



## Per Øverland: Historieglimt 295

—

### Takling på Bakklandet

---

Bakklandet ble bebygd og befolket særlig etter at det ble forbudt å lagre brannfarlige varer og drive med brannfarlig arbeid i Midtbyen. Kanskje er det riktigere å si at slike varer og slikt arbeid ikke lenger skulle finne sted langs den gamle havna fra Skipakrok og oppover langs elva på bysiden. Byen hadde opplevd en rekke brannkatastrofer som gjorde et slikt forbud nærliggende. Dermed ble det brannfarlige flyttet over Nidelva. Der lå en lang elvebredd som kunne brukes. Den lå lenge som plass til å trekke opp skip og til kjølhaling av seilskuter. Der ble det etter hvert bygd brygger og bolighus. Da gamle Bybro ble bygd, kom det stor ferdsel og handel og annen virksomhet økte.

Vi skulle skrive om takling? Idag snakker vi særlig om takling på fotballbanen. Det betyr dribling med ballen, men ordet er eldre og hadde før en helt annen betydning. En viktig virksomhet på Bakklandet var arbeidet med skip som skulle kjølhales og takles. Kjølhaling var å krenge et skip først til den ene siden og deretter til den andre. Da ble kjølen og undersiden av skipet reparert og ikke minst tjærebredd. Det var særlig brannfaring å drive med tjærebredning. Det ble brukt ild for å holde tjæren flytende og for at den skulle trenge inn i natene (sprekkene eller skjøtene) i trematerialene i skipsbunnen. Taklingen kom etterpå. Da skulle mastene, seilene og alt tauverket på plass. Man sa at skipet skulle takles. Hele overbygningen og riggene på et seilskip ble kalt takkelasjen.

I et skjemtedikt til vår store krigshelt og flåtesjef for den dansk-norske krigsflåte i 1660- og 1670-åra, Cort Adeler, er ordet takle brukt. I diktet heter det: *«Hvor Christian den fjerdes svaner så's*

*i lett og skinnende rekke,*

*der ligger en enkel stekket gås;*

*ti kronen eier bak Holmens lås*

*ei nok til å takle en snekke.»*

Så dårlig stod det likevel ikke til i kong Fredrik III's tid, men bygging og vedlikehold av flåtens skip var elendig da Cort Adeler tok fatt på sin gjenreisning av den. Det var dyrt å bygge og vedlikeholde krigsgaleiene og de andre skipene. Å holde skroget, mastene, tverrtrærne, seilene og alt tauverket på slike krigsseilskip i orden, var kostbart. Det var behov for store mengder ulike materialer og et veltrent korps av skipsarbeidere.

Vi har et kjent bilde av Trondheim med stranda på Bakklandet i forgrunnen. Det er et bilde som er kopiert masse ganger og som finnes i mange hjem i byen. Det er tegnet av Jacob Maschius i 1674 og kom først som kopperstikk. Senere er det kopiert flere ganger på ulike måter. Bildet viser husrekken langs Søgaden, den senere Kjøpmannsgata, fra tiden før den store bybrannen den 19. april 1681. Den begynte i kjøpmann Hornemans brygge og ble kalt Hornemansbrannen. Byen, slik vi kjenner den idag, ble reist etter Cicignons tegninger med rette, brede gater og med tverrgater og veiter i rett vinkel på dem, men vi skal kaste blikket på elvebredden på Bakklandet og arbeidet med skip der. Hornemansbrannen førte til at det kom en ny brannforordning i 1689. Det fremmet bruken av elvestranden på Bakklandsiden til ildsfarlig virksomhet.

Allerede i oldtidens Egypt var seilet kjent som metode for å drive skip med vindkraft. På 800-tallet var det norske vikingskipet fullt utviklet. Osebergskipet skal være fra ca. 820. Det var beregnet like mye til å ro som til å seile. Når vi begir oss inn i seilskipenes verden, møter vi en nesten uoversiktlig mengde ord og uttrykk som idag ofte er glemt. Vi kan begynne med et uttrykk fra den gangen: «Å *drive for takkel og tau*». Det betød å drive for vinden når seilene var revet eller flerret slik at skuta ikke kunne styres. Ordet takkel er hollandsk for talje. Taljer ble brukt til å heise og fire seil til rærene (tverrtrærne) på mastene. Ordet mast er plattysk og betyr en stang. Seilskip fikk gjerne sin betegnelse fra antall og typer master. Det skilles gjerne mellom omtrent tyve grunntyper. Her skal noen av dem nevnes. Kogge og knarr har en mast. To master har skip som brigg, galeas og galei. En skonnert har to eller flere master og ble av og til utviklet til en clipper. Clippere var

hurtigseilere. Flere ble berømte slik som «Transit», bygd i 1819 og drev opiumstransport mellom China, India og England. En annen var «Cutty Sark». Clipperen «Rainbow» bygd i Baltimore i 1845, ble den første såkalte ekstreme clipper, altså der fart var det viktigste. Den gikk på China. Barker og fullriggere har normalt tre master.

Riggingen av et seilskip er betegnelsen på hele utstyret med master, seil, taljer og tau. Ordet rigg skal komme av det angelsaksiske ordet *wrigan* som betyr å kle. Rigging betyr altså å kle skroget med hele utstyret for å drive skipet. Seilene på et seilskip har en vrimmel av navn. Det var viktig for å heise eller fire rett seil i det rette øyeblikk. En fullrigger er oppført med 27 ulike seil med hvert sitt navn. Mange navn er knyttet til den masten eller den råa det er festet ved. De fleste seilene henger i rærne. I tillegg ble en del seil festet direkte til mastene og andre steder for å utnytte vinden best mulig. På en tremaster het mastene Fokkemasten som var forrest, Stormasta og Kryssmasta. I tillegg var seil festet til Bausprydets som gjerne hadde en gallionsfigur.

På Bakklandet var arbeidet med å kalfatre skip viktig. Det vil si arbeidet med å ha stry og tjære i natene. Det arabiske verbet *qualfata* betyr nettopp det. Hollenderne endret det til kalfaten. Derfra kom ordet inn i norsk og det ble sagt å kalfatre. Fremdeles brukes ordet gjerne i overført betydning som *omkalfatre* om fullstendig omordning av en leilighet eller hel ombygging av hus eller andre gjenstander. Vi ser at virksomheten på Bakklandet gir oss innblikk i den norske seilskutetiden da Norge var en stormakt på havet og norske seilskuter krysset alle de syv hav verden rundt. De som utstyrte og seilte skipene tok opp arven fra sine forfedre og viste et sjømannskap som fortjener historikernes oppmerksomhet og vår beundring.