

ARNE EMIL CHRISTENSEN

# TRE BÅTEN

TO TUSEN ÅR GAMMEL  
HÅNDVERKSKUNST

**Sikter du langs ripa på en Oselver, ser du en fin profil langs bordgangen. Slike profiler har også de dyktige håndverkerne som bygget stavkirkeene brukt. Det var de samme håndverkerne som bebersket båtbyggingskunsten. Men linjene i Oselveren er eldre enn middelalderen. Oselveren er den norske båttypen som likner mest på småbåtene i Gokstadskipet fra omkring 900. Enda eldre båtfunn fra Hordaland viser at båtbyggerne alt i vikingtiden hadde 1000 års tradisjon i ryggen. På bunnen av myrer i Hordaland er det funnet båtresten som er nær 2000 år gamle; forbløffende like dagens former. Men hvordan er båtdele kommet dit?**

Restene av Norges eldste båt er funnet i en myr ved Toftevågen på Halsnøy i Sunnhordland. Den er antakelig ofret til gudene engang omkring år 350. Det er ikke så mye igjen, men vi kan se at det har vært en liten båt, vel en færing. Bordgangene har vært sydd sammen med snøre, og de var festet til spantene med surringer. På øverste bord er det surret fast keiper for årene, og vi ser at formen på keipen ikke har endret seg stort på nesten 2000 år. (©192).

I hedensk tid hendte det at gudene fikk offer i et hellig tjern eller en myr, og det kunne bli ofret båter eller båtdele. Hedensk gravskikk krevde at den døde fikk

En av keipene fra båtfunnet på Mangersnes på Radøy er trolig fra 400-tallet e.Kr.



92



Alfred Søvik fra Lysefjorden i Os var en av oselverbyggerne som drev dette tradisjonsrike håndverket som hovednæring.

utstyr med seg i graven, og langs kysten ble både menn og kvinner gravlagt i båt. Som oftest er bare jernnaglene igjen, alt annet er råtnet bort, men det hender at graven lå i fuktig myr, og da kan deler av gravbåten ha holdt seg. Dessuten er det et faktum at båtbyggerne i Hordaland den dag i dag lagrer eikematerialene vått, oftest i sjøen, i en «eikebrønn». En rekke funn av uferdige båtdele og stevner viser at eikematerialene for kunne bli lagt i våte myrhull, og der har emnene holdt seg til vår tid.

På Mangersnes i Nordhordland er det funnet rester av flere båter, blant annet keiper som ikke er så mye yngre enn Halsnøybåten. Mye kan tale for at disse delene er rester fra et forhistorisk båtbyggeri (©301). På Rong i Øygarden har vi deler av et vikingskip, mastefisk og smårester av skroget forøvrig. Dette har vært et lite skip, kanskje av den typen som sagaene kaller en «karve», det var storfolks reiseskip. Typen er best kjent fra Gokstad, Oseberg og Tune. Skipet fra Rong er bygd av furu, vel fordi det er fra en del av landet der det var for lite eik til å bygge rene eikeskuter. Slik skipsrestene ble funnet, er det ikke mulig å si sikkert om dette er et offerfunn, eller restene av et forlist skip. Fra Sunnhordland og Midthordland kjenner vi en gruppe myrfunn som sikkert er «lagervare»; nesten ferdige stevner og kjøler som har vært lagret vått. Opprinnelig har de vel ligget i små tjern, som etterhvert er grodd til. Av en eller annen grunn har båtbyggeren aldri fått

hentet emnene sine, og de er blitt liggende til de er funnet i våre dager, de fleste ved torvstikking. Sammenlikning med andre funn gjør at vi kan tidfeste disse stevnene til middelalder. Flere av dem har ganske spesiell fasong. Et par har utskårede dyrehoder. Det yngste av de middelalderske stevnfunnene er funnet sammen med et par sko av en type som var i bruk omkring 1500.

Fra de neste 300 årene har vi ikke funn som kan fortelle oss om hvordan båtene så ut, men vi vet at det ble bygget båter i stor stil, blant annet for eksport til Skottland og Vesterhavsoyene. Skottetida i Sunnhordland har satt mange spor i stedsnavn og tradisjon. Ett begrep som fortsatt er levende er «hjeltebåt». Ingen kan i dag fortelle hvordan en hjeltebåt så ut, men Hjaltland er det gamle navnet på Shetland, så det er ikke tvil om hvor disse båtene skulle. De trebare øyene nord for Skott-



Dagens oselvere er sterkt i slekt med den minste av småbåtene i Gokstadskipet.

land har ikke gode naturlige forutsetninger for båtbygging, og det later til at sunnhordlendingene leverte det som trengtes av mindre båter til fiske og transport helt opp til handelsforbindelsene ble brutt under napoleonskrigene. Båtbyggingen på Shetland og Orknøyene er preget av norsk tradisjon den dag i dag (©225).

Det fortelles at båtbyggerne i Hordaland bygde med en spesiell teknikk når båtene skulle eksporteres. Det ble brukt minst mulig sammenføyninger, den ferdige båten ble merket og tatt fra hverandre, og så ble materialene stuert ombord i skuta, som på den måten kunne laste flere hundre båter. Vel framme i Skottland overtok lokale båtbyggere «byggesettene», og satte sammen ferdige båter. Da eksporten opphørte, fantes det lokale båtbyggere som hadde kunnskap til å sette igang på egen hånd. Det var mest færing og seksæring som ble skipet vest over havet, og det er vel liten grunn til å tro at de var særlig forskjellige fra de båtene som ble bygget til lokale bestillere i bygdene rundt Bjørnefjorden.

Byggemåten i norsk småbåtbygging kan følges tilbake til lenge før vikingtiden, i ubrukt tradisjon. Karakteristisk for teknikken er at båtene bygges lette og elastiske. De enkelte bordgangene er lagt litt over hverandre, «suet», og klinket sammen med jernsaum. Dette har gitt navn til teknikken, «klinkbygging». Båtbyggerne brukte ikke konstruksjonstegninger, de hadde enkle måleregler for hoveddimensjoner i skroget. Det ble bygget opp som et skall av kjøler, stevner og bordganger, som så etterpå fikk satt inn spant og tverrbjelker som støttet skallet.

Hordaland har gode naturlige forutsetninger for fartøybygging og sjøfart. Det er god skog nær sjøen mange steder, og naturforskjellene mellom fjordbygd og ytterkyst har gjort det naturlig med varebytte. Store deler av fylket har også vært naturlig oppland for Bergen, og byen trengte store varetilførsler. Idag er ytterkysten og de mindre øyene snauet for skog,



Oselver. Legg merke til de brede bordgangene og de naturvokste spantene.



Oselveren er også en glimrende seilbåt, først og fremst på grunn av bunnsformen med hogne «halser», men den krever et dyktig mannskap (©410)

slik at vi skal lenger inn i fjordene for å finne naturlige forutsetninger for båtbygging. Endel av de båtdele som er funnet i myrer forteller om en helt annen situasjon i middelalder og forhistorisk tid. Da må skogen ha dekket områder der det i dag er lynghei (©17, ©301).

Fra slutten av forrige århundre kan vi følge båt og skipsbyggingen i Hordaland gjennom bevarte farkoster, tradisjoner, skriftlige kilder og bilder. Det er ganske store forskjeller nord og sør for Bergen. Båttypene er forskjellige, og det ble bygd få større farkoster nord for Bergen. Båtene fra Masfjorden-Osterfjorden regnes som en egen type, de har mer til felles med båtene i Sogn og Fjordane enn med båtene lenger sør i Hordaland. Det ble bygd båter flere steder, men stort sett bare til lokalt bruk. Båttypen i Nordhordland er en typisk fjordbåt; fiskerne på ytterkysten brukte båter fra Nordfjord eller Sunnhordland. Færing og seksæring ble brukt til heimefiske og småturer, åtringer og tiæring til kirkebåter, og ble brukt til å frakte gårdsprodukter til Bergen. Var det snakk om å frakte større varepartier, måtte det en «skute» til; en «ostraskute». Som navnet sier, kom de fra Osterfjorden. De var bygd som små jekter, åpne, klinkbygde og med råseil. Liknende småjekter ble brukt i varetransporten når folk fra Voss kom til sjøen med sine byvarer (©336).

Sør for Bergen er båttypen nokså enhetlig over store områder, helt sør til Egersund. Det er forskjell fra distrikt til

distrikt, men når det gjelder litt eldre båter, skal det både kunnskaper og et skarpt øye til for å se om det er en båt fra Rogaland, en sunnhordlandsbåt, en hardangerbåt, en strandebarmer eller en oselver det dreier seg om. Felles for alle er at de opprinnelig ble bygget med bare tre bordganger, så det trengtes stor skog for å



Alfred Søvik fester «halsene» til kjølen på en ny Oselver.

93

finne gode «båtastokker». Idag bygges Os-elveren som lystbåt og til seilas, og det bygges Strande-barmere med akterspeil for påhengsmotor (©377). De andre lokaltypene bygges sjelden.

Før 1860 var kysten av Vest-Norge og Nord-Norge et overflødigshorn av forskjellige båttyper. Etter den tid begynner

båtbyggere mange steder på kysten å bygge nye typer inspirert av listerbåter og båttypene i Hardanger og Sunnhordland, samtidig som båtene herfra fikk et marked utenfor fylket. I konkurranse med båtbyggere på Lista i Vest-Agder skapte båtbyggerne i Sunnhordland en ny båttype etter 1860. De tok utgangspunkt i sine

egne tradisjonelle båter, men bygget med litt fyldigere skrog, som kunne bære tung fiskeredskap og stor fangst. Til lokal frakt av landbruksprodukter til Bergen ble båtene bygget solide og lastedryge; «potetbåtene» fra Fitjar ble et begrep (©72).

Blandt «trebordingene» har båtene fra Os hatt ekstra godt rykte. Oselveren krever utsøkte materialer, og de som bygges i dag, har ofte en kvalitet i materialer og overflatebehandling som ligger langt fra det bruksbåtene hadde for noen generasjoner siden. Det at typen ble brukt til konkurranseseiling i Bergensdistriktet har etterhvert økt kravene til overflatebehandling og materialer, slik at båtene leveres med «yachtfinish».

Før 1850 var Norge nesten veiløst, og alle trengte båt. Til reisebruk for embedsmennene, byborgerne og godseierne ble det bygget spesielle båter med akterspeil og ofte en liten kahytt akter. Disse «vengbåtene» var gjerne ekstra fint utstyrte, og oftest hvitmalt, så de skilte seg ut fra de tjærete båtene folk flest brukte. På Baroniet Rosendal er det tatt vare på 3 vengbåter som har hørt til baroniet, den eldste kan være over 200 år gammel (©196).

Biskopen i Bergen i 1820-årene, Neumann, brukte selvfølgelig vengbåt til sine visitasreiser: *«De fleste Reiser gaae til Vands, og den, som under saadanne ham jævnlig paa-liggende Reiser vil have det noget bequemmere, end det paa en almindelig aaben Baad lader seg vente, anskaffer seg gjerne en saa kaldet Huusbaad eller Vængbaad, det er en noget længre Baad end de sædvanlige, til 8, 10, 12 og flere Aarer, med en Ruff eller Kahyt bagud, større eller mindre, efter Baadens drægtighed. I denne Kahyt, hvor ethvert Rum er omhyggeligen benyttet til Gjæmmested for Mundprovisjon og andre Smaa-fornødenheder sidder man paa be-pudede Benker omkring et lidet Bord, nok saa hyggelig, seer gjennom de smaa Vinduer Landet fare seg forbi ved hvert Aaredrag, holder Dørene aabne for den friske Lufts Indstrømmen under godt Veir, men lukker dem til betryggelse for al Uveirs Overlast, naar Regnen skyller ned...I en saadan Baad, bemandet med 10 Rorskarle og en Styrmand, og prydet med Flag og Gjos og Stander, lagde jeg den 23 Mai ud fra Triangelen inderst i Bergens Vaaq for at gjøre min første Embedsreise i Sogns og Sønd-fjords Provstier».*

Trebåten har vært på vikende front de siste årene, men så lenge det vokser god skog nær fjordene på Vestlandet, bør det være mulig å holde oppe den totusenårige tradisjonen i småbåtbygging. Sansen for godt håndverk, vakker skrogform og sjødyktige båter er en stor kulturarv å føre videre, til glede og nytte for nye generasjoner (©410). □



«Storebåt» for seil utenfor Bjelkerøy.

T.v.: Vengbåten som ligger fortøyd på Laksevågsiden er trolig «Eidsvollsbåten»; hoffagent Janson på Damsgård stilte sin vengbåt til disposisjon for Fredrik Meltzer og følget på reisen til riksforsamlingen i 1814 (©305).

Under: Båtbyggerverkstedet til Torgeir Oma, ca. 1920.

