

## FÆRINGERBÅDE

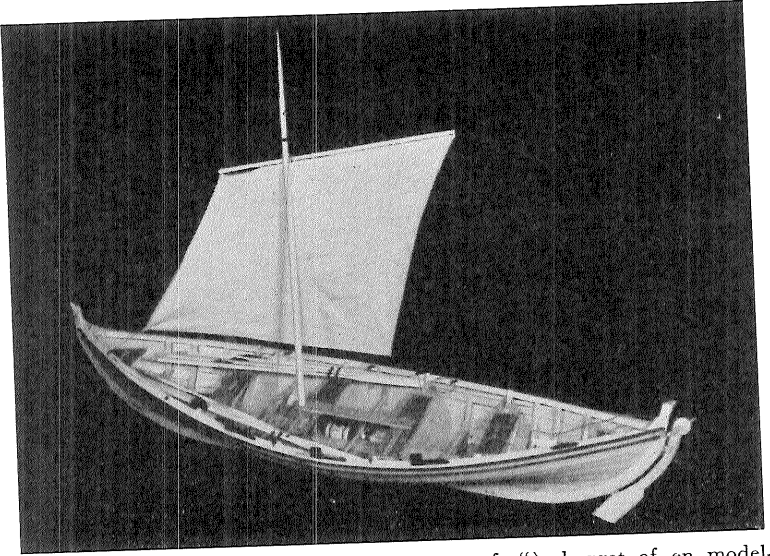
Af

CARL V. SØLVER

Denne lille afhandling er skrevet på foranledning af mine venner på Færøerne for at de gamle færøiske maritime udtryk, der i mange tilfælde er identiske med oldnordiske og norske og endog med danske og svenske, ikke skulle gå tabt. På vikingetiden var sproget, bortset fra dialekter, ens for hele Norden, nemlig det såkaldte „dönsk tunge“, dansk tungemål. Denne nordiske sprogart, der stundom også benævnedes „det nordiske tungemål“ eller „norræna“, holdt sig længst på Island og Færøerne og i Nordnorge, og det er af interesse at se, at mange, navnlig maritime udtryk har holdt sig næsten uændret gennem tiderne. Der er ganske vist skrevet en hel del om dette emne tidligere, som det ses af nedenstående kildefortegnelse, men disse for længst udsolgte værker er ret vanskelige at få fat på.

Til formålet bad jeg en bådebygger i Thorshavn fremstille en model af en færingerbåd, en såkaldt seksmandsfarer (sexmannafar), så nøjagtig som mulig og at sætte et mærke og betegnelse ved hver detaille fra for til agter. Denne model, ca.  $1,10 \times 0,36 \times 0,15$  m, er nu udstillet på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

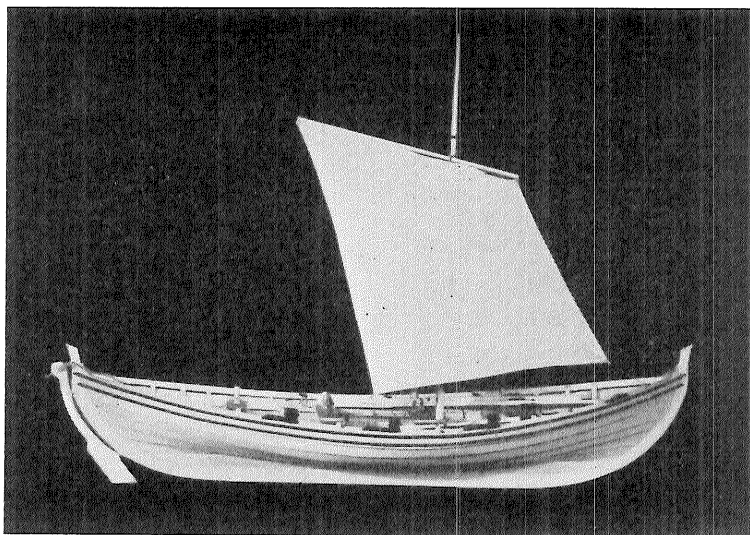
Min interesse for færingerbåde blev første gang vakt ved et besøg på Færøerne i sommeren 1907, hvor jeg havde lejlighed til at se den talrige flåde af gammeldags byggede færingerbåde, som sejlede kong Frederik VIII i møde ved ankomsten til Thorshavn under kongerejsen med skibene „Birma“ og „Atlanta“. Inden vi fik landkending af Færøerne, mødte vi de første færingerbåde liggende på fiskeri, – et par ottemandsfarere med ma-



Model af færøisk seksmandsfarar („sexmannafar“), bygget af en modelbygger i Thorshavn og skænket til Handels- og Søfartsmuseet af artiklens forfatter i anledning af firmaet Iver C. Weilbachs 200 års jubilæum 1955.

sten lagt ned og halvfulde af fisk, og længe varede det ikke, førend den virkelige modtagerflåde af færingerbåde tonede frem inde under land. Så mange af disse fartøjer har sikkert hverken før eller senere været samlet på øerne, og betagende var det at se disse skønne både for årer og sejl komme stævvende ud mod os over dønningerne på det åbne hav; det var som at opleve en vikingeflåde i opbrud fra øerne ud mod æventyr i Østerled.

Når der tales om færingerbåde i denne artikel, menes der åbne både af forskellig størrelse bygget på Færøerne til fart mellem øerne og til fiskeri i nærheden, inden motorbådernes fremkomst, altså omkring århundredskiftet. De almindeligst forekommende færingerbåde er de såkaldte timands-, ottemands-, seksmands- og firmandsfarere (tiggju-, átta-, sex- og fýramannafør), alle fartøjer bygget næsten på samme måde. Ganske vist findes der i gamle beretninger fortællinger om større fartøjer til handelsfærder, „kaupferðer“, til Island og Norge, og højst rimeligt har dristige færinger gjort sådanne rejser for at



Samme model.

bytte øernes produkter af uld og fisk med nødvendige udenlandsvarer. Det har sandsynligvis drejet sig om åbne både forbedret med skvætbord og delvis overdækket med skind, men der er intet autentisk opbevaret derom. Størrelsen af sådanne i ældre tider byggede langfartsbåde kan tilnærmelsesvis findes ved afstanden mellem endnu eksisterende volde af bådhus, hvori disse fartøjer byggedes og opbevaredes.

Der fandtes naturligvis professionelle bådebyggere (bátasmiður) i bygderne, og navnlig var Nolsøs beboere berømt for smukke og holdbare både, men de fleste færingerbåde byggedes helt op til nutiden som regel af fiskerne selv i deres bådschure (neyst) tæt ved hjemmet og landingsstedet. Bådhuset var opført af sten til gavle og sider, og taget var tækket med halm med græstørv over. Båden stod på en bedding (bakkastokkur) af planker, og fra huset til vandet gled båden på en række korte planker (lunnar), dels løse og dels fastgjort med jernbolte til klippen. At søsætte båden eller rettere sagt at fire den i vandet hed at „flota bátin“, og liggende på vandet sagdes båden at „liggja á floti“.

Færingerbåden blev ikke bygget efter nogen tegning eller fast plan, men udelukkende efter erfaring og mere eller mindre på øjemål. Derfor kunne bådens størrelse og mål først opgives, når den var færdig. Først når båden lå på vandet og var bleven undersøgt og nøje prøvet under årer og sejl, kunne arbejdet bedømmes.

Materialet til bygning af færingerbåde var alt af udenlandsk oprindelse og bestod for allerstørste delen af norsk gran og fyr samt dansk eg; dimensionerne af tømret var dog betydelig mindre end for tilsvarende størrelser af både bygget i Danmark og Norge. Dette skyldtes naturligvis de mindre gode landingsforhold på Færøerne, hvor bådene undertiden må hales lodret op ad klipperne, og hvor det er af betydning, at bådene ikke er for tunge.

Trods det lette materiale var færingerbådene ret holdbare; deres levealder var dog meget afhængig af landingsmulighederne, men der kendes tilfælde af indtil et halvt århundrede gamle både endnu i brug. Derimod er der steder med dårlig ophaling og fuld af sten og udsat for dønning (brimstöð), hvor man højst kan regne med et par år for en båds levetid.

### *Bådens bygning.*

Skibbyggerværktøjet var i gamle dage overmåde primitivt og bestod hovedsagelig af samme dele, som kendes fra vikingetiden; økse og skarøkse, sav, høvl, mejsel, bor, hammer og kniv blev benyttet sammen med forskellige sæt primitive skruetvinger til at tilpasse bordene med.

En fyldig samling af skibbygningsværktøj fra gammel tid findes opbevaret i den udmærkede udstilling af færøiske brugsgenstande på museet i Thorshavn.

Nedenstående beskrivelse af bygningen af en båd gælder en seksmandsfarer.

Først blev kølen (kjölur) strakt på beddingen, hvorefter stævne, ens i begge ender, blev påsat. Krumtømret mellem køl og stævnholt kaldtes „reisingin“; disse tre dele, der i daglig tale benævnedes henholdsvis „undirlagi“, „mittskoyti“ og „stavnur“,



Gammel færøisk fisker bygger sin båd udenfor „Neyst“et. – Fot. Svend Poulsen, Thorshavn. – Fra Hans A. Djurhuus: „Livet paa Færøerne“. (1950).

var af svært egetømmer efterhånden hugget til med øksen, og selv om lang erfaring gav stævnenes rejsning i yndefuld svaneform, der især giver færingerbåden sit præg, blev selv dette arbejde gjort på øjemål.

Derefter blev kølbordet (kjalarborð) fæstnet til kølen med svære jernspiger (rekseymur) og tilpasset stævnene. Det næste bord (fláborðið) er det sværeste bord i båden og betydeligt bredere end de øvrige. Mod stævnene ender „fláborðið“ i de to til-laskede stykker kaldet „hálsur“ og „hálsablað“.

Alle disse både var bygget på klink, hvilket vil sige, at klædningsbordene (borð) lagdes oven på hinanden ved kanten og fæstnedes ved hjælp af klinkebolte af jern (rekseymur) eller træ-nagler af enebærtræ (træseymur). Jernsømmene var gennem-gående og blev klinket på indersiden ved jernklinker (rógr), medens træ-naglerne sikredes ved små kiler af træ ligeledes på indersiden. For at sikre, at nådderne (súðir) blev tætte, blev groftspundet, tjæremættet uldsnor (siggi) lagt mellem bordene. Det tredje bord fra kølen hed „lívflýggji“ og lagdes på lignende måde som de øvrige bord og derefter det 4de, 5te og 6te bord, henholdsvis kaldet „niðara slagborð“, „ovara slagborð“ og „remmuborð“. Det øverste bord, essingbordet, hedder „rimin“,

og på dette bord er en for- og agtergående forstærkningsplanke (stokkur) lagt; forlængelsen af „stokkur“ mod stævnene for- og agterefter kaldes „æsing“, og denne er befæstet til stævnen ved et groet, tofliget stykke egetræ kaldet „enniknæ“. Til forstærkning af forbindelsen mellem „stavn“, „æsing“ og „enniknæ“ er indsat en trekantet egetræsklods, „ennispónur“. På indersiden af „remmubord“ er lagt en svær planke (remman) til langskibs forstærkning og til anlæg for tofterne og for de øverste ender af båndene. Tofterne (bekkur) er fældet ind i „remman“ og yderligere sikret ved svære knæ (knæ) foroven mellem toften og „stokkur“.

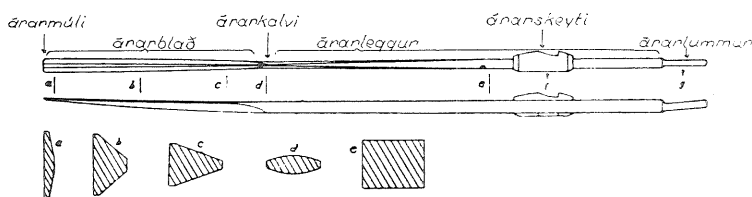
Af forklaringen fremgår, at der endnu ingen indholter (innviður) er indsat, og dette er det karakteristiske ved færingerbåde, at indholterne først indsættes, når skroget (skrokkur) er helt klædt op. Dette byggesæt, der forklarer færingerbådernes ejendommelige elasticitet i høj sø, har øjensynlig også været benyttet ved de kendte vikingeskibe. I disse både findes nemlig ikke spanter som ved kraelbyggede fartøjer, men derimod såkaldte bånd (bond) befæstet til bordene men ikke til kølen; de øverste ender af båndene kaldes „bandfeti“ og hviler på „remman“.

Det forreste og agterste bånd kaldes „barkaband“ og består som oftest af krumvokset tømmer. I øserummet (eysrúm) er de to bånd afsavet ved kølbordene for at øsekarret (eyskar) kan passere frit i bunden.

Først når alle bådens bord er fuldstændig sat op og fæstnet til stævnene, tilpasses båndene; altså båndenes funktion er at holde den allerede byggede båd i form og ikke omvendt, som hvor spanter anvendes.

### *Røðini.*

Dette er et specielt færøisk udtryk for alt, hvad der har med roning at gøre, f. eks. årer og befæstelse af åren til essingen. Det er af stor betydning for enhver færning at være fuldt fortrolig med alle røðinis dele og deres brug, således at han kan springe i en båd og straks sætte ud, f. eks. når grunderåbet lyder. En sex-

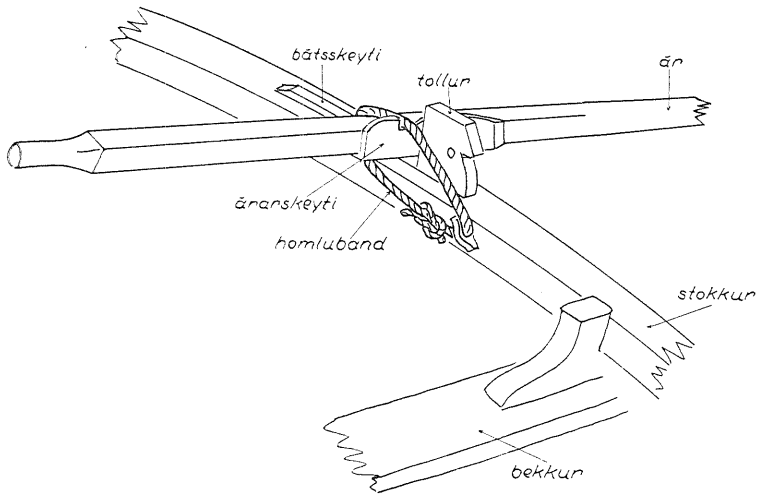


En færøisk åre. Opmålt og tegnet af J. Meitilberg, Thorshavn.

mannafar har således 6 sæt „røðir“, og de benævnes efter de tofter, hvortil de hører.

At ro hedder „rógva“ og at skodde „skjóta á“.

Færingerråen er forholdsvis kort og smalbladet, fremstillet for styrke og for let at håndtere i dårligt vejr. Det ejendommelige ved den er, at den er firkantet ved åretolden, således at den kun har to bevægelser – horisontal og vertikal – og ikke kan skives under roningen. Åren (árin) består af åreblad (áranblað) og af „áranleggur“ mellem bladet og lommen (áranlummur). Overgangen mellem blad og leggen hedder „árankeyti“. Befæstelsen til essingen er også ret ejendommelig og findes, mig bekendt, ikke andre steder. En firkantet klampe (árankeyti) på åren hviler på et skamfilingsbræt (bátsskeyti) på essingen og arbejder mod åretolden (tollur) nedfældet i „stokkur“. Åren holdes på plads af en strop (homluband) med en ters (spoli) på indersiden af „stokkur“. Dette „homluband“ var i ældre tider fremstillet af den stærke yderste kant af grindehvalens finner og forsynet med huller til „spoli“ for at tilpasse den under brugen. Det hørte ikke til bådens inventar men var hver mands private eje, og den færing, som ikke ejede sit eget „homluband“ og fiskersnøre (snöri), blev ikke regnet som voksen mand. Det hedder således i grindevisen: „skyndte de sig til søen ned, hver mand med sit „homluband“ og sin snøre; „róðbrökur“ (skindbukser) bandt de om stærken lænd, og én havde „kaggen“ (vandankret) under armen“.



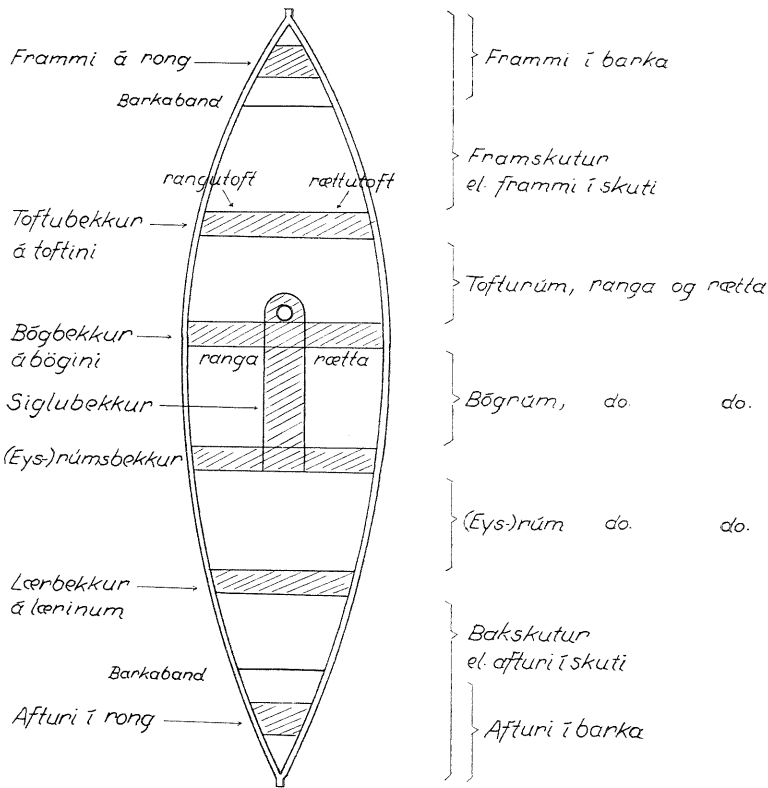
Åre, åretold og tofte. Tegning af Jens í Dali.

### *Bådens inndeling.*

Det er en selvfølge, at færingerbådens to sider benævnes med de oldnordiske betegnelser styrbord (stýriborð) og bagbord (bakborð), men når det gælder bådens øvrige inddeling bruges to andre benævnelser, nemlig ret (rætt) og vrangt (rangt) for henholdsvis den styrbords del af båden og den bagbords. F. eks. siger man, at den mand, der sidder på „toftubekkur“ om bagbord, sidder „í rangatoft“, og om ham, der sidder om styrbord, at han sidder „í rættutoft“, og agterefter på samme måde for hver tofte. Det samme gælder for hver af bådens „rúm“ (afstand mellem to tofter). Tænker man sig båden delt efter diameterplanet, deles hvert „rúm“ i to dele, hvoraf det styrbords kaldes „rættarúm“ og det bagbords „rangarúm“, derefter „rætta toftirúm“ og „ranga toftirúm“ o. s. v., som det fremgår af tegningen.

De forskellige „rúm“ i en „sexmannafar“ kaldes begyndende agterfra: agterrum (bakskutur), øserum (eysrúm), lastrum (bógrúm), rum foran masten (toftirúm) og forreste rum (framskutur). Mellem hvert rum stod under toften et lettere





De færøske benævnelser på rummene i en færingerbåd.

Efter tegning af Jens í Dali.

skod af tremmeværk (fiskitilja) til at holde fisken i de forskellige rum på plads under sejladsen, og i bunden lå der bundbrædder (bottilja). Det agterste bundbræt blev benævnet „plikta“. Forreste tofte var „toftibekkur“ og agterste „lærbekkur“, næstagerste var „eysrúmbekkur“, og mastetofte hed „bógbekkur“, langskibstofte med mastehullet hed „siglubekkur“.

Den forreste trekantede del af båden kaldtes „frammi í banka“ og den agterste „afturi í banka“. De ret svære sæder, en art løfting, kaldtes henholdsvis „frammi á rong“ og „afturi í banka“. Det trin, man benyttede for at komme op til „rongina“,

kaldtes „fotatræ“. Til hver tofte hørte spændholter (fótalunnar) til at støtte fødderne mod under roningen.

I øserummet var der ingen bundbrædder, ligesom båndene var fjernet på et stykke for at lette arbejdet med at øse båden læns. Helt agterst i båden i „kjalaborðinum“ (ved kølen) var bådens bundhul (nøgluhol) og bundtold (nøgla) anbragt.

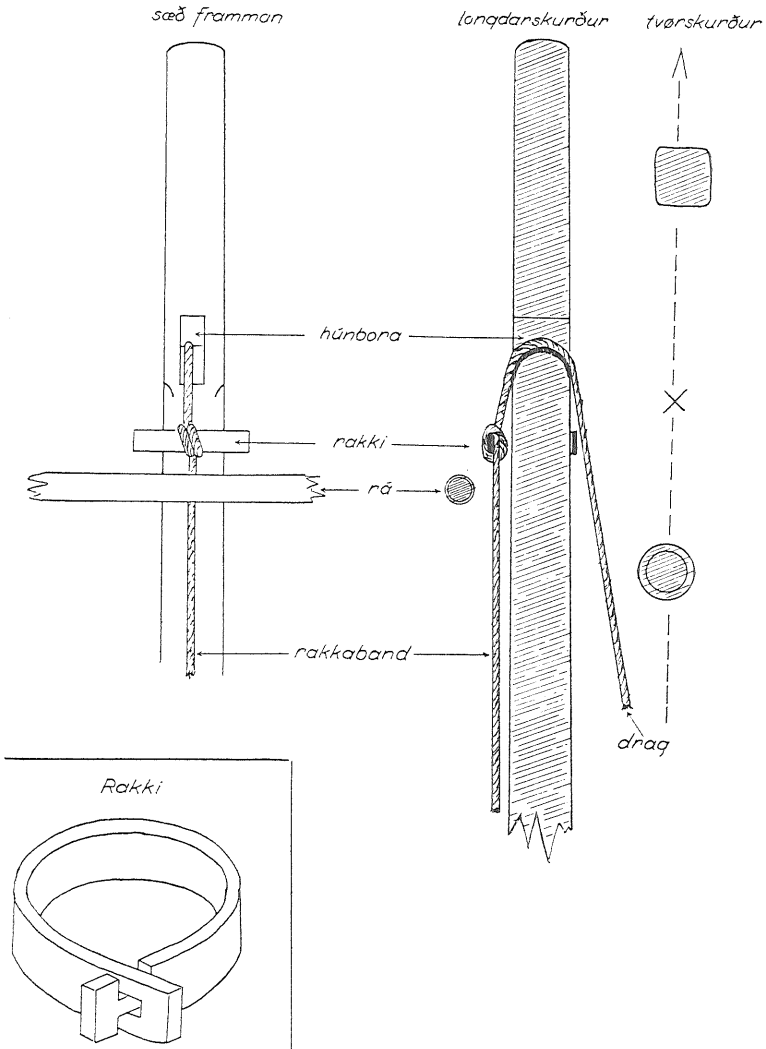
I stævnholtet var der boret et hul (barðhol) til ophalings-tovet, når båden skulle hales på land. Af øvrige nødvendige grejer i båden kan nævnes øsekar (eyskar) og vandanker (kaggi). Forude om styrbord og agterude om bagbord var der anbragt haleklamper af eg (vaðkallur), og udenbords fæstnet til „rimuna“ var der to skamfilingslister som regel malet med de færøiske farver blåt og rødt. Inden båden gik i vandet blev den smurt med tjære (brædur).

Som regel hørte også til båden et anker fremstillet af en passende sten med påsurrede træflige (ílasteinur) og ankertov (ílatog).

### *Mast og sejl.*

De gamle færingerbåde var først og fremmest bygget som robåde og derfor ret smalle af bygning og ranke i søen. Sejlføringen var af enkleste art men alligevel af største betydning for sejladsen mellem øerne og til og fra fiskepladserne. Masten (mastur) var en kort stage af fyrretræ, ikke sværere end at een mand med lethed kunne håndtere den. Den stod foran den midterste tofte (bógbekkur) i et hul i langskibstoftet (siglubekkur) med hælen i et mastespor over kølen. Øverst var masten skåret igennem til et skivgat (húnbora) men uden skive. Gennem dette for- og agtergående hul, der forneden var udforet med hornskiver for at lette trækket, var råsejlsfaldet (dragreip) skåret. Faldet blev gjort fast til støtten (snælda) under den agterste tofte (lærbekkur) med et slipstik til hurtig udløsning. Den forholdsvis korte rå (rá) var befæstet til masten ved en rakke (rakki), en bøjle af horn, holdt sammen ved rakkebændslet (rakkaband), der også tjente som nedhaler, når sejlet skulle bjerges i en fart. Sejlet, der nu er af ravndug eller lgn.,

Mastur á føroyskum báti



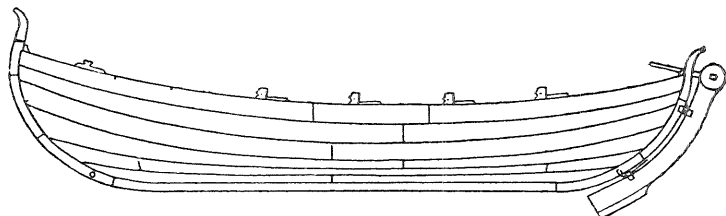
Detaille af mast. Tegning af Jens í Dali.

fremstilledes i ældre tider på øerne af enskftet, hvid vadmel (einskjfta) med påsyet lig af tvundet hestehalehår (viðferdin). Det var et firkantet råsejl, bredest forneden, men uden rebknyttesler; dersom vinden blev for stiv, bjergedes sejlet enten helt eller firedes halvt ned på masten, medens underliget holdtes fast i hænderne. Forneden var der skøde (skeyti) og hals (hálsur) til at sætte fast i ringe i lønningen, men den lille rå var uden braser. Som regel var der i det forreste sejllig pånejt en lille boline (bóglína) til brug under bidevindssejlsads (neyvasigling). Medvind hed „rúmasigling“ og modvind „ardrøður“; „undangonga“ betød at lænse eller sejle for vejret.

Når båden sejlede, hvad den kunne tåle uden at tage vand ind, siges: „han gekk eftir esingini“; de satte sejlet hedder: „teir hofdi segli á“ og de bjergede sejlet: „teir lögdi segli“. En rask sømand hedder „sjógarður“, og hans bedste egenskaber viser sig, når kommandoen „hav heys og skeyti leyst“ (klar ved fald og skøde) lyder. Næste kommando er som regel: „strika segli“ (bjerg sejlet), og så gælder det om at få sejlet ind, inden båden bordfyldes og kæntrer. Stag til masten benyttedes aldrig, men ofte sattes to vant lavet af hjemmespundet hampetovværk.

En ottemansfarer havde som regel en besætning (bátsskipan) på 7 mand foruden en fører (hóvuðsmaður). Almindeligvis sidder rorsmanden „afturi í rong“ og styrer med en kort åre (leysastýri) ude om læ, men i dårligt vejr stikkes endnu en åre ud til luvart (gulborð). Roret på agterstævnen (fastastýri) var lige som nu til dags anbragt i rorløkker (róðurlikkir) og forsynet med en til rorpinden (homla) forbundet tværpind (stýrisvölur).

*Fiskeliner* (snöri) og mindre tovværk tilvirkedes som husflid af fiskerne selv af hamp, der spandtes med håndtene til kabelgarn (táttur). Ved hjælp af et skraldelignende apparat (snörisgegn eller snörisgögn) blev garnene spundet til to- eller treslåede liner på ca. 10 favne, som derefter blev splejset sammen til hele fiskeliner på ca. 60–80 favne. Fiskekrogene (onglar) blev fæstnet til en forløber af en rem af oksehud (stunga), og når blylodet var pånejt og linen viklet op på vindslet (súla),



Færøisk ottemandsfarer. Fra D. Joensen: *Båtar og Skip* (1945).

var fiskesnøren klar til brug. Tykkelsen af linen skulle være som en „svanefjer“, og længden, ca. 60 favne, blev almindeligvis brugt af bønderne på land som længdemål.

Når der fiskes, sidder en mand forrest i „rongini“ og haler sin fiskeline over „vaðkallin“; de andre sidder på tofterne og haler deres liner ind over åretolden, hvori der er skåret en rille til dette formål.

Efter Niels Winther (1875) målte en ottemandsfarer imellem de indvendige sider af stævnene (núgvunar) 13 „stikkur“ eller færøiske alen (det gamle hamborgske mål), hvilket udgør omtrent 12 danske alen. En „stikke“ er dog kun 22 tommer, og 13 stikker mangler altså 2 tommer i 12 danske alen, altså ca. 7,5 m. Dog holdt man sig ikke nøjagtigt til dette mål, men byggede ofte både større og mindre ottemandsfarere. Alle færingerbåde er dog bygget på samme linier, skarpe i begge ender og med liden bredde, altså specielt som robåde.

Når båden var halvlastet, var den „hálvsettur“; lå den på hælen var den „baksettur“ og på næsen „framsettur“.

### *Kompas og tidsangivelser.*

De gamle færøiske tidsbetegnelser ved solens azimuter – retningen målt på kimningen (havsbrúgvín = havsbroen) – følger for en stor del de oldnordiske benævnelser. Tidsforløbet for solens vandring på ca. 45 grader, f. eks. fra Øst til S. Ø., kaldtes „økt“; „hálvga“ er en forkortelse af „hálvgingin“ (halvgåen).

Betegnelserne er følgende:

Solens pejling	Tidsangivelse
N. Ø.	Landnorður
Ø. N. Ø.	Hálvga eystur
Ø.	Eystur
Ø. S. Ø.	Hálvga landsuður
S. Ø.	Landsuður
S. S. Ø.	Hálvga middagur
S.	Middagur
S. S. V.	Hálvga nón
S. V.	Nón
V. S. V.	Hálvga vestur
V.	Vestur
V. N. V.	Hálvga útnorður
N. V.	Útnorður

Mange af disse ældgamle betegnelser, der samtidig betegner tidsangivelse og retning, benyttes endnu for kompasstreger :

Dansk	Færøisk
Nord	Norður
Nord til Øst	Eysturhallur norðan
Nord Nord Øst	Landnyrðingur norðan
Nord Øst til Nord	Høgur landnyrðingur
Nord Øst	Landnyrðingur
Nord Øst til Øst	Eysturhallur landnyrðingur
Øst Nord Øst	Landnyrðingur eystan
Øst til Nord	Høgur eystan
Øst	Eystur
Øst til Syd	Lágur eystan
Øst Syd Øst	Landsyningur eystan
Syd Øst til Øst	Landsyningur eysturhallur
Syd Øst	Landsyningur
Syd Øst til Syd	Lágur landsyningur
Syd Syd Øst	Landsyningur sunnan
Syd til Øst	Eysturhallur sunnan
Syd	Suður
Syd til Vest	Vesturhallur sunnan
Syd Syd Vest	Útsyningur sunnan
Syd Vest til Syd	Lágur útsyningur
Syd Vest	Útsyningur
Syd Vest til Vest	Vesturhallur útsyningur
Vest Syd Vest	Útsyningur vestan
Vest til Syd	Lágur vestan

Dansk	Færøisk
Vest	Vestur
Vest til Nord	Høgur vestan
Vest Nord Vest	Útnyrðingur vestan
Nord Vest til Vest	Vesturhallur útnyrðingur
Nord Vest	Útnyrðingur
Nord Vest til Nord	Høgur útnyrðingur
Nord Nord Vest	Útnyrðingur norðan
Nord til Vest	Vesturhallur norðan

### *Hóvuðsmaður.*

Hvert bådelaag på Færøerne havde en formand (hóvuðs-mann), og det var ham, der bestemte, når der skulle lægges ud på fiske og hvor. Han var absolut enerådende om bord, og hans attribut var kompasset (leiðarsteinn), et lille tørkompas i messingkapsel, der i en læderpose bares i en rem om halsen.

Sejladsen omkring Færøerne foregik både med årer og sejl på grund af vindens, strømmens og søens ustadighed og var til enhver tid farefuld. En erfaren „hóvuðsmaður“ var absolut nødvendig for sejladsen, en mand, der ikke alene kendte kompas og tidevandsstrømninger men også kunne forudsige, hvornår sejlet skulle bjerges. Snart var der så stille, at årerne måtte ud, og et øjeblik efter kunne en svær byge uden varsel komme strygende ned over fjældet, så at sejlet måtte bjerges med det samme for at frelse båden.

Den vigtigste faktor for sejlads mellem øerne var alligevel kendskab til tidevandsstrømmene fremkaldt ved ebbe og flod, som ret regelmæssigt skifter, og det er en „hóvuðsmannsins“ første betingelse, at han nøje kender strømmen på de forskellige steder, hvor stærk den er, og hvornår den skifter.

Tidevandsstrømmene mellem Færøerne er meget stærke, og det er ingenlunde sjældent, at der i snævringer eller ved pynter kan måles hastigheder op til 8–9 knob. Færingerne kalder den strøm, der fremkaldes af flod for „vestfall“ og den ved ebbe for „eystfall“. Nu til dags har man tidevandskort i tolv afdelinger, hvor strøm- og idvanderetninger skematisk er vist overalt mellem øerne, men i gamle dage var det „hóvuðsmannsins“

pligt at vide alle disse ting. Ikke alene måtte han efter månens stilling og fase vide, hvornår høj- eller lavvande indtraf, men han måtte også til enhver tid kende, hvorledes strøm eller idvande løb de forskellige steder. Det er let at forstå, at sådant kendskab først opnåedes efter mange års erfaring.

---

Til slut et par vers af det skønne færøiske digt „Ottemandsfarerens Svanesang“ af Mikkjal á Ryggi med oversættelse til dansk af Navigationsskoleforstander Daniel Joenssen, Marstal.

Á T T A M A N N A F A R I Ð

Lag: Så kæmped de helte . . .

I

Af øllum tein snekkjum, íð Nordhavið bar,  
ein tykist mær yndislig føgur,  
tann báturin nevndur er áttamannafar,  
sín svanasong nú hann kvæður.

2

Hann Færoyingum fylgdi í túsund ár,  
væl virður af lágum og høgum,  
vid gyltari veiði um vetur og vár,  
hann sökklaðin legdi at støðum.

16

So sig honum tøkk og hitt sidsta farvæl,  
um viðurin longur ei varer,  
í Føroya fólks minni hann liva vist skal,  
so leingi sum fløðir og fjarar.

„O T T E M A N D S F A R E R E N S S V A N E S A N G“

Af alle de snekker, som Nordhavet bar  
een synes mig yndig og fager,  
dens navn er den færøske Ottemannafar,  
sin svanesang nu den klager.



Den færinger fulgte i tusinde år  
 vel værdsat af høje og lave,  
 med herlige fangster ved vinter og vår  
 den dyblastet lagde til lande.

Så sig den nu tak og det sidste farvel,  
 om skørnet er fuger og tømmer.  
 Dens minde skal leve i Færøfolks sjæl,  
 så længe som „Vestfaldet“ strømmer.

---

Den tidligere omtalte model af en seksmandsfarer er bygget i Thorshavn på foranledning af skolebestyrer Jens Pauli í Dali, og jeg sender ham min tak for hans aldrig svigtende interesse for mit arbejde. Ligeledes en tak til hans søn, landmåler Jens í Dali, for de instruktive tegninger, han har udarbejdet til artiklen. Navigationskoleforstander Daniel Joensen, Marstal, er jeg meget taknemlig for at have gennemset artiklen og rettet de færøiske betegnelser og ikke mindst for oversættelsen af Mikkjal á Ryggi's digt „Ottemandsfarerens Svanesang“.

#### L I T T E R A T U R

- Winther, Niels*: Færøernes Oldtidshistorie. København 1875.  
*Svabo, J. C.*: Foroyaferðin 1781–82. Thorshavn 1924.  
*Jacobsen, Jørgen-Frantz*: Færøerne, Natur og Folk. Thorshavn.  
*Joensen, Dánjal Jákup*: Bátar og Skip. Keypmannahavn 1945.  
*Djurhuus, Hans A.*: Livet paa Færøerne. København 1950.