skibet, men kun naar Mandskabet har Hyre. Ved Salg til Storbritannien regnes 1 Pund Sterling til Dagens Kurs i danske Penge paa Afregningsdagen i Føroya Banki.

#### § 15.

Denne Kontrakt gælder for Aaret 1933.

Forhandling skal finde Sted i Oktober Kvartal efter Tilsigelse fra Rederiforeningen.

Ved Forligsforhandlingerne mellem Færøernes Rederiforening og Føroya Fiskimannafelag den 8. Marts 1934 enedes Parterne om følgende Forlig:

- Punkt 1. Kontrakten for 1933 er gældende med følgende Ændringer.
- Punkt 2. Ved Fiskeriets Begyndelse og Afslutning afhenter og afsætter Rederiet Mandskabet i den nærmeste Havn og yder Mandskabet en Rejsegodtgørelse svarende til Udgifterne i den Rejserute, der af Rederiet eller Kaptajnen paa dettes Vegne anvises.
- Punkt 3. Mandskabets Ophold hjemme før Østlands- og Grønlandsfiskeriets Begyndelse varer 14 Dage, medmindre Flertallet af Mandskabet og Skipperen bestemmer en kortere Tid. I Tilfælde af Arbejdsstandsning under Ferien er Mandskabet pligtigt til, efter Rederiets Tilsigelse, mod Godtgørelse at losse Salt og Proviant m. m.
- Punkt 4. Motorpasserens Godtgørelse for at rense og smøre Maskinen efter endt Fiskeri fastsættes til tre Dages Hyre.
- Punkt 5. Mandskabet fører al Fisken gratis i Land, medens Rederiet yder Fiskerne en passende Godtgørelse for Ombordføring af Salt, Kul, Proviant m. m.
- Punkt 6. Mandskabet erholder 50% mere Sukker og Margarine end Reglementet bestemmer.
- Punkt 7. Afregning med Mandskabet sker inden 15. Oktober og inden 15. December.
- Punkt 8. Paa hvert Skib ansættes Lastemand, naar Mandskab, Skipper og Roder er enige derom. Hans Løn udgør, for hver Fisketur, Gennemsnitsfortjenesten af de 3 bedste Fiskeres Part for den paagældende Tur. Mandskabet betaler 35% af hans Løn. Lastemanden teller ikke med med Hensyn til Forhøjelse af Kokkens Hyre.

sign. *M. Winther.*

den

193

#### En Erklæring fra Forligsmanden.

Naar der baade hos Redere og Fiskere synes at herske Tvivl om Punkt 5's rette Forstaaelse i det mellem disse indgaaede Forlig, skal jeg paa given Foranledning udtale at dette (punkt 5) skal indsættes i Kontraktens § 7 i Stedet for det hidtil gældende første Punktum, medens Paragrafens øvrige Indhold er gældende.

sign. *M. Winther.*

## Skrifter från Folklivsarkivet i Lund

(CWK Gleerup i distribution):

1. John Pape, *Kloka flickan från Vallåkra*. Lund 1949. 176 sid.
2. Johan Pettersson, *Kupolbyggnader med falska valv*. Engl. summary. Lund 1954. 56 sid.
3. Norden och kontinenten. *Föredrag och diskussioner vid Trettonde nord. folklivs- och folkminnesforskarmötet i Lund 1957*. Deutsches Ref. Lund 1958. 208 sid.
4. Karl Mattisson, *Det sydsvenska halmtaket*. Deutsches Ref. Lund 1961. 179 sid.
5. Axel Hörlén, *Knyppling och knypplerskor i södra delen av Ingelstads härad*. Deutsches Ref. Lund 1962. 136 sid.
6. Nils-Arvid Bringéus, *Brännodling. En historisk-etnologisk undersökning*. Engl. summary. Lund 1963. 183 sid.
7. Viktor Åkerman, *Minnen och anteckningar från Gårdslövs och Önnarps pastorat*. Deutsches Ref. Lund 1965. 153 sid.
8. Selma Frode Kristensen, *Vid brunnen. En kulturbild från sekelskiftet*. Deutsches Ref. Lund 1966. 127 sid.
9. Artur Larsson, *Hur annorlunda då. Minnen från ett samhälle på Söderslätt*. Deutsches Ref. Lund 1967. 103 sid.
10. Gabrielle Jeansson och Inga Kindblom, *Kring livets högtider i Örkel-ljunga församling*. Engl. summary. Lund 1968. 95 sid.
11. Sven B. Ek, *Nöden i Lund. En etnologisk studie*. Engl. summary. Lund 1971. 240 sid.
12. Gabrielle Jeansson och Renée Valeri, *Viken, äldre bebyggelse och miljö*. Engl. summary. Lund 1972. 95 sid.
13. Anders Gustavsson, *Kyrktagningsleden i Sverige*. Deutsches Ref. Lund 1972. 338 sid.
14. Ernst Walerius, *Pottmakare Krukmakare Kakelungmakare i Falkenberg*. Deutsches Ref. Lund 1973. 185 sid.
15. Monika Minnhagen, *Bondens bostad. En studie rörande boningslängans form, funktion och förändring i sydöstra Skåne*. Deutsches Ref. Lund 1973. 161 sid.
16. Kurt Genrup, *Gåsskötsel. En etnologisk studie med särskild hänsyn till skånska förhållanden*. Deutsches Ref. Lund 1975. 235 sid.
17. Jóan Pauli Joensen, *Farøske slufffiskere. Etnologisk undersøgelse af en erhvervsgruppes liv*. Engl. summary. Lund 1975. 254 sid.

360 -

10/24/00



*Dette er en bog om færøske fiskere, som fiskede med sejl-skibe ved Island indtil 2. verdenskrig. I bogen belyses arbejde, fiskeri, sociale vilkår og fiskernes øvrige liv og virksomhed ombord. Bogen er skrevet på grundlag af fiskernes egne svar på forfatterens spørgsmål, som dels er blevet optaget på bånd og dels skrevet ned. Bogen er illustreret med fotografier og tegninger.*



Liber

CWK GLEERUP

ISBN 91-40-04011-9