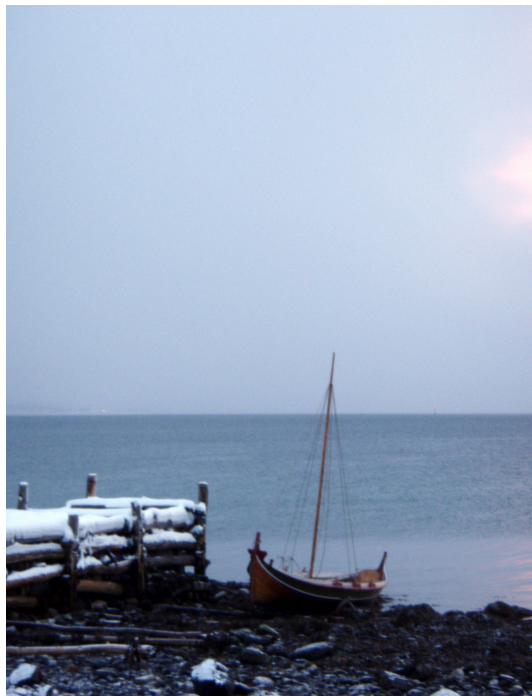




Nordlandsbåtens form



KVI-3900

Tore Bugge Pedersen

Masteroppgave i kunstvitenskap

Fakultet for humaniora, samfunnsvitenskap og lærerutdanning

Universitetet i Tromsø

Vår 2011

Forord

Som så mange andre som har vokst opp på kysten, har også mange i min familie livnært seg av havet. Å være interessert i sjøfart har kommet naturlig, og gjennom studiene mine i kunsthvitenskap, har jeg og lært meg å oppdage nye sider ved kjente ting. Nordlandsbåten er et objekt som jeg både har svært stor personlig interesse for, og som jeg synes det er både naturlig og hensiktsmessig å studere nøyere på denne måten.

Først og fremst å takke alle kystlagene som jobber frivillig med å ta vare på og formidle levende kunnskap om Nordlandsbåten. Spesielt Arctandria i Tromsø med alle sine medlemmer har betydd mye når jeg har skrevet denne teksten. Takk til Arne, Leidulf, Rune, Julia, Rune, Tormod, Merete, Jan, Christina, Hilde og Signe for alle fine seilturer, dugnadskvelder i båtskottet, og ikke minst inspirasjon!

Norsk Maritimt Museum på Bygdøy i Oslo, spesielt Terje Planke, har vært behjelpelig med å både få gjort de nødvendige undersøkelsene såvel som å finne fram til kilder. Dessuten har min veileder vært til stor hjelp med å få skrevet en mastergrad i kunsthvitenskap om noe så uortodokst som Nordlandsbåter.

INNHALDSFORTEGNELSE

Å SETTE ORD PÅ NORDLANDSBÅTENS FORM

<i>Introduksjon og problemstilling</i>	5
<i>Båtens renessanse</i>	6
<i>Kildematerialet</i>	8
<i>Forskningshistorien – og mitt eget bidrag</i>	10
<i>Nordlandsbåt og teori, avgrensninger</i>	12
<i>Om form og funksjon</i>	14
<i>Begreper og terminologi knyttet til Nordlandsbåten</i>	17
<i>Framgangsmåte og formanalysen</i>	18

HISTORIE

<i>Båtens opphav</i>	21
<i>Særtrekkene</i>	22
<i>Nordlandsbåtens slektstre</i>	25
<i>De eldste båtene i Nord-Norge</i>	27
<i>Middelalderbåter</i>	28
<i>Østlig påvirkning</i>	29
<i>Nordlandsbåten går av moten</i>	30

BÅTENE

<i>Mitt utvalg av båter</i>	31
<i>Båtstørrelsene</i>	32
<i>Halvfemterømmingen fra Rana</i>	36
<i>Misværåttringen</i>	40
<i>Drauen</i>	44
<i>Opreisningen</i>	50
<i>Forandringene</i>	53

FORM

<i>De to grunntypene</i>	58
<i>Formens rammer</i>	60
<i>Den praktiske formen – tekniske årsaker</i>	62
<i>Å ha øye for den gode formen</i>	64
<i>Helheten, mer enn summen</i>	65
<i>Proporsjoner og balanse – system i form</i>	70
<i>Identitet</i>	77
<i>Den reduserte formen</i>	82

TILVIRKNING

<i>Grunner til variasjoner og forandring - Nye krav og teknologi</i>	83
<i>Fisket</i>	85
<i>Skogdrift</i>	87
<i>Distriktene</i>	90

BEVARING

<i>Hva vil vi bevare?</i>	92
<i>Bevaring av båter</i>	94
<i>Bevaring ved bruk</i>	95
<i>På museum og i lager</i>	97
<i>Hva betyr båten i dag</i>	99
<i>Avslutning</i>	100
<i>Oversikt over ord og begrep knyttet til Nordlandsbåten og bruken av den</i>	102
<i>Illustrasjonsliste</i>	104
<i>Referanseliste</i>	105

NORDLANDBÅTENS FORM

Introduksjon og problemstilling

Det finnes vel knapt noen form som er selvforklarende. Første gang vi står ovenfor et helt fremmed objekt så forstår vi det ikke på annet vis enn rent estetisk, og på grunnlag av de assosiasjonene vi måtte gjøre til objekter vi kjenner. Uten erfaring og kunnskap så vil alle andre egenskaper enn formen, som vi umiddelbart oppfatter, være umulige å forholde seg til. Det dette betyr er at jo mer vi studerer og lærer om objektet vi står ovenfor, jo mer vil vår erfaring bli uløselig knyttet til dets former. For tradisjonsbåtbyggingen, som er denne oppgavens tema, er det derfor viktig at en aspirerende båtbygger ikke kun oppnår tilstrekkelig teknisk ferdighet, men at man både har den erfaringen som trengs for å gjenskape den «gode formen». En dyktig håndverker vil kunne lage de enkelte delene med stor ferdighet, men helheten krever en forståelse for hvordan de enkelte delene fungerer i forhold til hverandre. At den tekniske helheten må fungere er selvsagt, men det som jeg mener det gjør det mulig å skrive den teksten jeg har gjort, er vekten man har lagt på form. Form står ikke i motsetning til funksjon, det er en måte å forstå og se funksjon på.

I denne oppgaven vil jeg beskrive Nordlandsbåtens form og utvikling ut fra tilvirkningsprosessene. Det er en utfordring å finne og bruke ord på Nordlandsbåtens form på en måte som gjør at jeg både blir forstått i dag, samtidig som at jeg vil yte miljøet den kommer fra en viss rettfærd. For å beskrive formen vil jeg gjøre en formanalyse, inspirert av arkitekturanalyse, men tillempet for å kunne anvendes på en båt. Dette er et nytt perspektiv på båter og båtbygging, og jeg mener det vil for det første bidra til bevaringsarbeidet dersom man benytter seg av kunstvitenskapelige begreper for å sette ord på det som til nå har vært inneforstått og taus kunnskap. For det andre vil det å studere formen i seg selv, kunne hjelpe oss med å forstå en side ved håndverket som båtbygging er, som til nå ikke er blitt studert. Hvilken rolle har oppfattelsen av form spilt i båtbyggingen? Med form mener jeg her da hvordan båtbyggeren vurderer den fysiske formen som han kan og vil gi materialet, og hvordan han mener det bør se ut.

Ethvert objekt har sine klare egenskaper, bruksgjenstander praktiske, og jo mer erfaring og kunnskap vi har om disse, jo mer projiserer vi inn i formene vi ser. Å «se» blir derfor ikke bare å passivt la sansene registrere verden. På samme måte som når vi «ser» noe i

en mengde penselstrøk på et lerret, er både det å kjenne igjen en Nordlandsbåt såvel som å gjøre seg opp en mening om den har god form å plassere hele eller deler inn i et skjema, som Gombrich sier (Gombrich 2002). Dette skjemaet er både den konvensjonen som gjør at vi kjenner igjen det vi ser som *noe*, såvel som representasjonsformen, i den grad man kan snakke om sånt når vi har for oss et bruksobjekt. I tillegg til bare det å se, må vi og i skjemaet for Nordlandsbåten inkludere kunnskap om hvordan båten faktisk fungerer i bruk.

Todimensjonale framstillinger er et nødvendig onde, men også et svært nyttig hjelpemiddel når jeg skal presentere Nordlandsbåten. Byggingen av Nordlandsbåten baserer seg ikke på tegninger, og forståelsen for båten som vokser fram er ikke basert på å overføre mål fra en representasjon i to dimensjoner. Det har nok påvirket båtens form såvel som oppfattelsen av den. Nordlandsbåtbyggere advarer mot en del problemer som kan oppstå om man skulle forsøke seg på noe slikt. Båten vokser på organisk vis fram ettersom hver bestanddel må tilpasses den forrige, samtidig som man må planlegge for den neste. Enkelte detaljer kan lettere enn andre representeres i kun to dimensjoner, ettersom de er satt sammen av flater som ikke forvrenges i samme grad som en bue gjennom alle tre dimensjoner, på en tegning. Et bånd eller en bete forvrenges nesten ikke på et bilde, mens bordene som utgjøre huden, vil bli forvrent, og dybdeforståelsen som er essensiell når det er den faktiske båtens form man vil ha fram, forsvinner. At vi har å gjøre med et tredimensjonalt bruksobjekt som skal leve opp til praktiske krav, og bevege seg gjennom vind og vann, gjør at det er viktig for meg å aldri glemme den praktiske siden og grunnpremissene for båten. Glemmer man å gjøre med det vil Nordlandsbåten bli et rent fantasifoster.

Båtens renessanse

På seksti- og syttitallet var det noen få personers innsats som bragte fram fra glemselen de to mest dominerende tradisjonsbåtene i Norge, fra og med Trøndelag og til den russiske grensen i Finnmark. Den gamle fembøringen «*Merkur*» fra ble seilt til Oslo i 1964, og noen år senere ble det bygget en helt ny fembøring, «*Fauskværingen*», som ble seilt fra Salten til Harstad. Begge hendelsene ble dekket i fjernsyn, avis og radio. Fram til da hadde interessen for Nordlandsbåten og Åfjordsbåten vært mildt sagt laber, og mange båter var for de flestes vedkommende uoppdaget bålved. Som symbol hadde disse båtenes form dukket opp med jevne mellomrom fra forrige århundreskifte. De faktiske båtene var derimot ikke

interessante nok til at man med unntak av noen få tilfeller, gadd legge ned tid og penger i de. Det kan hende vår nyvunne velstand og økonomiske oppsving bidro til både en stolthetsfølelse og nok overskudd til at gamle båter ble trukket ut av naustene, på seksti- og syttitallet var det i allefall en økende interesse for bevaring, som fikk de norske tradisjonsbåtene fram i lyset.

Disse gamle båtene er som bruksbåter utdaterte i de fleste sammenhenger. Større skøyter og sjarker er raskere, tryggere og mer effektiv på havet, inne fjordene gjelder det samme for åpne glassfiberbåter med påhengsmotor, og i havneområder er Nordlandsbåten med sin lange stråkjøl slitsom å manøvrere. Å ro eller vente på god bøl er bortkastet energi og tid når man hadde råd til å bruke motor. Som rene seilbåter er de åpne råseilbåtene tungvinte og risikable å håndtere sammenlignet med moderne seilbåter. Vedlikeholdet er krevende, både med tanke på hvor mye tid som må legges ned i det og hvilke teknikker og materialer som er nødvendig.

Før den økende interessen for bevaring på syttitallet fantes det allerede et solid tradisjonsbåtmiljø som tok godt vare på gamle trebåter ved hjelp av tradisjonelle metoder og materialer. Klassiske regattaseilere, snekker og «runabouts», gamle motorbåter har alltid hatt stått høyt i kurs blant båtinteresserte. Å ha tid og råd til å holde en trebåt i god stand har blant mange vært et tegn både på både status og sjømannskap. Men dette har vært en form for sjømannskap i idyllisert form, den har om noe vært enda fjernere en fiskers hverdag, enn hva bonderomantikken har vært sin samtids virkelige bondeliv; avstanden har vært stor mellom bruksbåter og praktbåter, selv om de er bygget i samme materiale. Men allikevel har disse miljøene tatt vare på kunnskap om å ta vare på trebåter såvel som noen grunnleggende gode forutsetninger for at og bruksbåter i samme materiale skulle kunne vekke en interesse. Spesielt når det var et så potensielt sterkt symbol som Nordlandsbåten var.

Kong Olav lærte som liten å ro i en Nordlandsbåt i en dam på Bygdøy Kongsgård. Den var utstyrt med dragehode, halekrøll og et seil med røde, vertikale striper i beste vikingstil (Klepp 1983). Også Larsen Cognac, som har et vikingskip som logo, bestilte på 70-tallet en Nordlandsbåt som skulle stå på sokkel utenfor deres lokaler i Frankrike. De to sistnevnte eksemplene på kobling til vikingskipene er nok snarere av en litt mer praktisk karakter enn noe annet. Både Kong Haakon og Larsen Cognac ville om mulig kanskje foretrukket et «genuint» vikingskip om noe slikt var mulig å få tak i, men så lenge en båt

som for de fleste var umulig å skille fra det man kun hadde sett på maleri og fotografi av noen ytterst få og mer eller mindre mislykkede forsøk på lage kopier. Man burde ikke overdrive eller romantisere koblingen mellom Nordlandsbåt og vikingskip, men det sier noe om hvilken status den har hatt selv i en periode hvor få hadde nevneverdig interesse i hverdagen som har skapt og brukt den. Men koblingen er allikevel, som vi skal se, høyst relevant og likheten mer enn kun overfladisk.



1. Kong Haakon VII og kronprins Olav i en av «Dragebåtene»

Kildematerialet

Problemstillingen og den relativt lave mengden skriftlige kilder gjør det tvingende nødvendig med feltarbeid. Ved å oppsøke forskjellige miljøer hvor Nordlandsbåten tas vare på og brukes på, har jeg fått høre mange oppfatninger om båtbygging og båtens form som av forskjellige grunner ikke har kommet med i de skriftlige kildene. Jeg har lagt stor vekt på kunnskapen som regnes som selvfølgelig i slike miljøer, men som ikke nødvendigvis finnes nedskrevet. Jeg må selv vurdere hvordan mange av opplysningene jeg får skal brukes. Ofte er svarene jeg har fått på spørsmålene, siste ledd i en muntlig tradisjon. Dette kan ha ført til at den «korrekte» forklaringen er blitt borte i en lang rekke av større eller mindre misforståelser og egne

tolkninger. Det er en utfordring å skulle prøve å tolke og vurdere om det jeg blir fortalt er slik det virkelig er, eller om jeg må tolke det for å finne fakta som er skjult i det. Jeg vil prøve å være klar på hvilke opplysninger jeg har i fra det kollektive miljøet, og derfor ikke kan oppgi noen konkret kilde på, såvel som å forklare hvorfor jeg eventuelt har valgt å tolke det jeg har blitt fortalt.

Det som finnes av data er av god kvalitet, men mengden er begrenset, og båtbygging og gamle båters form er et uvant felt å studere slik man gjør i kunstvitenskap, for eksempel slik som vi er vant til å gjøre med arkitektur. Dessuten er det og slik at mesteparten av det som finnes av skriftlige kilder er produsert av noen få personer som har gjort svært omfattende arbeid. Om jeg kun brukte disse ville det jeg skriver nødvendigvis bære preg av det, men jeg anvende teori og metoder fra kunstvitenskap i håp om at «gammel» data skal kunne gi nye resultater. Uten slik teori og metode ville jeg ikke kunne produsert stort annet enn en personlig tolkning av det mine kilder har produsert.

Det er dagens båtbyggere jeg lister opp som mine hovedinformanter. Men andre som har vært svært nyttige er den kollektive mengden informasjon som er tilgjengelig fra tradisjonsbåt miljøene i Norge. Vi skal se at kunnskap og bruk av båten har hovedsaklig vært båret muntlig og gjennom bruk. Jeg har besøkt og deltatt i aktivitetene til flere kystlag og der fått tilgang til svært mye som er å regne som allmenn kunnskap i disse miljøene men som er fremmed for andre. Her er utfordringen å vurdere og veie opp mot hverandre, den informasjonen jeg får fra et ikke-akademisk miljø. På grunn av tiden som er gått siden Nordlandsbåten gikk ut av bruk, mener jeg det er skjellig grunn til å anta at de fleste i tradisjonsbåt miljøet baserer sin kunnskap på det som er gjort av de tidligere nevnte personenes innsats for å dokumentere båten.

Dessverre er situasjonen den at kildematerialet til de tidligste Nordlandsbåtene fra 1700-tallet er svært tynt. Det finnes noen svært få båter som *kan* stamme fra denne tiden, men mulige hullene må fylles ut med de få intervjuer som ble gjort på 1800-tallet, og i kilder hvor vi kan håpe på at tilfeldighetene har ført til at detaljer om Nordlandsbåten har sneket seg inn. Det kan være skriftlige kilder, som regel gjort av de som jobber for konge eller kirke. Vi kan og tenke oss at hvis tesen om at utviklingen går fra den tidlige middelalderens råseilsbåter og fram til dagens Nordlandsbåter, uten store sidesprang, så kan vi til en viss grad tenke oss hva som *kan* ha vært før kildene våre tar slutt. Hvor enn interessant dette kan

være må vi huske på at uten noen kilder å vise til så forblir det mer eller mindre sannsynlige teser, intet mer. Men av de samme grunner som jeg allerede har beskrevet i presentasjonen av prosjektet så er det ikke et så stort problem med kildematerialet all den tid det er *Nordlandsbåter* vi tar for oss. Når kildematerialet blir så gammelt, tynt og usikkert at jeg ikke kan beskrive den utviklingen som jeg har satt meg fore, så begynner vi og å bevege oss så langt bort fra det vi legger i begrepet «Nordlandsbåt» at det ikke er hensiktsmessig for selve målet jeg har satt meg. Å antyde hva som kan fylle hullet fra middelalderen og fram til 1700-tallet er et annet prosjekt.

Selv om Nordlandsbåten etter forrige århundreskifte ble faset ut som fiskebåt, så fantes det alltid bruk for de. Småbåtene fortsatte som bruksbåter på beskyttet fjordfiske, retningsstabilitet og at de går så lett for å ror gjør de bedre egnet enn spissa for fjordfiske når litt større områder skal dekkes. En hundromsfæring kan av gode roere holde ei snittfart på nesten fem knop over flere timer. Storbåtene kunne bli brukt som lektere, frakkebåter for høy, torv, ved, dyr og så videre. Noen ble også bygget om til lossementsbåter, båter med hus til å bo i under fisket. Noen hadde hus både foran, i midten og bak, kun adskilt av ganger brede nok til at linestampene kunne bukses inn og ut av lagringsplassene sine. Noen båter ble bevart fordi de nå engang hadde et naust å stå i, og det meldte seg ikke andre behov for bygningen. Selv om både naust og båt forfalt, så var det mange båter som har klart seg lenge nok til at de lot seg redde. Dessuten har det gjennom hele perioden fra de forsvant fra Lofothavet og fram til dens «renessanse», blitt bygget nye båter. Mest småbåter til fjordfiske, men også en eller annen storbåt ble bygget, mest for spesielle anledninger og for bevisst vern. Et ukjent, men ikke ubetydelig antall Nordlandsbåter ble bygget ene og alene som motorbåter. Man kunne båttypen og byggeteknikken som trengtes for å produsere et billigere motorfartøy en ei kravellert skøyte. Selv om størrelsen kan variere enn del på disse spesielle motorbåtene, så er de variasjoner over åtringer eller treroms båter.

Forskningshistorien – og mitt eget bidrag

Forskningshistorien til Nordlandsbåten er preget av en historisk-teknisk vinkling. Båtene og byggingen av de er blitt godt dokumentert og plassert både geografisk og en historisk kontekst av personer som har hatt sin hovedinteresse i bruk, tilvirkning og historien rundt. Det har vært et mål å være ærlig, i den forstand at man har vært opptatt av å gjengi

kunnskapen om båten på en måte som er historisk korrekt. Dette har man og langt på vei lykkes i og bevaringsverdien av dette arbeidet er formidabelt. Problemet er at for største delen av publikum, så er tradisjonen blitt brutt. Tradisjonsbåtmiljøet kan da preges av at aktiviteten kan anta en form av en nærmest rituell kopiering, men muligens uten at man har prøvd å problematisere eller prøve å forstå båten ut fra et moderne standpunkt. Det er ikke de som har hatt som mål å bevare det autentiske som er skyld i dette, heller er det de fagområdene som har dette som sitt mål, for eksempel kunstvitenskap, som på sin side ikke har viet Nordlandsbåten spesielt stor oppmerksomhet.

Innenfor et relativt lite miljø har noen ildsjeler jobbet med å registrere, dokumentere og finne ut hvordan de gamle tradisjonsbåtene ble både bygget og brukt. Bernhard Færøyvik gjorde omfattende målinger av tradisjonsbåter fra Vestlandet og langs kysten opp til Murmansk. Han var aktiv fra slutten av 1920-tallet og fram til sin død i 1950, og materialet som finnes ved Norges Maritime Museum på Bygdøy domineres av hans oppmålinger og notater.

Siden Færøyvik begynte sitt målearbeid har det blitt skrevet en rekke gode verk om Nordlandsbåten, spesielt bør Gunnar Eldjarn og Jon Godals verk i fire bind om Nordlandsbåten og Åfjordsbåten trekkes fram. Også Arne Emil Christensen og Asbjørn Klepp har gjort mye for tradisjonsbåter generelt. Slike verk beskriver både de praktiske sidene ved båten og bruken av den. Det er bøker som tar for seg hvordan båten bygges, helt fra man velger ut emnene i skogen til den skal oljes og males før den sjøsettes. Andre bøker beskriver hvordan båtene omsettes og distribueres, fra de blir bygget i skogene innerst i fjordene, blir transportert til handelsplassene og hentes av eieren som holder til ute i havgapet. Bruken av båten er spesielt godt beskrevet, fra hvordan båtene ros og seiles til hvordan fisket foregikk med juksa, line og garn.

Verdien av Nordlandsbåten kan kun øke ved større forståelse, selv om det skulle vise seg at den strider i mot den folkelige årsaksforklaringen, som mesteparten av forskningen kanskje ubevisst har jobbet mot å styrke. Dessuten er og båtbygging, spesielt tradisjonsbåtbyggingen som har foregått i distriktene, heller ikke satt i sammenheng med annet håndverk, som har fått innpass i den norske «kanon». Dette er et større prosjekt som jeg ikke skal gi meg i kast med, men det kan alltid være greit å tenke på hva som skjer parallelt i arkitektur, brukskunst, ornamentikk og annet tilsvarende håndverk som er inkludert

i kunsthistorien. Og er ikke en tradisjonsbåt forbeholdt kun de som vil se og bruke den på tradisjonelt vis.

Det er krevende å skrive noe nytt om de praktiske sidene ved bygging og bruk av båten, og havner dessuten utenfor kunstvitenskap/-historie, som er fagfeltet her. Normalt er det maleri, skulptur, fotografi, design og arkitektur som man assosierer med dette kunstvitenskap, men det er en interesse for form som ikke bare kan anvendes på det som er laget blott til «øyets lyst». Det er på form vi kjenner igjen objektene som vi omgir oss med, og det er formen jeg for Nordlandsbåten ønsker å forstå og systematisere. Primærkildene mine er være nettopp de verkene som har dokumentert de formale og praktiske sidene ved båtene, men jeg vil altså prøve å tolke data på en annen måte for å si noe om form.

Det viktig å få med seg så mye som man har kapasitet til; historie, ressursgrunnlag og behov. Men jeg vil legge mest vekt på tilvirkningen, båtbyggingen. Båtbyggerne jobbet ikke ut i fra verken maler, tegninger eller målebånd. De hadde noen få enkle, men raffinerte verktøy for å kontrollere proporsjonene i de forskjellige bestanddelene, men det var øyemålet som sto for sensuren. Dette er så definerende for Nordlandsbåten at man de strengeste i tradisjonsbåtmiljøene vil neppe anerkjenne en båt som er skapt på annet vis. Om man vil forstå Nordlandsbåtens oppbygning så må man altså være kjent med dansk-norske båtalen og tommer og at måleverktøyene man brukte var båtstikka og leggfjøla. Selv i dag tyr man til disse målene og verktøyene når man ønsker å lage en «ekte» Nordlandsbåt. Det visuelle er sentralt, formen har blitt gitt over kanskje to tusen års prøving og feiling, og det er kun i løpet av de siste hundre årene at vi har fått en god forståelse av hydrodynamikk. Håndverket besto altså av å ha følelse for materiale og verktøy, og å ha blick for «god» form.

Nordlandsbåt og teori, avgrensninger

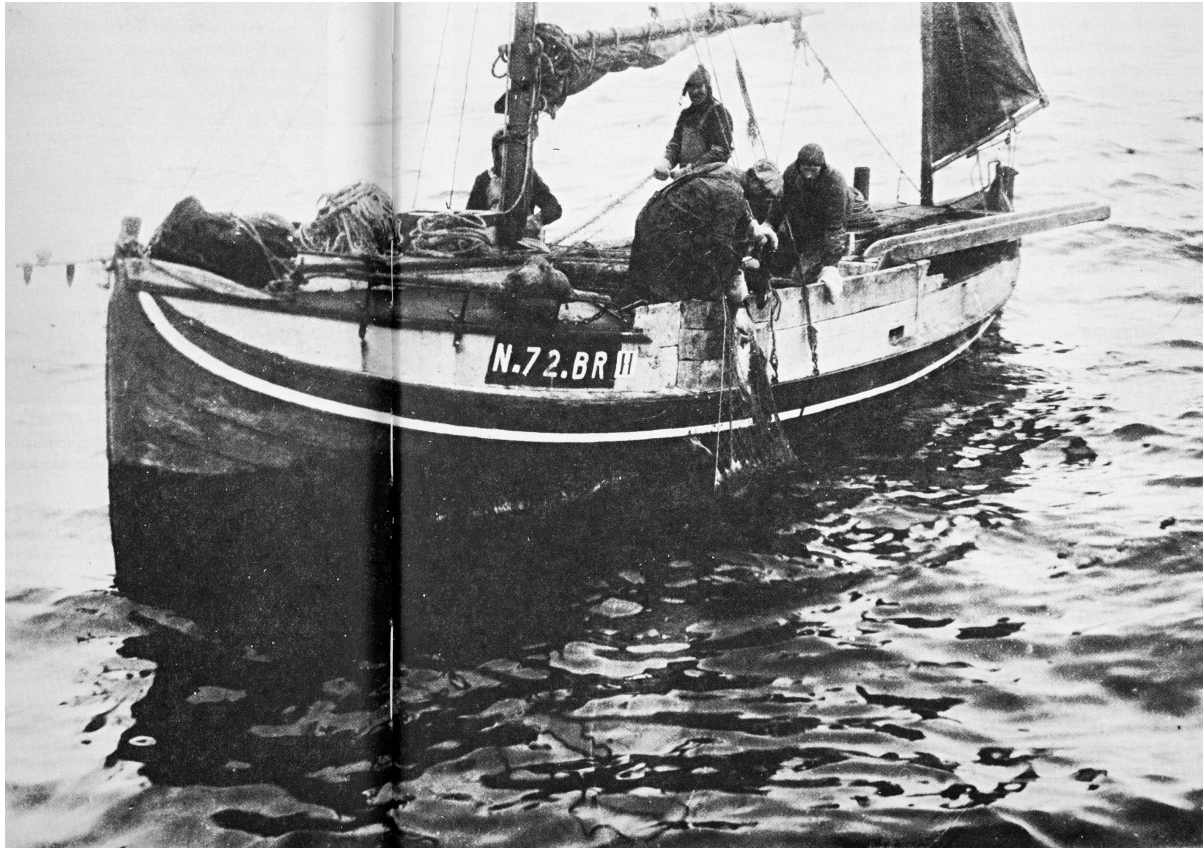
Nordlandsbåten har gjennomgått en utvikling som vi for å kunne håndtere enklere, kan dele inn i visse typer, både teknisk, periodisk og geografisk. Når vi trekker en slik rent teoretisk grense, så vil to båter på hver sin side av den tilsynelatende har mer til felles enn de to ytterpunktene *innenfor* et avgrenset område. Grensene må vi ofte trekke vi av teoretiske og praktiske grunner som uten tilstrekkelig kunnskap kan virke unødvendige og forvirrende. Når Nordlandsbåten gjennomgår omfattende forandringer i konstruksjonen er det lette å vise forskjellen mellom en båt bygget med eller uten slike tydelige trekk – selv om de på avstand

kanskje er svært like hverandre i sin helhetlige form. Men kommer man ned på et nivå hvor man tar for seg de enkelte komponentene.

Avgrensninger tjener og den funksjonen å demonstrere variasjon. Som antydning tidligere kan det være stor variasjon å se innenfor en type, og snarere enn å være problematisk gir dette oss anledning til å se nye problemstillinger. Variasjonen som tillates av en gitt teknologi innenfor en lengre periode kan være vel så beskrivende som den forandringen eller likheten vi ser mellom to båter med forskjellig konstruksjonsmessige trekk.

Kildematerialet setter en naturlig grense ved ca. 1750 for hvor langt bakover i tid vi kan strekke hva som faller under begrepet «Nordlandsbåt». Dette blir en naturlig nedre grense å sette strek ved fordi kildene blir så få og magre, og fordi båtene ser ut til å bli såpass annerledes at Nordlandsbåtbegrepet ville kunne blitt villedende. Til slutt er de så annerledes at slektskapet ikke er nærmere med dagens båter enn hva de er med Nordlandsbåtens samtidige slektninger blant andre norske tradisjonsbåter. De tidligste båtene som er beskrevet er ikke mer lik «vår» Nordlandsbåt enn hva Åfjordsbåten er. Åfjordsbåten kan det virke som har skilt seg ut fra et opphav den deler med Nordlandsbåten, en gang senest 1750. På grunn av sitt nære slektskap og at den brukes under relativt like forhold er denne et godt referansepunkt som jeg ofte vil bruke, men jeg vil og sammenligne med flere vestnorske tradisjonsbåter der det er hensiktsmessig.

I nyere tid må jeg og sette en grense, denne trekker jeg ved utbruddet av andre verdenskrig. Da hadde motor og havneforhold forandret grunnpremissene såpass at Nordlandsbåten ble objekt for omfattende eksperimentering i et forsøk på å tilpasse den. Dessuten hadde på det tidspunktet regjeringen kommet et godt stykke på vei for å modernisere kystfiskeflåten og fase ut de farlige åpne ro- og seilbåtene. Under krigen fikk man andre ting å tenke på enn å ta vare på gamle båter, så når den var over hadde mange Nordlandsbåter bukket under. Når man da skulle skaffe seg ny båt igjen så satset de fleste på en dekket båt med motor. Noen Nordlandsbåter fikk motor og ble delvis bygget om, andre ble bygget ny for motor. Grunnen til dette var at det var mange båtbyggere som kunne bygge Nordlandsbåter men ikke dekkete skøyter, som og var en langt dyrere konstruksjon. Men på disse båter er ro- og seilegenskaper omtrent ikke prioritert i det hele tatt, og de faller derfor utenfor mine avgrensninger.



2. Ombygget motoråttning som og har sneseil. Legg merke til det høye fribordet og den ombygde ripa.

I dag har Nordlandsbåten fått det som nesten best kan kalles for en renessanse. Folk vil er stolte av gamle vrak som ligger i nauset etter beste-, olde- eller tippoldefedre. Noen får disse restaurert, andre kjøper nytt. Disse båtene skal fungere som turbåter, samtidig som de etterstreber en viss autentisitet. Jeg vil ta for meg dagens båtbyggere og deres båter for å se disse «anakronismene» representerer noe nytt eller fortsetter der man sist slapp tråden når motoren først kom.

Om form og funksjon

Formbegrepet jeg bruker her kan defineres som fysiske skikkelsen som et objekt har blitt gitt på visse kriterier: materialets natur, ressursene tilgjengelig, håndverkeren selv, og hvilke egenskaper den ferdige båten skal ha. Den formen den faktiske båten har, kan takket være vår

evne til å generalisere, gjenkjennes som et bilde, noe vi kjenner igjen fordi den har en tilstrekkelig mengde formelementer til felles. Nordlandsbåtens form *skapes* av båtbyggeren, og vi kan kjenne den igjen slik vi sansene våre oppfatter den. Vi kan ha en abstrakt idé med informasjon om form, men selve form seg selv vil alltid være knyttet til materialet og sanseerfaringene.

Men til enhver tid vil jeg omtale form som hvordan vår hjerne håndterer sanseintrykket vi får fra båten. Når vi tenker på en form, uten sanseintrykkene av den, så framkaller vi det som vår hjerne er konstruert for å lagre av informasjon. Uten den fysiske verden, ingen form.

Båtens form i lys av funksjon og tilvirkning er mitt hovedtema. Den kan tegnes og beskrives ved å oppgi mål, forholdstall og proporsjoner, men den «komplette» formen er utstrekning i tre dimensjoner. Best forståelse får vi ved størst mulig kunnskap om framstillingen og funksjon i sitt miljø. Siden det finnes gode kilder til begge de to siste, så påtar jeg meg å beskrive formen det produserer, og hvordan.

Jeg vil først og fremst støtte meg på empiri og det som lar seg måle og kvantifisere. Det er kun grunnleggende formale trekk som jeg vil oppgi i mål. Grunnen til dette er at båten er resultatet av forholdstall og proporsjoner, ikke nedtegnede mål. Den diskutabelt beste forståelsen vi har av båten i dag, er det vi har igjen av de gamle tradisjonene rundt den. En total oppmåling vil kunne la oss forstå mer, men når dette ikke er gjort vil det for det meste bli spekulering. Når jeg skal beskrive form vil jeg bruke en del adjektiver som er relative, og da er det i forhold til de proporsjoner som vi kan finne innenfor Nordlandsbåten som type. Når det er snakk om en «myk» kurve kontra en som er «brå» eller lignende, så er det relativt i forhold til formene vi finner på andre Nordlandsbåter, om det er samtidige, tidligere eller senere typer vil jeg i hvert tilfelle presisere. Som oftest vil referansepunktet mitt være den nyere Nordlandsbåten ettersom den står for den absolutt mest kjente formen.

En Nordlandsbåt skal, med unntak av de største, kunne bæres av sitt eget mannskap og må derfor være lett. Den skal samtidig tåle visse forhold og belastninger fra last, vind og sjø under bruk. Når vi har en øvre begrensning på hvor tung en slik båt kan være, så betyr det at soliditet og styrke må komme på andre vis enn ved å bare øke dimensjonene på bestanddelene. Her kommer vi til båtens *egenskaper*. Dette begrepet kommer til å brukes ganske vidt, for det skal både brukes til å beskrive båtens teoretiske egenskaper; vekt, styrke

og fleksibilitet så vel som de rent praktiske sjøegenskapene. Sammenhengen mellom disse ville vært klarere dersom vi hadde et komplett oversikt over båtens hydrodynamiske egenskaper, seilets aerodynamikk såvel som treverkets rent mekaniske egenskaper. Men vi har altså ikke det, men alt dette er allikevel uløselig knyttet sammen. Materialet og behandlingen av det vil bestemme hvilken form man ender opp med. Ikke bare fordi et bord har sine grenser for hvor langt det kan bøyes, men og at dersom det bøyes til en viss grad så vil det ha større fleksibilitet enn dersom det bøyes mer. Så hvis en viss grad av fleksibilitet er ønskelig så stiller dette krav til formen. Det er begrenset hvilke alternativer man hadde i Nord-Norge for to hundre år siden til å behandle ei gran eller furu på for å skape en båt av den. Dette la til grunn et spektrum av former som man kunne ende opp med.

Det som knytter alle dette sammen er båtens *konstruksjon*. Med det mener jeg bestanddelenes konstellasjon, forståelsen av hvordan den enkelte del hører hjemme i en helhet. Forskjellige konstruksjonsmessige trekk, forskjellig form og forskjellig materiale gir forskjellige egenskaper – både om man forandrer de hver for seg eller i forhold til hverandre.

Båtbyggere, historikere og noen entusiaster har god kunnskap til materialene de jobber med, har brukt mange generasjoner på å både nedfelle og varsomt utvikle konstruksjonen, samtidig som de har et svært skarpt blikk for former. Denne kunnskapen ble formidlet muntlig og er derfor av en annen karakter enn dersom den hadde blitt lært bort mer eller mindre gjennom skriftlig formidling. Så jeg har en litt paradoksal utfordring i å prøve å formidle en muntlig båret forståelse skriftlig.

Om det er strengt praktiske forhold, forhold som har ført til endring i konstruksjonen, eller ren estetisk vilje som har drevet fram forandring i form spiller ingen rolle – vi ender allikevel opp med en form med sine karakteristiske visuelle trekk. Mennesker har et skarpt øye som gjør oss i stand til å skille selv svært like gjenstander fra hverandre på denne. Man kan gjerne se linjer og flatene med et rent estetisk øye, men først og fremst så vil jeg se nøyere på hva årsakene til forandring i form og hvordan utviklingen av den har foregått.

Både den terminologien jeg tyr til, såvel som subjektiviteter og antydninger til en målrettet utvikling skyldes at jeg sitter trygt plassert i ettertiden og forholder meg til en tidslinje. At formen endte opp slik den gjorde er kanskje ikke selvfølgelig, men når den en gang har gjort det så spiller det liten rolle hva den *kunne* vært.

Begreper og terminologi knyttet til Nordlandsbåten

Når jeg tyr til en historisk terminolog som kommer nettopp fra de nordnorsk tradisjonsbåtmiljøene er det fordi jeg ønsker å bidra til en mer historisk korrekt forståelse av formen enn hva tilfellet ville vært om jeg hadde beskrevet den ved å ty til begrep fra et moderne båtmiljø. Dette er fordi det ville kunne gitt feil assosiasjoner og fordi ord og er bærere av stor informasjon for de som vil grave dypere i den retningen.

Man har en helt egen terminologi, helt ukjent for de fleste, knyttet til båtens oppbygning og tekniske detaljer. Men de er svært presise og for en som er kjent ombord i en tradisjonsbåt vil det aldri være forvirring om hva det vises til. Eksempelvis er «innløpet» der hvor forskipet møter sjøen og man snakker om hvordan det «kaster» eller «legger» sjøen. Her kan vi få en tørr eller våt båt som går stamper og går hardt i sjøen eller skjærer mykt gjennom den. Midtskips, under vann har vi «strekket» som «pakker» sjøen under seg. Disse begrepene trenger ikke forklares så nøye før man forstår hva det siktes til, ettersom de er satt sammen av ord som vi uansett vet hva betyr. Andre ord finnes kun på tradisjonsbåter og er komplett umulige å forstå for alle andre enn de som har tilbragt en viss tid ombord og muligens noen etymologer. Eksempler på dett er *penta*, *rakka*, *nokken*, *signatet* og *koller*. Tegninger viser hvilke deler det siktes til, men å gi en fullstendig redegjørelse for hvordan de fungerer i detalj vil være en bok i seg selv. Forøvrig finnes dette i kildematerialet mitt, og jeg kan ikke annet enn å vise til dette for de spesielt interesserte. Uansett så er det ikke noe begrepsapparat jeg kan bruke som vil være mer presist enn akkurat det som har utviklet seg over like lang tid som selve båten.

Terminologien og språket som til nå har vært brukt for å beskrive inntrykket av en båt har som regel hatt sitt utgangspunkt i dagligtalen til de som hadde den som sin arbeidsplass. Uttrykk som blir brukt i og rundt en båt er en salig blanding av begrep som med sjøfarten kan ha kommet fra andre land, og kan hende brukes korrekt eller ha blitt både misforstått og fornorsket feil. De kan ha norrønt opphav – eller enda eldre, eller være helt lokale og ha opphav i en hverdag på midten av 1800-tallet. Mange av de mer obskure og lokale begrepene er i dag nesten blitt helt borte. Jeg vil forholde meg til de begrepene som i dag er dominerende i tradisjonsbåtmiljøet. Noen begrep er såpass nære at de ikke er vanskelige å ta i bruk, andre er hentet fram fra glemsel og er i utgangspunktet fremmede for mange.

Innledningsvis har jeg nevnt Godal, Eldjarn, Klepp, Christensen og deres grundige

arbeid. Fordi de har hatt begrenset kapasitet til å og kanskje har vært nødt til å begrense seg til i enkelte miljø så har mange begrep etterhvert blitt standardiserte i de miljø som arbeider for å ta vare på maritim- og kysthistorie. Dessverre er det slik at for at vi i dag skal kunne forstå hverandre, så har vi nærmet oss et enhetlig begrepsapparat. Langt på vei gikk var nok de fleste begrepene like så lenge båtene og var det, men mange lokale nyanser blir borte. Dette betyr at mange av de lokale uttrykkene står i fare for å bli borte eller kun eksisterer på papiret ved noen få institusjoner som er viet til lokale studier. Men for at å gjøre det lettest mulig å etterprøve, diskutere og lære mer er det hensiktsmessig å bruke de mest dominerende begrepene.

To ting som jeg vil unngå i størst mulig grad i beskrivelsen av Nordlandsbåten er animisme og besjeling. Dette kan høres rart ut i dag men i gamle dager kunne dette være alvorlig ment å omtale båt eller vær som om det var bevisste vesener med vilje. Dette må oppfattes metaforisk og beskrivende på hvordan båten har blitt oppfattet og forsøkt oversatt eller forstått uten det overnaturlig. Man kan gjerne si at en båt har personlighet og særegne egenskaper, men *vilje* har den ikke. Det er unødvendig i dag å mystifisere eller bortforklare det som få i dag betviler at kan måles, undersøkes og forklares - selv om man ikke alltid har tatt seg råd eller tid til dette. Faktisk er nettopp det å *avmystifisere* litt av båten et av mine delmål, jeg er ikke det minste i tvil om at dette kun vil øke både forståelsen og gleden av Nordlandsbåten. Besjeling og animisme beskriver vanligvis noe man kunne observere men ikke forklare. Vi kan gjøre det i dag, men at man før hadde gjort disse observasjonene og forklarte det på sitt eget vis må og anses som en form for kunnskap. Men en historisk kunnskap snarere enn en forklarende. I andre sammenhenger kan man omtale objekter og fenomener som vesener med vilje fordi det gjør temaet mer underholdende, og muligens sikret fra å forvirre eller forlede i den grad noe slikt ville gjort for i en akademisk oppgave. Men en gang var en slik forståelse av verden rundt en hverdagslig og det burde man ikke glemme, båten «likte» at mastra sto her og ikke der, og «*Nu kommer han me' han!*» siktet til at enten Vårherre eller Gammel-Erik kom med vinden, som i seg selv mange ganger oppførte seg som et vesen med vilje.

Framgangsmåte og formanalysen

Siden det ikke kan tas for gitt at leseren har samme kunnskapen om feltet man skriver som,

som en selv, så må Nordlandsbåten først presenteres og plasseres i en kontekst. Båtbygging er en egenartet håndverkstradisjon, og om man skal forstå Nordlandsbåtens form så må den kunne tale for seg selv. Det er derfor viktig å utstyre leseren med et referanseapparat basert på historien til båtbyggertradisjonen som har skapt den. Når man har en idé om hvor Nordlandsbåten plasseres seg i forhold til andre tradisjonsbåter, så må man og ha noen referanser innad for å kunne ha en ide om i allefall de vanligste variasjonene, og jeg har derfor plukket ut fire båter som jeg gjør en enkel formal analyse av, for å kunne si noe om bredden i den vanlige Nordlandsbåten.

En formal analyse av Nordlandsbåten fordrer et system som gjør at det blir enkelt å vise forskjeller og likheter slik at de kommer tydelig fram når jeg sammenligner forskjellige båter med hverandre. Grunnstrukturen kommer til å være kronologisk. Under dette kommer jeg til å vise til trekk ved formen og om mulig vise til de områdene hvor slike trekk var spesielt dominerende.

Jeg angir båtens mål i det metriske systemet for at leseren skal få et inntrykk av størrelsen. Det ville vært mer historisk korrekt å beskrive mål i alen og tommer, men det vil for de fleste uansett innebære at man må regne om til mål man kjenner bedre. Vil man forstå båten bedre så anbefaler jeg at man så snart som mulig og fordyper seg i gamle måleenheter. De var basert på kroppsmål, var ikke bare en arbitrær målestokk for å holde rede på delene i båten. Dessuten var og kister og tønner som måtte få plass i båten og standardisert etter den målestokken.

Når jeg går gjennom båtens form starter jeg med båtens silhuett fra nederst til øverst. Først kurven som tegnes av røysen - kjøl, lott og stevn, deretter linja som tegnes av ripa og hvordan den med lyrodden reiser seg for å møte stevnene. Vannlinje og fribordet blir gode referansepunkter for å sette formen i kontekst ettersom båten først og fremst må forstås slik den ligger i vannet og ikke som idealisert statue på sokkel. Det er og interessant å se på hvordan omfarene legges, spesielt ripbordet. Her finnes det et visst spillerom for det estetiske innenfor grenser som blir satt av kravene til funksjonalitet. Dette selve poenget med å studere de forandringene som har skjedd all den tid de praktiske kravene til Nordlandsbåten har vært *relativt* like. Mer konkret funksjonell derimot er selve skrogformen. Jeg vil ta for meg hvor dryg båtene er gjennom skroget. Dette har direkte å gjøre med sjøegenskapene til båten, men selv om man kan si at det er streng funksjonalitet som ligger til grunn, kan fremdeles *formen*

på resultatet beskrives og er verdt å gjøre en formal analyse av. Man kan se forskjellen i formen på et skrog som skal være en traust seiler og et som skal være lettrodd. I all den tid man har bygget båter, har man og vært klar over at skrogform bestemmer egenskapene i vann. Når båten beveger seg gjennom vannet, er det viktig med en form som skaper et trykk som motvirker krengingen fra et seil når man seiler med vinden mer eller mindre fra siden. I akterskipet skal båten slippe sjøen, og det har og mye å si for båtens styregenskaper og balanse under fart. En egenskap i den ene retningen koster i den andre, og alt må kunne gjøres innenfor det som tillates av byggematerialets egenskaper.

Når jeg har gått igjennom de store linjene som tegnes av båten, vil jeg gå i detaljene og sammenligne de enkelte bestanddelene i innveden. Form og dimensjoner på innved; bånd, betor, tofter og esing. Tilfar, rigg og løfting kommer til slutt og i denne rekkefølgen. Her er det viktig å huske på at dette vanligvis måtte byttes ut flere ganger i løpet av båtens levetid ettersom det ble slitt eller ikke var der originalt. En båt som kom fra båtskottet hadde dessuten sjeldent tilfar og rigg ferdig, men heller kunne en få med emner som kjøper selv ferdigstilte. Jeg må altså holde tunga rett i munnen når jeg tar for meg slike ting og prøve å plassere de i rett tradisjon fordi vi i en båt kan ha å gjøre med mange forskjellige tradisjoner, spesielt hvis den har gjennomgått større restaureringer.

Landsdelens utvikling ville vært grunnleggende annerledes uten en sterk maritim tradisjon med den aksjonsradiusen som før kun var mulig for de som var svær seilkyndige. Folk i tusenvis av år kjent til hvordan vinden kan utnyttes, rigg og seil er altså implisitt. Riggeren er et studie i seg selv som jeg ikke har anledning til å gå inn på i denne omgangen. Jeg vil holde meg til å ta riggeren for meg som en essensiell del av båtens helhet og som en del av de større linjene av båten. Spesielt som symbol har den vært visuelt like definerende for Nordlandsbåten som skroget og det spørs hvor spennende man syns Nordlandsbåten ville vært uten den særegne råseilet. Det som må gjennomgås er hvorfor den ser ut som den gjør, det er nemlig aldeles ingen selvfølge! Råseilet en av «arketyperne» for seil og finnes i et utall varianter og så godt som overalt hvor man har eksperimenter med å la seg drive med vinden. Et eget system har utviklet seg for de norske tradisjonsbåtene, og Nordlandsbåten har herunder fått sin særegne rigg. Det har selvfølgelig mange fellestrekk med andre norske tradisjonsbåter, men det er flere detaljer slike som vi i kombinasjon kun finner på Nordlandsbåten. Dessverre er rigg og seil noe som det finnes veldig lite forhistoriske kilder

til ettersom materialene som en rigg besto av var det som var mest forgjengelig på en båt. Avbildninger finnes så tidlig tilbake i tid som jernalder, men disse er så varierte og vanskelige å tolke at jeg overlater det til andre for denne gang. Jeg skal derimot ta for meg riggene slik vi vet de har forandret seg i periodene slik jeg har avgrenset de. Luft som element er så mye mer komplisert å forstå enn vann, så også dette er et felt som ved et visst punkt blir litt mystisk for oss som ikke har tilgang til vindtunneler og superdatamaskiner.

Helt til sist vil jeg ta for meg eventuelle små detaljer. Det kan være bruk av profilhøvel, utformingen av betesneller, kry-stokk, jomfru, kollere og lignende. Det er snakk om flater som man tydelig har lagt ned ekstra arbeid i for at det skal ta seg godt ut uten at dette

HISTORIE

Båtens opphav

Vi liker å si at Nordlandsbåten og de beslektede norske tradisjonsbåtene er siste ledd i en over to tusen år gammel, uavbrutt båtbyggertradisjon. I dette kapitlet skal jeg redegjøre litt for hvorfor man kan se det slik, og dermed prøve å kaste lys over hvorfor disse tradisjonsbåtene så absolutt ikke er bare «gammelt skrot» men en levende kobling til vår historie. Jeg har plukket ut noen av de mest kjente båtene fra nordisk båtbyggerhistorie. Disse valgene er gjort på grunnlag av at de er godt dokumenterte og relativt lette å tolke. Jeg lar dem gjerne og representere enkelte viktige nyvinninger i historien, men det er ikke dermed sagt at det var der og da og med den båten at den gitte nyvinningen oppsto. Datering av slike nyvinninger er vanskelige ettersom vi rett og slett ikke har funnet verken nok eller de rette båtene til å kunne si noe om at disse var de første med slike og slike konstruksjoner. Båtbyggerhistorien er blitt hullete med alderen på grunn av materialenes forgjengelige natur. Så den utviklingen jeg skisserer med min historie er en grov variant, ment for å gi leseren det referanseapparatet som er hensiktsmessig for å presentere de faktorene som har formet båten.

Når man leser om disse forskjellige båtene og skipene så må vi huske på den bygnings- og håndverkstradisjonen som har utviklet seg samtidig. Båtbygging er ikke et løsrevet fenomen som eksisterer og utvikles uten sammenheng med resten av samfunnet. Vi skal og huske på at kommunikasjonen med omverdenen var langt bedre enn hva vi ofte tror

og ikke være forutinntatte til hvilke andre felt og praksiser som til slutt kan ha endt opp her.

Særtrekkene

Om man skal peke på noen særtrekk ved Nordlandsbåten og andre beslektede tradisjonsbåter, så vil jeg trekke fram *skallbyggingsteknikken* som det mest grunnleggende. Grunnprinsippet i skallbyggingsteknikken er at huden, bordene som utgjør «skallet» av skroget kommer på plass før innveden. Når botnbordene, kjø- og halsbord, er på plass så kommer botnbandet i, etter rebordene kommer bandskautet og etter ripa kommer beten i. Innveden fungerer som tverrskips avstivere for at båten skal holde fasongen, men det er huden bestemmer formen på skroget og står for størstedelen av den strukturelle styrken. Huden består av tilpassede bord som av natur helst vil være rette, å gi de korrekt form er avgjørende og krever stor kyndighet. Om båtbyggeren tidlig i byggeprosessen gjør en feil som er så liten at den kan være vanskelig å overhodet se, så vil den forplante seg og kunne forårsake stadig større avvik som vil ha alvorlige følger for sjødyktigheten. Denne byggemetoden utnytter den elastisiteten og fleksibiliteten som tre naturlig innehar.



3. Gunnar Eldjarn tilpasser innveden under bygging av storfembøringen «God Bør» Foto:

Arne Terje Sæther

Skjelettbygningsteknikken og kravellerte skrog tok etterhvert over som den teknikken som større fiskebåter ble bygget med. Her blir skrogformen bestemt av at det først reises kraftige spant som bestemmer skrogformen, og huden tilpasses denne. Båter bygget etter skjelettbygningsteknikken er vanligvis betraktelig tyngre og kraftigere, spesielt hvis de er kravellerte. Denne teknikken muliggjorde det for to båtbyggere å bygge svært like båter med utgangspunkt i tegninger ettersom spantene ble gitt form ved å forstørre tegningene til maler som man brukte for å formgi emnene. Selv om skallbyggingsteknikken ble brukt på båter av alle størrelser i norrøn tid, så er teknikken i nyere tid som regel bare brukt på småbåter, tradisjonsbåter og avledere som stammer fra den tiden hvor alt ble bygget slik.

Skallbyggingsteknikken er nesten umulig å formidle ved tegninger, ettersom feil forplanter og forsterkes gjennom byggeprosessen. Et lite avvik på en tegning i liten skala vil kunne bli stor når den forstørres, men skjelettbygging gjør det lettere å rette opp feil siden man kan forandre spantene før huden kommer på, og fordi hver omfar på huden kan Tradisjonsbåter bygget med skallbyggingsteknikken er basert på kroppsmål og forholdsbrøker som ble lært videre i en muntlig tradisjon. Det sies at båtbyggeren ikke trengte spesielt gode matematiske egenskaper, det var ikke nødvendig så lenge man bare kunne telle til 24, antallet tommer på den dansk-norske alna som båtbyggerne tok i bruk rundt 1860.

Et annet trekk som avslører at Nordlandsbåten er beslektet med to tusen år gamle fartøy, er måten de er tilpasset samme formen for roing. Det er ingen selvfølge at man sitter med ryggen i fartsretningen og ror med ei åre i hver hånd eller to mann ved siden av hverandre med hver sin åre, alt ettersom hvor bred båten er. Vriking og padling er bare to eksempler på mange alternative måter å drive en båt framover for muskelkraft. Både keipene og måten rommet er tilpasset roeren er noe som er nesten uforandret fra de først dukke ropp. Straks vi går over til rene seilfartøy, blir avstanden mellom spantene helt fri ettersom man vil ha en lettere eller kraftigere konstruksjon.

Råseilet regner jeg og som et sentralt ledd i utviklingen av båttypen, men utviklingen av riggen slik den framstår på Nordlandsbåten kan jeg ikke gå så veldig nøye inn på ettersom variasjoner og utviklingen gjennom historien kan ha vært store. Som tidligere nevnt så er det få kilder til seilets og riggens utvikling før den perioden jeg tar for meg. Dessuten kan et skrog i løpet av sin levetid kan ha hatt opptil flere rigger som hver har vært en utvikling på bakgrunn av den forrige, eller også tilpasset og hentet fra en helt annen båt. Dessuten er

aerodynamikk et mer komplekst felt enn hydrodynamikk. Dårlig vannstrømning har større effekt på båten enn dårlig vindstrøm ettersom vann har langt større massetetthet.

Det tilkommer ytterligere en del detaljer som man i dag inkluderer i en typisk Nordlandsbåt, men det skal sies at mange av disse ikke har blitt spesielt typiske før man utover 1900-tallet har satt seg nettopp fore å finne ut hva som *er* «typisk» for Nordlandsbåten. Det som da blir utypiske trekk kan derimot ha vært vanlige å finne på Nordlandsbåten mens den ennå var den regjerende båttypen i landsdelen, før noen ennå hadde tenkt tanken at det kunne være noe å undersøke for å både forstå historien og verne kildene til den.

Nesten som med biler må man da tenke seg hvordan ny teknologi har først blitt tatt i bruk på de aller dyreste og mest ressurskrevende prosjektene. Etterhvert som man behersker ny teknologi bedre og bedre, blir den vanligere og vanligere, til vi til slutt kan se så godt som alle trekk fra Gokstadskipet i en nordlandsfæring.

Hva selve skrogformen angår er det vanskelig å si noe om. Det arkeologiske materialet vi har er sterkt forvridd og vanskelig å tolke. Det pågår i dag en diskusjon om det er tolket rett i den «nye» vikingskipstradisjonen. Skrogene på de nybygde vikingskipene fra de siste hundre årene minner ikke veldig mye om Nordlandsbåten. Disse har ikke i samme grad innløpet eller strekket som skal pakke sjøen inn under båten og gjør at skrogets form når det beveger seg gjennom vann trykker stadig hardere mot krenningskreftene etterhvert som farten øker. Mange nybygg som er forslag til hvordan båter fra jern- og middelalderen har hatt en mindre vellykket skrogform som har gjort at de har vært lite sjøsterke. Det er mulig at man kan tilskrive Nordlandsbåtens skrogform som resultatet av nesten tusen års utvikling, men det er mulig at slike trekk er så grunnleggende at båtene fra jern- og middelalderen må ha hatt en nær skrogform hvis de reisene til havs vi vet ble gjort i sen jernalder/tidlig middelalder, faktisk skulle være mulige. Et sted må vi finne kimen til den skrogformen som vi ser på Nordlandsbåten og som vi finner igjen på andre tradisjonsbåter som skal tåle visse forhold, og når vikingtiden regnes som nordisk båtbyggings gullalder skulle man anta at formen i grove trekk var lik. Hvilken skrogform disse båtene faktisk kan ha hatt skal jeg ikke begi meg inn på, men det arkeologiske materialet levner rom for tolkning.

Videre, hva skrogformen angår, er Nordlandsbåtens form gitt av forholdstall. Ut ifra en måleenhet, båtalen (alen), kom man fram til skrogets form gjennom systemet som kan

beskrives med forholdstall, men som kontrolleres på øyemål. Byggeprosessen er svært organisk, de samme utfordringene er litt forskjellige på hver båt, og fordi neste bestanddel tilpasses den forrige, så vil hver eneste båt være unik, men allikevel nært beslektet til de som kommer fra samme båtbygger. Siden vi har få båtbyggerverktøy fra verken jern- eller middelalderen, blir det vanskelig å si noe om når denne byggemetoden oppsto. Er det mulig at båtene fra disse periodene har den «dårlige» skrogformen de har fordi man ikke hadde kommet fram til verken en god skrogform eller fått satt den i et system som gjorde det lettere for en båtbygger å reprodusere den?

Det skal sies at de fleste av de historiske eksemplene jeg kommer til å trekke fram, er skip av en ikke ubetydelig størrelse. Nordlandsbåten har aldri vært i nærheten av å vokse seg så stor som verken Gokstadskipet eller leidangsskipene etter sigende har vært, gjerne på over tredve «sesser», som rommene på et vikingskip heter.

De mer konkrete detaljene om den faktisk byggingen av båten, bruk av klamper, bakkestokk, skordbjelke, skorder, båtklemmer, og så videre, er såpass enkle verktøy som er enkle nok til at båtbyggere kunne ha kommet fram til de for svært langt tilbake i tid.

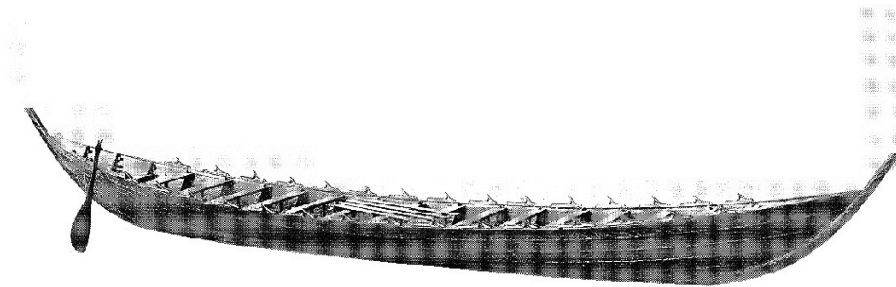
Nordlandsbåtens slektstre

Den eldste plankebåten i Skandinavia er *Hjortspringbåten* fra ca. år 350 fvt. Konstruksjonen er såpass avansert og såpass forseggjort at det er grunn til å anta at en slik byggetradisjon på det tidspunktet hadde eksistert i en ikke ubetydelig periode, sannsynligvis et stykke inn i bronsealderen, om ikke helt tilbake til steinalderen. Inntil vi finner enda eldre plankebåter så blir det dessverre bare spekulasjoner. Byggemetoden er en forløpet til den samme skallbyggingsteknikken som vi finner igjen i Nordlandsbåten. Den har ikke noe kjølbord, men en bunnplanke som er buet både i lengde- og bredderetningen. På denne igjen er det sydd på stevner, side- og relingsbord. Denne huden er stivet opp med tynne hasselkjemper som er satt inn og tilpasset etter at bordene var kommet på plass.

Halsnøybåten ble funnet på Valderøya, Sunnmøre, og er fra ca år 200. Det finnes svært lite igjen av den, men blant restene finner vi keiper. Utformingen er sammenlignet med keiper fra nyere tider, ferdigutviklet og vi må anta at rosystemet som vi kjenner i dag var etablert på dette tidspunktet.

Når båtene kom til en viss størrelse ville ikke lenger det å sy båten med sener, skinn

eller tarm være solid nok. Med *Nydamskipet* fra ca år 400, som ble funnet i Nydam, Sønderjylland, er jernsaum introdusert, men begge typer har eksistert side om side helt fram til våre dager. Enkelte samiske båttyper har blitt sydd med skinn eller snøre helt opp til i dag. Bare det at vi kaller det for nettopp «søm», sier noe om det historiske opphavet. Lenge sto valget mellom å sy eller klinke, alt etter hvilke egenskaper båten skulle ha, og det ene var ikke regnet som «bedre» enn det andre.

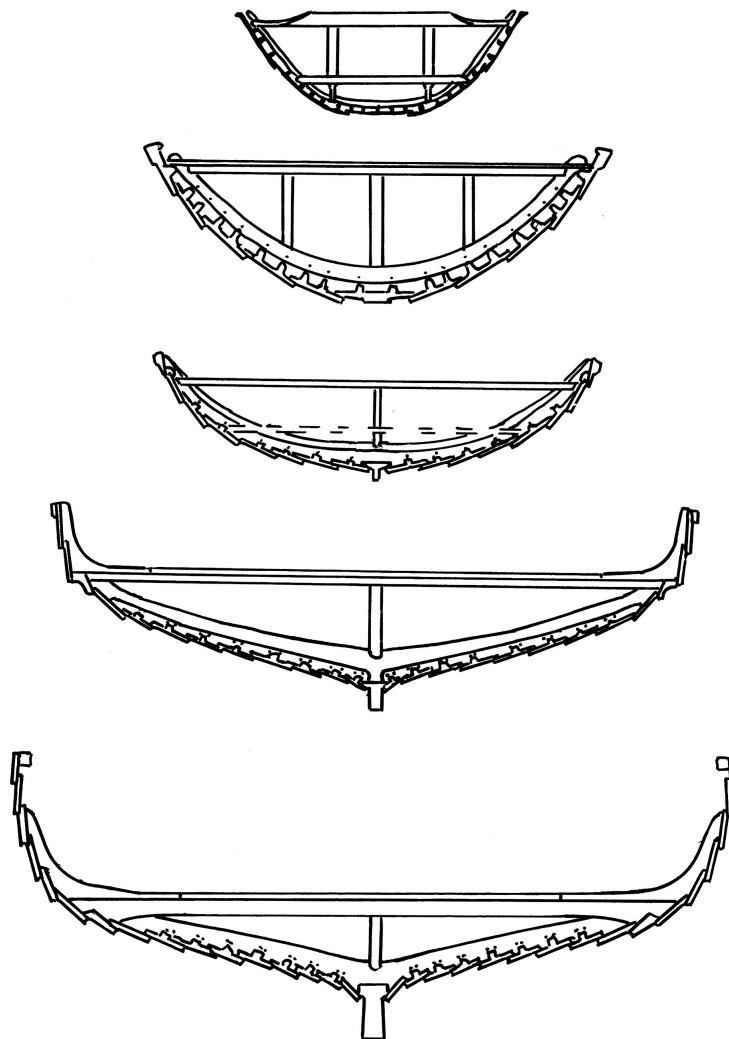


4. *Nydamskipet*, et tidlig klinket fartøy. Foto: Oldsakssamlingen.

Gokstadskipet ble funnet i Sandefjord, Vestfold og stammer fra slutten av slutten av 800-tallet. Det har fått både beter og et markert skille mellom de bordene som utgjør bunn og de bordene som utgjør side slik vi skiller mellom kjølbord, hals, remma og ripa fra hverandre på en Nordlandsbåt. I tillegg finner vi her en ferdig, solid løsning for å drive båten fram med seil. Skipet har kjølsvin og en svært robust mastefisk som tyder på at man på dette tidspunktet var klar over hvor store belastninger et seil var i stand til å påføre konstruksjonen.

Alle disse trekkene, spesielt de større trekkene som beter, skillet mellom forskjellige seksjoner av skroget og riggen, er på *Gokstadskipet* så fullendt at vi må anta at de hadde eksistert en stund allerede. Billedsteiner som stammer fra år 600-700 viser de tidligste seilskipene vi kjenner til her i Norden. Dette stemmer godt med de arkeologiske restene vi har i dag, men er i den større sammenhengen bemerkelsesverdig sent ettersom vi vet at folk lenge før dette tidspunktet hadde vært såpass bereist at de kunne ha bragt med seg opplysninger om seilfartøy fra andre verdensdeler. Områder som i for eksempel Middelhavet,

som allerede da hadde flere tusen års tradisjon med å ferdes til havs med store seilfartøy.



5. Over tusen års utvikling. Fra øverst: Hjortspringbåten, Nydamskipet, Kvalsundskipet, Osebergskipet og Gokstadskipet. Etter nye tusen år kom Nordlandsbåten og de andre, samtidige skallbygde tradisjonsbåtene i Norge.

De eldste båtene i Nord-Norge

Den eldste båten som kommer fra det Nord-Norge som og betegner det geografiske området som Nordlandsbåten kommer fra, er Bårsetbåten fra siste halvdel av 800-tallet (Kristiansen & Linde 2006). Denne ble funnet i Nord-Troms, men en analyse av treverket tyder på at den

ble bygget i Nordland. I grove trekk er den svært lik de andre båtene og skipene fra jernalderen, men det er noen detaljer som skiller seg ut som typiske for Nord-Norge. Båten har ikke lott, men stevnen står rett ned på kjølen. Båtens seks øverste omfar er sydd, mens de nederste har jernsaum. Selv om teknikken med å sy båtene gjerne settes i sammenheng med samisk båtbyggertradisjon, så er stingene på Bårsetbåten satt adskilt og ikke sammenhengende slik som man forbinder med samisk båtbyggertradisjon.

Olav Tryggvasons *Ormen* var et skip som sannsynligvis og stammet fra Saltdalen (Kristiansen s.11). På Kristningsferd i 995 skal Olav Tryggvason støtt på høvdingen Raud den Ramme på Godøy som ikke ville la seg kristne og måtte bøte med livet. Skipet til Raud var med dragehode på framstevn og hale bak, større og flottere enn Olavs *Tranen*, ei tredvesesse – altså med tredve rom og ro plass til minst seksti mann. Olav tok dette skipet med seg og døpte det *Ormen*. Båtbyggerkunsten var altså kommet langt i Nord-Norge allerede i sen jernalder..

Middelalderbåter

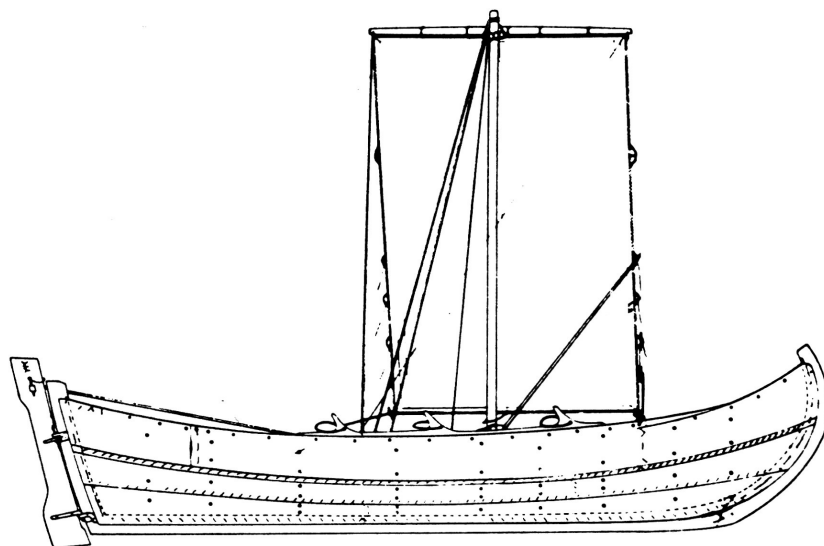
Disse nordnorske fartøyene er mer «skip» enn «båter», og det som har gjort at vi har slike levninger i dag, er fordi de var offerskip i graver. Fra middelalderen og utover finner vi noen få større fartøy som har sunket, men med unntak av for eksempel den minste Gokstad-båten, en færing, er båter av samme størrelser som Nordlandsbåtene svært sjeldne. Det ytterst lille vi har igjen demonstrerer derimot at utviklingen på slike båter ikke har vært like kraftig som på de større skipene. Gokstadværingen er veldig lik en færing fra nyere tid, og det blir da et spørsmål om vi faktisk er avhengige av å finne båter fra hvert århundre i Nord-Norge, for å kunne påvise en uavbrutt, to tusen år gammel linje. Problemet blir å peke ut når den nordenfjeldske båtbyggertradisjonen krystalliserer seg. Historien tatt i betraktning og på bakgrunn av når den typen bruk som har kjennetegnet disse båtene, rimelig å anta at en slik krystallisering av den nordenfjeldske båttypen har skjedd et sted mellom senmiddelalderen og 1700-tallet.

Østlig påvirkning

*Få kan følge
furubåt håloygsk,
som bundet med sener
for seilet flyver*

Her forteller Snorre om når tronpretenderen Sigurd Slembe fikk finnene inne i fjordene nært Hinnøya til å bygge et skip til seg vinteren 1138-39. Opplysninger vi får om skipet er at det ble sydd, at man brukte vidjer, grener, istedenfor rotkne til bånd, at den ble rodd av til sammen 24 mann – Gokstadskipet ros til sammenligning av 32 mann – og at det ble regnet som svært raskt.

Det finnes mange flere kilder som omtaler samiske båtbyggere som svært dyktige, og en slik dyktighet er det vanskelig å forestille seg kan ha vært et slumpetreff. Samisk båtbygging burde sees på som en fullverdig tradisjon i seg selv og ikke som en etterligning av andre selv om man lærer og låner fra hverandre.



6. «Skoltelappsbåt» med sydde bord, bygget i 1893 for Tromsø museum. Oppmåling:

Etterhvert som jektefarten kommer gjør samene seg gjeldende som dyktige jektebyggere. Kilder fra 1600- og 1700-tallet forteller oss at i mange områder langs kysten av Nord-Norge var samer hovedleverandører av båter til norske fiskere. Så de har nok påvirket utviklingen av Nordlandsbåten. Istedenfor folkloristiske forklaringer som tyder på etniske grunner til dette, så må man heller anta det samme gjør seg gjeldende her som for andre båtbyggere i Norden: de som bor i skogen er de dyktigste til å drive og benytte seg av den. I Nord-Norge bodde nordmenn ute i havgapet, mens inne i fjordene og langs vassdragene hvor tømmeret vokste, bodde samene. Men en god oversikt over de forskjellige særtrekkene og hvordan de har utviklet og forflyttet seg har vi ikke. Man sier gjerne at samene oftest sydde båtene sine, men vi vet og at dette er en teknikk som har vært i bruk så godt som overalt hvor man har bygget båter ved å feste overlappende bord i hverandre.

Kildematerialet fra omtrent 1200-tallet og fram til slutten av 1700-tallet er dessverre lite når det gjelder småbåter. Om man sammenligner småbåter, sånn som for eksempel en av færingene fra Gokstad, med en Osolver av nyere dato, så er likheten slående. Spørsmålet er hvordan man skal tolke det manglende kildematerialet til småbåter, er likheten mellom jernalderbåter og våre tids båter så stor at det ikke blir spekulativt å anta hva som finnes i mellom ikke blir for store? I så tilfelle blir tradisjonselementet desto sterkere ettersom småbåtene har gjennomgått ytterst små forandringer i løpet av de siste tusen årene.

Nordlandsbåten går av moten

En motorbåt trenger ikke den samme retningsstabiliteten som de gamle ro- og seilbåtene, disse vil og være trege å manøvrere i moderne, trange havneområder. Dessuten vil den totale tyngden med motor og alt annet som har fulgt med framskrittet ombord, ha økt og gjort at en Nordlandsbåt med slikt vil være umulig å bære på land, slik de opprinnelig var tilpasset. Aksjonsradiusen til motorbåter var større og man var ikke like påvirket av været og man kunne derfor flytte innover i fjordene hvor været gjorde dagene hjemme på gården enklere og mer behagelige. Dette bidro til at kravet til lav vekt og grunn kjøøl forsvant. Nå kunne strukturell styrke løses ved overdimensjonering, i motsetning til fleksibilitet. Når en båt med motor kunne tas ut i hardere vær og ikke trengte å kunne bli rodd så blir det å ha et tett dekk

naturlig. Ingen av disse trekkene var i seg selv nye, av grunner like sammensatte som de som hadde drevet fram de vestnorske og de nordenfjeldske båttypene, fantes de allerede hos de sørnorske båttypene, som igjen hadde dette fra tradisjoner som hadde eksistert lenge ellers i Europa. Fra disse har motorskøyter, -kuttere, -kryssere og andre typer vi forbinder med «fiskebåt i tre», utviklet seg. Med denne utviklingen var det ikke lenger behov for de egenskapene som i Nordlandsbåten var blitt rendyrket, og den gikk derfor ut av bruk.

BÅTENE

Mitt utvalg av båter

Å lete etter den Nordlandsbåten som er «mest» Nordlandsbåt lar seg ikke gjøre. Man må heller tenke på det som en rekke forhold som kan forandres i forhold til hverandre for forskjellige egenskaper. Strengt talt så kunne man egentlig tatt hvilke som helst Nordlandsbåter for å demonstrere dette, men jeg har å undersøke de som seg imellom demonstrerer forskjellige tolkninger av de viktigste trekkene. Jeg har holdt meg primært til relativt store båter ettersom disse har vist seg å være tydeligere både å tolke og demonstrere momenter. Siden jeg ikke har anledning til å ha en full gjennomgang av alle mellomtyper og variasjoner har jeg og prøvd å velge båter som demonstrerer hovedtrekkene. Dessuten ser det ikke ut til at fiskerne selv har vært like opptatt av at båtene skulle ha de «rette» trekkene, som båtbyggerne. De har ved behov bygget på eller bygget om deler av båtene sine for å tilpasse de bedre til sitt bruk. Noen av de båtene jeg har tatt for meg har i løpet av sin fartstid gjennomgått slike prosesser. Siden det er først og fremst båtbyggingen jeg tar for meg, har jeg valgt å ta for meg båtene slik de så ut når de kom rett fra båtskottet. Endel påbygg og ombygg på eldre båter har skjedd i samsvar med hva som var vanlig å finne på de nybygde båtene. Løftingen er et godt eksempel på dette.

Etter at motoren har gjort sitt inntog i fiskeflåten i Nord-Norge skal vi se at de største båtene faller bort raskt, småbåtene tar det noe lengre tid med ettersom de fremdeles fungerer såpass godt til fjord- og hjemmefiske at man ikke var nødt til å bytte de ut for å holde tritt med konkurransen.

Jeg har tatt for meg relativt store båter fra hver periode, ettersom det er i de største båtene vi finner både flest nyvinninger såvel som at det representerer det beste båtbyggeren

kan. At jeg har vekselvis vært på jakt etter båter som både avviker fra tradisjonen såvel som båter som holder seg trygt til den, gjør at det blir et visst sprik. Det har ikke vært noe poeng for meg å plukke båter som på noen måte representerer en bestemt linje i utviklingen. Een utvikling representerer de uansett ettersom det er mellom hundre og femti til to hundre år som skiller de. Jeg er selv fornøyd og mener de får fram de viktigste trekkene i en lineær utvikling såvel som at de og demonstrerer nyvinninger og eksperimentering.

Båtstørrelsene

Nordlandsbåten er selv om navnet kan høres sånn ut, ikke én båt til ett formål, det finnes mange variasjoner. Å sortere etter størrelsen er ikke bare i seg selv en hendig måte å katalogisere på, men de forskjellige størrelsene har og gjerne sine forskjellige bruksområder som de er spesialiserte på, så til en viss grad kan størrelse og forstås som type.

I dag er vi vant til å angi båtstørrelse i antall meter eller fot. Som regel er det totallengden vi viser til, men av og til kan det vises til lengden på vannlinja. Siden dette er fysiske mål så kan vi selvfølgelig bruke disse på tradisjonsbåtene og, men de bringer ikke like mye informasjon som de begrepene man tradisjonelt har brukt når vi forstår de. Dessuten er det ytre målet på en Nordlandsbåt helt arbitrært. Totallengden blir det den må bli når antall rom og bruksområde er bestemt.

I dag tenker vi på «Nordlandsbåt» som typen, og at færing, åttring og fembøring er forskjellige størrelser. Men disse må nesten tenkes på som egne båttyper ettersom en gitt størrelse gjerne har et primært bruksområde som passer den best. Om man snakker om en «torskegarnsbåt» så snakker man som regel om en fembøring, og en linåtring er sjeldent fullt så stor som en garnåtring. I tillegg til dette så må vi og huske på målesystemet som båtene ble bygget etter. Man brukte enten den gamle båtålna, eller den nye dansk-norske ålna, og tilhørende tommer. Det historiske opphavet til disse var kroppsmål, men når Nordlandsbåten kom på banen, så var disse blitt standardiserte. Dette innebar at romstørrelsen ikke kunne avvike for mye, fordi kister og tønner og ble definert ut fra denne målestokken. Men nettopp opphavet i kroppsmål gjør at romstørrelsen i de aller fleste tilfellene passet den gjennomsnittlige fiskeren.

Om vi skal angi båtene etter ren størrelse, så er det eldste systemet det som angir antall årer – æring-systemet. *Færing* angir fire årer, seksring seks, åttring åtte, osv. Problemet

med dette systemet er at for enkelte typer har navnet blitt med bruken og ikke størrelsen. Åttringen slik vi kjenner den i dag har nemlig vokst seg stor nok til ti årer. Dessuten har man ikke æring-benevnelser for de båtene som er enda større enn åttringen.

Den andre måten å angi båtstørrelse på er å vise til antall rom. Denne måten er ganske konsekvent, og med litt kunnskap vil man kunne si noe om hvilket bruk det er mest sannsynlig at en båt med et gitt antall rom, har blitt brukt til. Det er så få tilfeller at vi støter på Nordlandsbåter som har mindre enn to, eller mer enn åtte rulle rom, at vi trenger ikke hefte oss med disse i denne omgangen.

Begrepene som beskriver størrelsene er ikke alltid i seg selv tilstrekkelige, det finnes båter av lik størrelse og rominndeling men som man ikke vil bruke samme benevnelse på. Dette kan være fordi en føringsbåt og en fiskebåt har hver sine særegenheter.

Færing eller *kjeks* har to rom. Dette er den minste båttypen og mer eller mindre selvfølgelig eiendom for den som holdt til i nærheten av sjøen. En så liten båt har det sjeldent noe for seg å bygge for et spesifikt formål utover om de skulle være bære mye eller være lette å ro. Dette var gjerne mer opp til personlige preferanser snarere enn bruk. Selv om det rent fysisk er mulig å få mange personer opp i en slik båt så er tilpasset kun to. Det samme gjelder *hundromsfæring* og *hundromskjeks*. I tillegg til de to rommene har den et i halvt størrelse for bruk til last og ballast.

Seksringen eller *trerømmingen* har tre hele rom hvor det i hver kan sitte en person å ro. Denne kunne gjerne være tilpasset mer spesifikk bruk. En populær føringsbåt der hvor behovet tilsa at en slik størrelse strakk til. Båten er ikke for stor for å ros av en mann, og med en roer i hvert rom har den rykte på seg for å være den sterkeste robåten, et munnhell sier at «*Vårherre e' sterk, men tre mann i trerømming e' åsså nåkka!*».

Halvfjerderømming, *kobbromsbåt*, *kobring* og *bunkerromsbåt* har tre og et halvt rom. Kobb- og bunkerrom er et begrep som viser til at dette rommet er tiltenkt last. «Bunker» har norrøne røtter og brukes og i moderne sjøfart når man snakker om bunkerbåter eller at man «skal bunkre», altså ta ombord last før man seiler.

Firroringen har fire rom i full størrelse og er av en størrelse som gjør at den kan dekke mange bruksområder. Den har plass til mer bruk men er fremdeles ikke så stor at den ikke kan tenkes på som en småbåt. Dette er den minste båten som man har satt løfting på, men det er en trang affære som har mest for seg i dag hvor størrelsen er av den mest

populære fritidsbåten for en familie.

Halvfemterømming, skottkeiping, kobbromsbåt, kobring og bunkerromsbåt er når firroringen har vokst med et halvrom. Vi ser at den og kan kalles for kobring og bunkerromsbåt slik som halvfjerderømmingen. Det har variert fra sted til sted hvilken av båtstørrelsen som har fått hvilken benevnelse, men fremdeles ser vi at et slikt halvrom er tiltenk last som ellers ikke får plass i skott eller kan plasseres i de andre rommene på fornuftig vis.

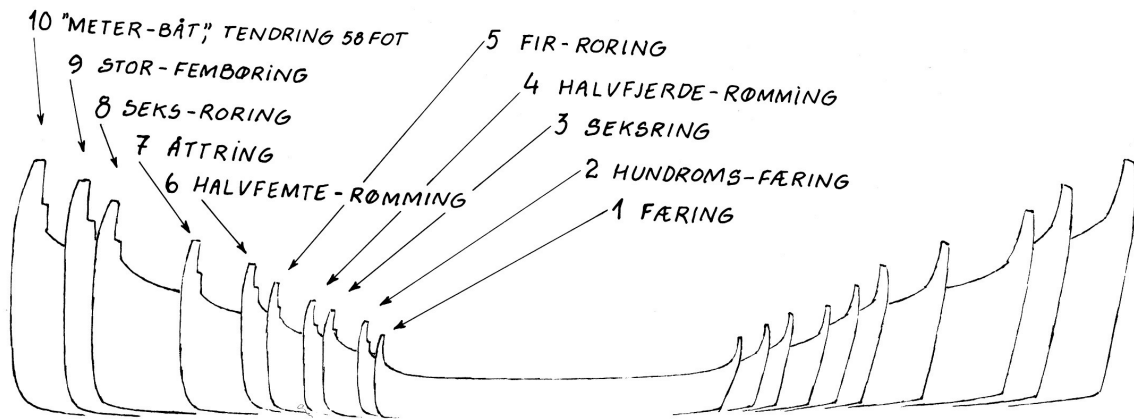
Åtringen med sine fem rom er den minste storbåten. Historisk var det firroringen som var en åtring, men navnet har fulgt med bruken når båten vokste med et helt rom, dermed har firroring som begrep kommet. De eldste femrømte åtringene er små nok til å kunne bæres på land av mannskapet, men de nyere lå gjerne ute om vær og havneforholdene tillot det. På denne båtstørrelsen var løftingen vanlig etter at den kom da skottene på en åtring er store nok til at mannskapet i ei knipe kunne sove i båten. Dette er og en habil langferdsbåt som man kunne bruke for å reise til Lofotfiske fra hele det området hvor man har bygget Nordlandsbåter.

Seksroringen med sine seks rom må ikke forveksles med seksringen. Denne betegnelsen har gått ut av bruk i nyere tid, men vi vet at i eldre nordnorsk tradisjon så var dette den største av rene fiskebåter. Over denne størrelsen så det ut til at båtene heller var regnet for å være føringsbåter (Klepp 1983).

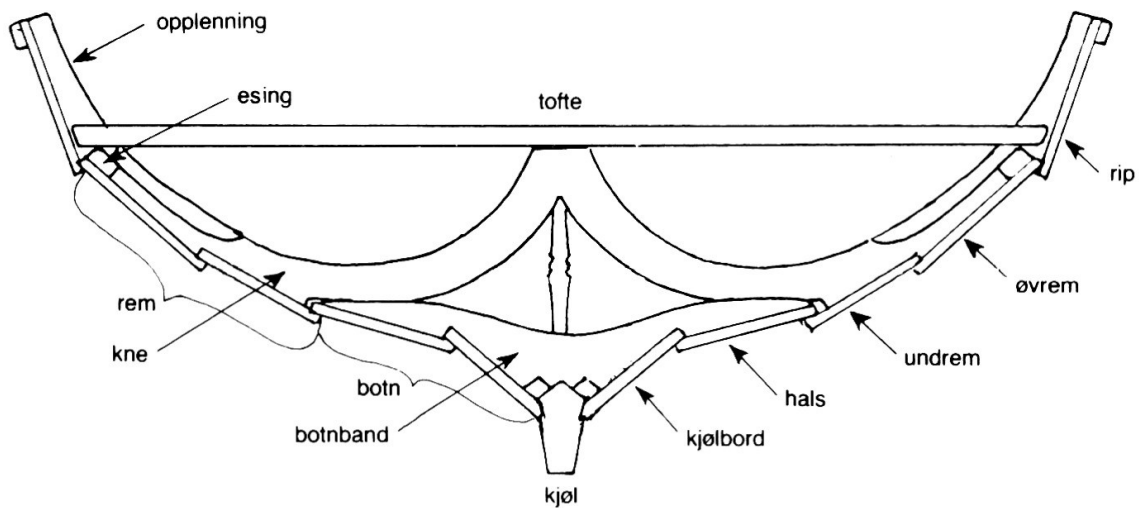
Fembøringen kunne og gjerne ha seks rom, men som navnet antyder var den i utgangspunktet mest tenkt på som en føringsbåt. Men tiden har denne benevnelsen fortrent seksroringen og dermed har fembøring tatt over som det man omtaler alle båter over åtringstørrelse som blir brukt til fiske. *Storfembøringen* er en sen avart av fembøringen. Denne båttypen fikk knapt noen få tiår i vanlig bruk før motorbåtene kom. Disse båtene var et resultat av endringer i fisket som gjorde at lønnsomheten ved å drive stort økte. Av fiskerne selv så ble disse båtene regnet som helt på grensen av hva som var menneskelig å bruke. Å håndtere så store båter er mye arbeid og det er store krefter i sving.

«Fembøring» som begrep er blitt populært forklart med at de opprinnelig bare hadde fem rom eller fem omfar. Men ved hjelp av etymologien mener man i dag at det er avledet av det norrøne «fimir» som betyr rask og på dialekt skal kunne ha blitt uttalt «fem». «Byrding» var fra norrøn tid betegnelsen på en liten føringsbåt. I Sunnmøre og Sunnfjord kan man

fremdeles støte på folk som snakker om «byrdinger» som en type føringsbåt (Klepp 1893). Om man syns det høres rart ut at den største Nordlandsbåten blir omtalt som «liten»; så er det fordi referansepunktet til dette heller må være kystgående handelsfartøy, som tendringer og jekter, snarere enn innaskjærs båter brukt til å frakte ved, høy, torv og buskap korte distanser.

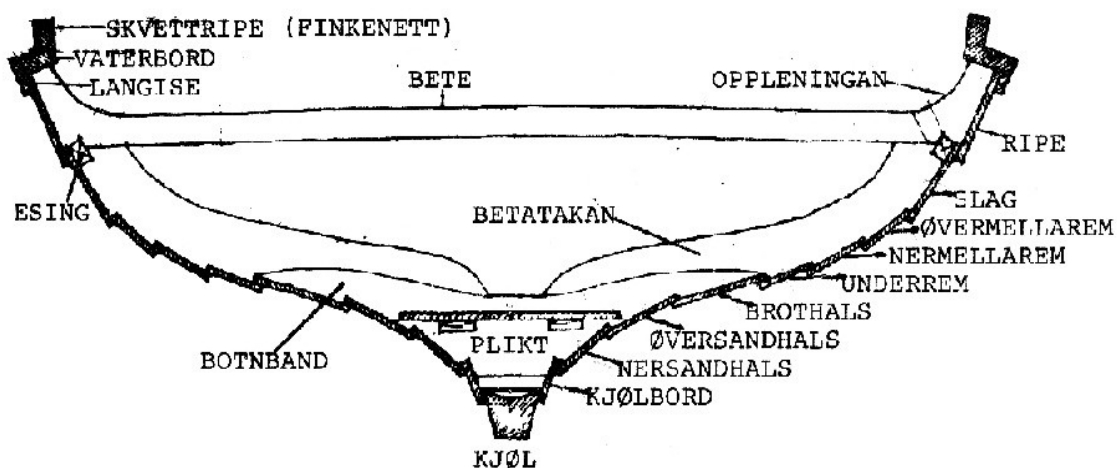


7. Omtrentlig versikt over størrelsesforholdet. Tegning: Leidulf Olsrud



8. Oversikt over bestanddelene i en færing av krumstevnstypen med nyere kne. Tegning: Leidulf Olsrud

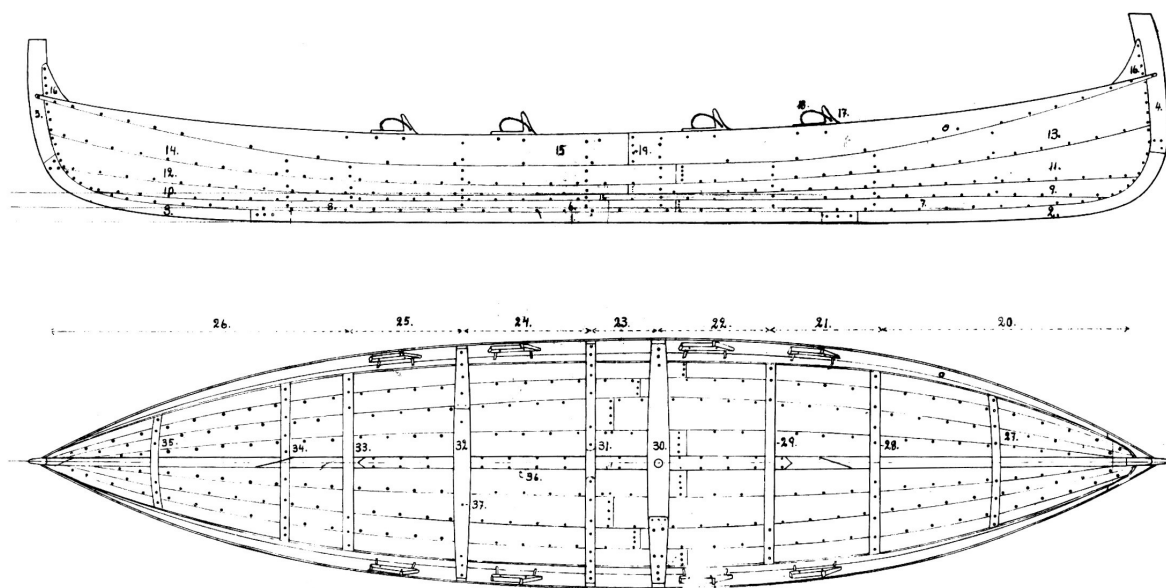
9.



9. Bestanddelene i en storfembøringen «Opreisningen» med bånd uten oppsvingt kne. I tillegg til kjølboardet sier man at den har tre bord i botn, og fire i sida, pluss rive. Tegning:

Leidulf Olsrud

Halvfemterømmingen fra Rana



10. Halvfemterømmingen. Oppmåling: Bernhard Færøyvik.

Halvfemterømningen fra Rana kan være bygget så tidlig som i 1750 og er dermed muligens den aller eldste Nordlandsbåten som er bevart. Som benevnelsen tilsier har båten fire og et halvt rom i tillegg til skottene. Den er bygget i furu, er 7,99m lang og 1,82m bred. Fra overkant av ripa og til kjølsuen er høyda 0,58m, i tillegg kommer kjølen på ca 8 cm.

En slik størrelse kan ha fungert som alt-mulig-båt som kan ha vært brukt til alt fra juksing, line, sildegarn, søkkenot og av og til og muligens som garnbåter for torsk. Halvrommet i Nordlandsbåter var til ren bruk for enten ballast eller nyttelast, og de kunne ha mange forskjellige navn på halvrommet i i midten. Når fireroms båter fikk et halvt rom så var det enten bunker- eller kobbrom det kaltes. Begge er avledet av gamle nordiske begrep for last ettersom rommet er for lite til at noen kan sitte i det. Halvrommet blir dessuten vanligvis plassert rett bak mastra sånn at det blir naturlig å ha ballasten der. Fra gammelt av kan fireromsbåter, både med og uten et ekstra halvrom, ha blitt omtalt som åttringer (Eldjarn & Godal 1990). Hos andre tradisjonsbåter lenger sør i Norge ser vi at man fremdeles gjør dette. Men på Nordlandsbåter og Åfjordsbåter ble navnet ved bruken og ikke størrelsen, så det som i dag er en åttring er altså et rom større, mens firromsbåt/firing og halvfemterømning/kobbromsbåt har blitt navnet på størrelsen under.

Røysen på halvfemterømningen kjennetegnes slik som på de fleste av de eldste Nordlandsbåtene ved at lottene har en større og mykere bue sammenlignet med de båtene som skal komme etter. Overgangen mellom lott og stevn fortsetter denne buen med relativt stor radius. Stevnets krumming avtar så svakt til det nesten retter seg ut, men ikke før det har begynt å skråne bakover inni båten. Det er denne formen som har gitt krumstevningen navnet sitt etter måten stevnen «krummer» seg bakover på og ikke er verken like rank, loddrett eller i like høyt som ble vanlig på de nyere båtene. Allerede så tidlig som når halvfemterømningen ble bygget så er buen på fra lott til stevn på Nordlandsbåtene ganske krapp i sammenligning med andre vestnorske båttyper. At et såpass dominant trekk er på plass gjør at man kan si at på det tidspunktet når halvfemterømningen ble bygget så var Nordlandsbåten som type allerede etablert. Nordlandsbåtens nærmeste slektning, Åfjordsbåten har vi ikke like tidlige kilder til, og mange mener at likheten mellom Åfjordsbåten og de eldste Nordlandsbåtene er så store at Nordlandsbåten oppsto først som type, og så har Åfjordsbåten sprunget ut herfra.

For hverken røys, hud eller innveden har man brukt damp eller kokende vann for å

myke opp bord når man har bygget Nordlandsbåter, slik slik som er vanlig på skjelettkonstruerte båter. Det er da en grense for hvor mye de kan bøyes og vris. Dette setter naturlige begrensninger på skrogformen. Omfarene får relativt snille former, men må allikevel jobbes med – dersom treverket selv fikk bestemme så ville formen ikke blitt god nok. De gamle båtene er dessuten bygget med færre omfar enn de nye og det legger og en begrensning på hvor store sprell man kan tillate seg i utformingen.

I tverrsnittet av halvfemterømmingen ser vi at bordene er flate, det er saga som har vært i sving her, på bakgrunn av båtens alder er dette litt overraskende ettersom «regelen» tilsier at eldre båter oftest har hugde bord. Dette advarer oss mot å aldersbestemme en båt etter byggeteknikk alene, saga har vært tilgjengelig i noen århundre før den fikk gjennomslag i båtbygging. Det er ikke annet å forvente at i løpet av den tiden så har det blitt gjort en del prøving og feiling, man på et så tidlig tidspunkt tydeligvis ikke vært helt fornøyd med resultatet.

Hals og rem har tilnærmet konstant breddelangs hele lengden og vridningen i lengderetningen er ikke spesielt utpreget. Det at bordene må vris i lengderetningen og bøyes inn mot stevnene har ført til at spesielt halsbordet buler utover i skottene og at skroget dermed ikke blir så skarpt som man nok kan ønske (Eldjarn & Godal 1990), dette kan gi problemer for hvordan båten oppfører seg i sjøen. Å hugge et bord ut av en stokk er mer arbeids- og tidskrevende, men det ville gjort det lettere å få rett form på halsbordet mot endene.

Ripbordets avsmalning er strukket godt ut, avsmalningen mot baug og akter utgjør begge omtrent en tredjedel av ripbordets totale lengde. Ripbordet er på denne båten ikke så bredt som det kunne ha vært og avsluttes derfor litt bak framkanten på stevnet. Kurven langs ripa er noe svakere på midten og tiltar kun svakt omtrent i de ytterste fjerdedelene av båtens totallengde. De svært høye stevnene blir tonet kraftig ned av de triangulære, nesten likesidede lyroddene. Lyroddens høye er litt over halvparten av stevnens lengde over ripbordet. Selv om overgangen fra lyroddene til ripbordet ikke er spesielt myk, gir de allikevel et helhetsinntrykk hvor ripa får en jevn kurve som tiltar kraftig, men harmonisk med lyroddene hvor de møter stevnene. Denne linja gir en gjengklang av den som tegnes av kjølen og lotten, men er mer oppadrettet. Trekker vi en linje mellom toppene på stevnene så ser vi at høyda loddrett ned til det laveste punktet oppå ripbordet faktisk er større enn høyda

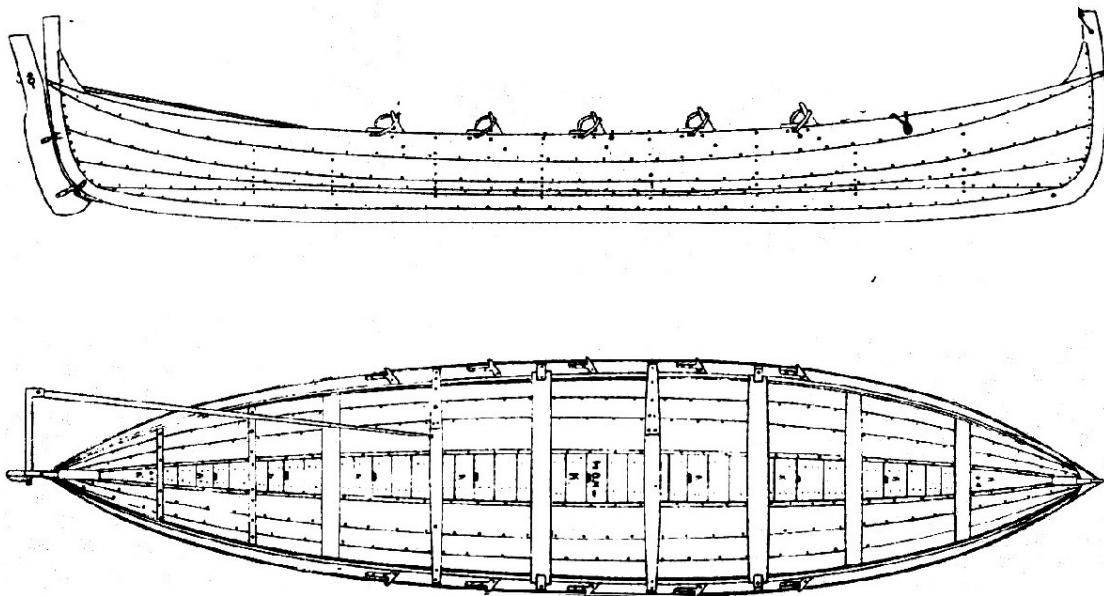
fra kjølen og opp til overkanten av ripbordet. Det betyr at skrogsidene, og spesielt fribordet på en båt i vann, utgjør lite av båtens totale høyde. Dette understreker hvor høyt stevnene faktisk rager. Dette trekket har vært å finne nesten til enhver tid i nordisk båtbyggeriskikk, og vi skal se båtbyggere har lagt mye arbeid i å få silhuetten, og da spesielt gjennom formen på stevnene, korrekt.

Skroget er smalt i forhold til lengden, og formen er relativt «enkel» i den forstand at treverket ikke ser ut til å ha blitt tvunget til form i spesielt stor grad, det ser ikke ut som båtbyggeren har brukt mye makt for å formgi bordene. Linjene er myke, konvekse kurver som kun mot avslutningene ved stevnene og røys, horisontalt og vertikalt, blir svakt konkave. Lite konkave linjer og smal bredde betyr at innløpet er svært lite utpreget, strekket midtskips lite og akterskipet veldig smalt. Problematikken med utbulingen på hals bordene gjør seg her gjeldende her.. Det runde skroget vil nok ikke generere mye mottrykk når båten krenger under seil. Halvfemterømmingen vil nok ikke være en god båt i grov sjø. Derimot skulle båtens lange, smale vannlinje og lille våtflate borge for en lettrodd båt. Det har sannsynligvis ikke vært båtbyggerens intensjon å lage en robust båt for grove forhold, selv om størrelsen ofte tillot båter for lengre turer. Men her kommer nok en gang de sagde halsbordene og roter det til. En slik utbuling har vært en problematikk for tradisjonsbåtbyggere langs hele kysten, og er kjent for å føre til at båten blir unødvendig tungrodd, stamper i bølgene i tillegg til at den har vanskelig for å skjære opp mot vinden.

Når vi går igjennom innveden og starter bakerst så har vi først fotstøa i tillegg til ei rong i akterskottet, så den oppsvingte bakbeten med betesnelle og ei laustoft over. Oppsvingte knær kjenner vi igjen fra båtbygging fra sen jernalder. Halvfemterømmingen har tidsriktige knær som har form som en flat sinuskurve. De er laget av to krumvokste emner som er skardet sammen til siden for midten og med ei snelle for å støtte opp under. Beveger vi oss videre framover i båten kommer vi til agnbeten med en kloss til betesnelle og nagler til å gjøre fast skaut og bras, hvis riggen var utstyrt med dette. Om det er få nagler så er det fremdeles mulig at båten har hatt bras, men at denne ble festet i keipene. I forkant av kobbrommet har vi et enkelt band med laustoft, mens foran kommer seilbiten over et bånd og har verken oppsvingte knær eller betesnelle. Frambiten har derimot begge deler. Til slutt finner vi i framskottet og to ronger. De små rongene som er nærmest stevnene, både foran og bak, kalles fotstø. Et annet vesentlig trekk som kjennetegner eldre båter er hvordan innveden,

bånd og beter er gjort fast med hjartnagler og ikke jernsaum. Hjartnagler er trenagler som er konisk i den enden som vender utover, og som på innsiden har fått slått inn en kile slik at den skal ekspandere og sitte ordentlig fast. En kombinasjon av hjartnagler og jernsaum er vanlig, og det finnes ingen god regel for å si noe om aldersbestemme en båt etter forholdet mellom de to teknikkene. Derimot vil fraværet av hjartnagler og runde, formpressede roer på jernsaumen være et klart tegn på at båten enten er bygget eller ombygget i perioden for den nye typen Nordlandsbåt. På halvfemterømmingen derimot er trenagler brukt i stor grad for å feste innveden.

Misværåtrringen



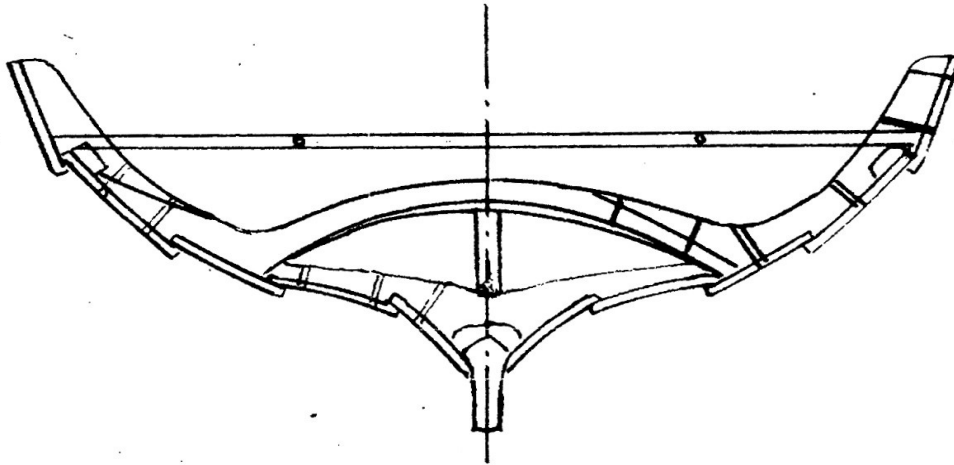
11. Misværåtrringen. Oppmåling: Bernhard Færøyvik

Denne femrømte båten, åtrringen fra Misvær, ble bygget i Salten en gang rundt 1800. Den har fem fulle rom og er dermed et halvt rom større enn halvfemterømmingen fra Rana og er 8.58 meter lang og 2.02 meter bred. Sammenlignet med en åtring av nyere dato så er den ganske liten. Denne størrelsen er den mest utbredte storbåten og den mest brukte på Lofotfisket gjennom tidene (Eldjarn & Godal 1990). Åtringer har fast antall rom, men størrelsen på skottene kan variere og de kunne ha skott så store at de måtte ha tre renger. For

det meste ble åtringer brukt til linefiske, men de største åtringene kunne og bli brukt til garnfiske. Åtring er sammen med færingen en del av æring-systemet som angir båtstørrelsen etter antall årer. Da skurrer det derfor litt med en femrømt båt ettersom den gjerne ble rodd med ti årer. Forklaringen er som nevnt at betegnelsen fulgte med bruken og ikke antallet rom.

Hvis vi først ser på røysen så ser vi at den har samme form gjennom kjøll og lott som halvfemterømningen. Overgangen til stevnene er litt krappere, og kurven som stevnene tegner en noe flatere enn på halvfemterømningen. Fremdeles er det godt innenfor den formen som vi forventer en krumstevning skal ha. Kurven som tegnes av ripa er og her nesten flat på midten før den tiltar svakt mot skottene og blir krapp med lyroddene før den møter stevnene. Her er høyda fra en rett linje mellom stevnene og ned til ripas laveste punkt forholdsmessig enda mer utpreget i forhold til høyda mellom kjøll og ripe enn på halvfemterømningen. Dels må vi si at dette kan være fordi vi har å gjøre med en større båt, men også har over femti års utvikling gjort sitt. Det kan ha blitt påvirket av utvikling av faktiske egenskaper, men stevntoppen kan så absolutt ha fått en annen utforming uten at det ville gått utover båtens egenskaper på sjøen. Trekket med de høye stevnene er blitt forsterket siden halvfemterømningen, og vi vet fra tegninger som ble gjort på første halvdel av 1800-tallet at dette gjelder for alle Nordlandsbåter og ikke noe som gjør Misværåtringen spesiell for sin tid.

Innveden på misværåtringen og halvfemterømningen er for det meste lik. Antall ronger, bånd og beter er også likt, dette skyldes at antallet rom har ikke økt, men at en åtring har fem hele rom og ikke fire og et halvt. Forskjellene mellom disse to båtene er i utformingen på deler som ellers tjener den samme funksjonen. Her har vi i grove trekk den samme typen kne av den eldste typen som vi og finner på Halvfemterømningen.



12. Den eldste typen kne, slik vi ser både på Halvfemterømmingen og Misværåtrringen.

Oppmåling: Bernhard Færøyvik.

Antallet bord i huden er likt, men et tverrsnittet av kjølbordet og halsbordet er krumme. Dette er et klart tegn på er kløyvd og hugget ut av en stokk. Et slikt buet tverrsnitt tillater at samme antall bord kan gi et drektigere midtparti uten at noen av bordene må ha en kunstig skarp vinkel. Innløpet er mer konkav og strekket er bedre. Akterskipet er fremdeles smalt, men ikke i samme grad som på halvfemterømmingen. Misværåtrringen skulle man anta i denne sammenligningen er en bedre båt i grov sjø, og man kan tenke seg at det understreker hvordan åtrring er en liten storbåt mens halvfemterømmingen er en stor småbåt. Hvis man deler lengden på bredde og dybde så ser man at vi har å gjøre med en båt som er både litt bredere og dypere.

Andre detaljer som skiller seg ut på så gamle båter som både halvfemterømmingen og misværåtrringen er at ingen av disse hadde verken kry-stokk, koller eller festbete i utgangspunktet. Dette var fordi båtene nok alltid ble båret på land etter bruk og derfor ikke hadde behov for å kunne fortøyes. Fra 1810 og utover kollere vanlig i storbåter, mens krysstokken kom på 1840-tallet (Eldjarn & Godal 1990). Halvfemterømmingen slik den framstår i dag har kry-stokk, men det har den fått på satt i senere tid. Når Misværåtrringen ble «gjenoppdaget» i nyere tid, så hadde og fått krysstokk. Det kan nevnes at denne krysstokken fort ble fjernet, og har blitt brukt som eksempel på en detalj som ikke helt vellykket passer overens med resten av båtens formspråk. I Eldjarn og Godals verk blir den

omtalt som «uorganisk» (Eldjarn & Godal 1990). Grunnformen er rett, men den er ikke tilpasset resten av båten på et vellykket vis. Den står for høyt oppe, er for klumpete og er ikke felt på en måte som gjør at den kan fortsette kurven som tegnes av ripa og lyroddene.



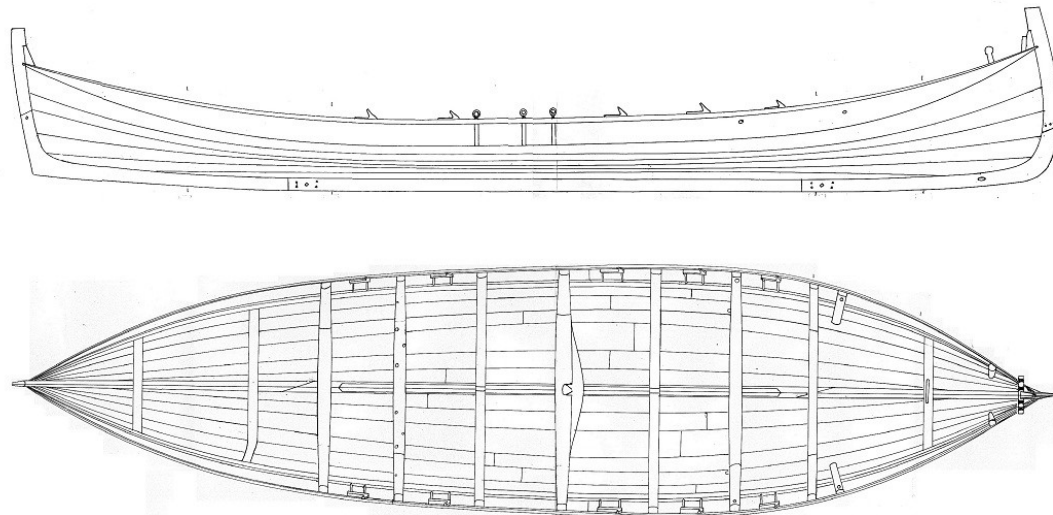
13. Krysstokken på Misværåtrringen. Foto: Gunnar Eldjarn.

Når man ser på misværåtrringen legger man fort merke til det man i dag gjerne tenker på som «slurv». Kvaliteten på tømmeret er ikke den vi blir fortalt at den helst burde være. Vi finner originale bord som har mye marg og tett kvist. Sikter man langs linjene i framskipet ser man og at det øverste botnbordet og den nederste remma buler mer ut på babord side enn på styrbord. Igjen må vi spekulere litt om hva standarden egentlig var, siden det er så få båter igjen fra den tiden, men båten er tross alt tatt vare på. Man skulle tro at å bruke tid, energi og plass på ta vare på en dårlig båt ville være bortkastet! Det er bygd både replikaer og friere «tolkninger» av misværåtrringen som etter sigende skal være gode seilbåter.

Det er neppe en korrekt tolkning at man ikke brydde seg om materialkvaliteten. Snarere hadde man skog av variabel kvalitet, og i en ukultivert skog kunne det ofte være en

båtbygger måtte nøye seg med hva som var å finne. En omreisende båtbygger var i enda større grad nødt til å bruke det båttømmeret som fantes i skogen var tilgjengelig hos båt kjøperen, som mange båter ble bygget på tunet til. Før etterspørselen etter båter ble så stor at omsetningen i hovedsak fant sted på handelssteder eller marked, var det ikke uvanlig at båtbyggere reiste rundt og bygde båter hjemme hos kjøperen, som da og sto for materialet. Om det skyldes en overdreven entusiasme for kjerneområdene eller en undervurdering av båtbyggere utenfor, så har mange påstått at alle båter som er bygget utenfor Bindalen, Rana eller Salten, er bygget av omreisende båtbyggere derfra. Men i dag kjenner vi til så mange båter som kommer fra andre steder at vi vet dette ikke er tilfellet.

«Drauen»



14. Den krumstevnede «Drauen», trass at den er rank akter, så er bunnen godt lagt ut. Dette skal ha vært en eksepsjonelt god båt. Oppmålingen viser det «nye» akterstevnet. Oppmåling:

Berhnard Færøyvik

«Drauen» er en seksrømt fembøring bygget i 1847, trolig i Balsfjord, Troms. Fra stevn til stevn måler den 11.4 meter, og den er 2.3 bred. Dette er og en krumstevning, og som forventet mindre enn sine yngre slektninger. Delvis er dette fordi bygge- og bruksmåten til de gamle båtene ikke presset opp størrelsen i den grad som den skulle gjøre noen tiår senere,

men på «Drauen» ser vi og at selve rommene er små, 74 cm, sammenlignet med romlengden i de fleste Nordlandsbåtene som ligger på på 78-83 cm. Det er påfallende hvordan de båtene med minst romlengde finnes der den samiske befolkningen er større, eller påståelig kommer fra disse områdene. Det er ingen klare tall på akkurat dette, så man må ta forbehold om at det kan være en folkelig forklaringsteori i tradisjonsbåtmiljøet. Det er vanskelig å etterprøve om båter med små rom virkelig har blitt bygget i samiske områder, men om en båt har små rom er det nesten umulig for en lengre person å ro i den, siden man rett og slett ikke kan strekke ut armene slik man må.

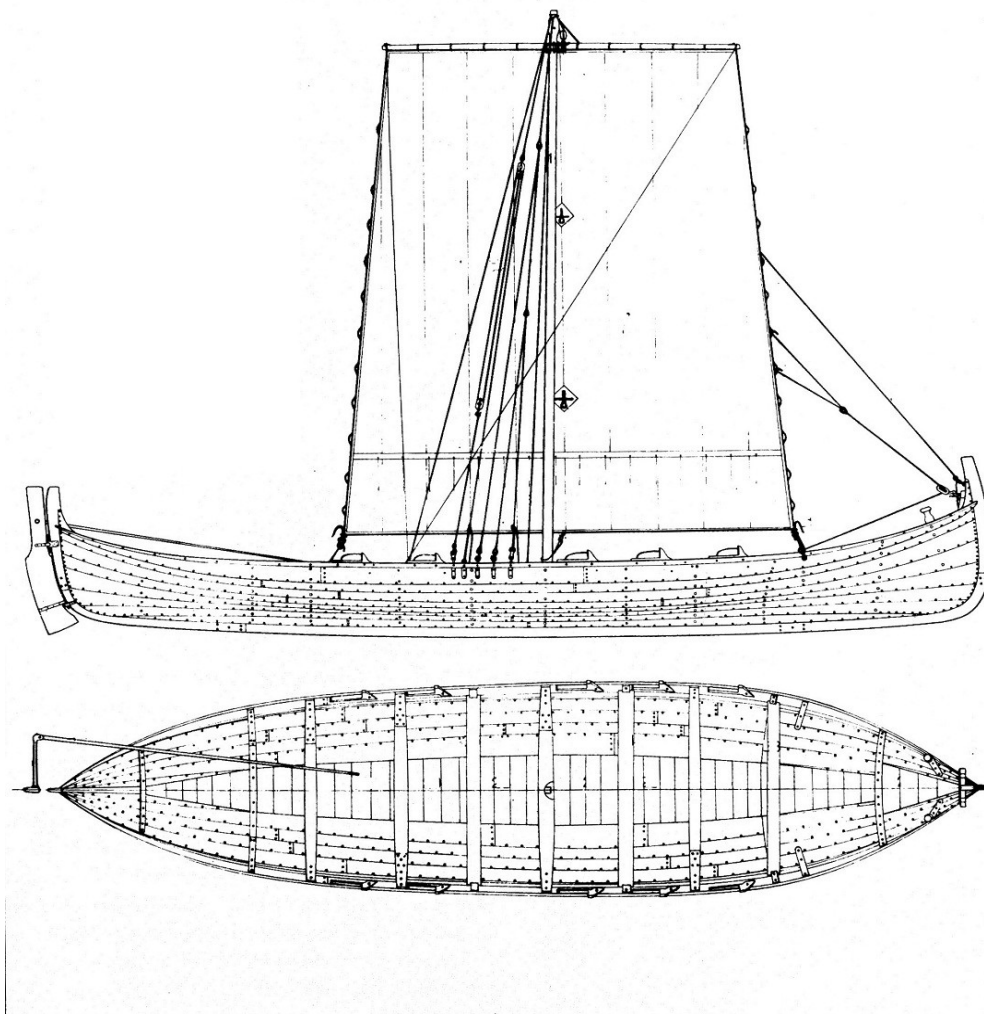
Vi vet at den i mesteparten av sin fartstid ble eid og drevet av gårdbruker Knut Moe (Eldjarn 1984), men historien som følger «Drauen» sier at den ble bygget av eller for samer. Dette skal forklare de små rommene, men en annen forklaring som og følger denne båten er at den ble bygget mindre på grunn av enten latskap fra båtbyggerens side eller at det var knapt om materialene. Begge de to siste forklaringene er vanskelige å tro på så lenge det å eie en fembøring har vært en såpass høytidelig affære tross alt har vært. Hva den originale båt kjøperens faktiske fysiske størrelse har vært er usikkert, men han har nok hatt sine grunner til å spesifisere en romlengde på 28 tommer, snarere enn at båtbyggeren har bestemt seg for å gjøre dette på egen akkord.

Videre er «Drauen» interessant å ta for seg ettersom Gunnar Eldjarn, en av mine hovedkilder, har bygget en replika som er et forslag på hvordan den kan ha sett ut når den var ny. «Drauen» har i løpet av sin tid fått påbygd en løfting, og replikaen fikk også det selv om ikke fembøring på slutten av 1840-tallet hadde det. Løftingen er en kjærkommen mulighet for de som bruker den som turbåt i dag, til å komme seg ut av været for en stund. Originalen har gjennom sin levetid gjennomgått flere ombygninger og påbygninger for å tilpasse den nye bruksmønster. I tillegg kommer selvfølgelig de forandringer som vil være en naturlig følge av at utslitte deler er blitt byttet ut med nye.

«Drauen» har blitt godt dokumentert i løpet av sitt liv, det finnes mange historier om hvor duganes den var. Gjentatte ganger skal den har bragt mannskapet hjem igjen etter uvær hvor man regnet alle som var på havet som tapte. Femti år gammel skal «Drauen» dessuten ha gjort det svært godt i regattaen i Tromsø i 1894 (Eldjarn 2002). I tradisjonsbåtmiljøene omtales «Drauen» nærmest som legendarisk. Om det er sant eller ikke, ryktet den har fått på seg er at når «Drauen» ankom værene i Finnmarksfisket, så ble det sett på som et signal på at

nå kunne fisket gå i gang (Eldjarn 1984). Det spørs om man ville finne gjenklang av dette i Finnmark, men det er uansett flere grunner til å studere «Drauen» ekstra nøye. At en båt er både så godt dokumentert og har et slikt rykte gjør at den er ekstra interessant å gå gjennom sømmene på når vi skal studere form.

Når jeg går igjennom «Drauen», så tar jeg først og fremst for meg båten slik Eldjarn mener den skal ha sett ut når den var ny i 1848. Når vi begynner med røysen, så ser vi med en gang at akterlottet ikke er buet, slik som vi forventer det skal være på en såpass gammel krumstevning og har sett både på halvfemterømmingen og Misværåtringen. Derimot har det en skarp knekk, som tyder på at slik originalen framstår i dag har hatt et styre av den nye typen. Den gamle typen styre var rundt i underkant og stakk dypere enn selve kjølen. Dette gir gode styreegenskaper, men henger seg lett opp i fiskebruk som står i sjøen. Det nye styret er flatt i underkant og flukter med kjølen, slik at den horisontale linjen fortsetter til hvor styret slutter, og det dermed ikke er noe som bruket kan henge seg opp i. Replikaen derimot har fått den gamle typen lott og styre ettersom man mener at lottet som sitter på originalen er en ombygging. Resten av kjølen, framlottet og stevnen, plasserer «Drauen» trygt i kategorien for krumstevninger. Den er noe lotsid foran, det betyr at lottet er med «sid» betyr at det stikker relativt dypt for at båten skal bite tak på kryss, og motvirke avdrift. Men ikke mer enn hva vi ville forvente av en båt som skulle ha gode egenskaper på kryss. «Drauen» kan muligens brukes som en referanse for hvilken lottform som kan tillates uten at den blir så lotsid at den går utover manøvreringsegenskapene. Den karakteristiske krummingen på lott og stevn er til stede her, men fra andre tegninger, for eksempel av en fembøring fra Rana som ble bygget samtidig som «Drauen», ser vi at stevnene har begynt å bli noe rettere og mer høyreist på de båtene som blir bygget i kjerneområdene på denne tiden.



15. Tegning av samtidig fembøring fra Rana med rigg. Her har vi et akterstevn av den typen «Drauen» hadde når den var ny. Denne har og et litt kraftigere spring. Oppmåling:

Bernhard Færøyvik

Følger vi ripa på «Drauen» så har ribbordet den samme slake kurven i overkant som de to foregående båtene. Det bruker også en opp mot en tredjedel i hver ende på å smalne av mot stevnene. Men lyroddene er små, og vi får ikke verken den samme, jevne kuren eller springet enn på for eksempel Misværåtringen. Om vi trekker en rett linje mellom stevnene, så ser vi derimot at også på «Drauen» er høyda loddrett fra stevnene og ned til laveste punkt på ripa, større enn fra kjølen og opp. Om vi er tro regelen om at et mer dempet spring og

lavere stevntopper tilhører en eldre type, så virker «Drauen» noe eldre i sammenligning med den samtidige fembøringen fra Rana.

Huden på «Drauen» består av fem bord pluss kjø- og ripbord, halsen er hugget, slik vi forventer. Den har godt utlagt botn, som sammen med at den er lotsid skulle tyde på en båt som er både retningsstabil og stiv på kryss. I akterskottet er «Drauen» noe uvanlig, her er botnet svært utlagt og remma lite røyst. Dette skal være et trekk som gjør at båten sitter godt i sjøen og at det skal mye til før den renner laus på båra ved hard unnavindsseilas. En konsekvens vil være at den ikke er lett å ro, men dette er et mindre viktig trekk på så store båter. En konsekvens av at «Drauen» er bygget på kun fem bord, men er såpass utlagt bak, er at fribordet blir ganske lavt der. Vi vet at den og ble håsett i løpet av sin levetid, så den originale båten kan nok hatt lett for å ta inn vann under frisk seilas. Med kun den originale ripa og de lave stevnene uten lyrodd ser «Drauen» svært lav ut i vannet. Den tar det til en viss grad igjen ved å være litt bredere. Den ble bygget for garnbruk, og skal kunne bære større tyngre enn de mindre linebåtene.

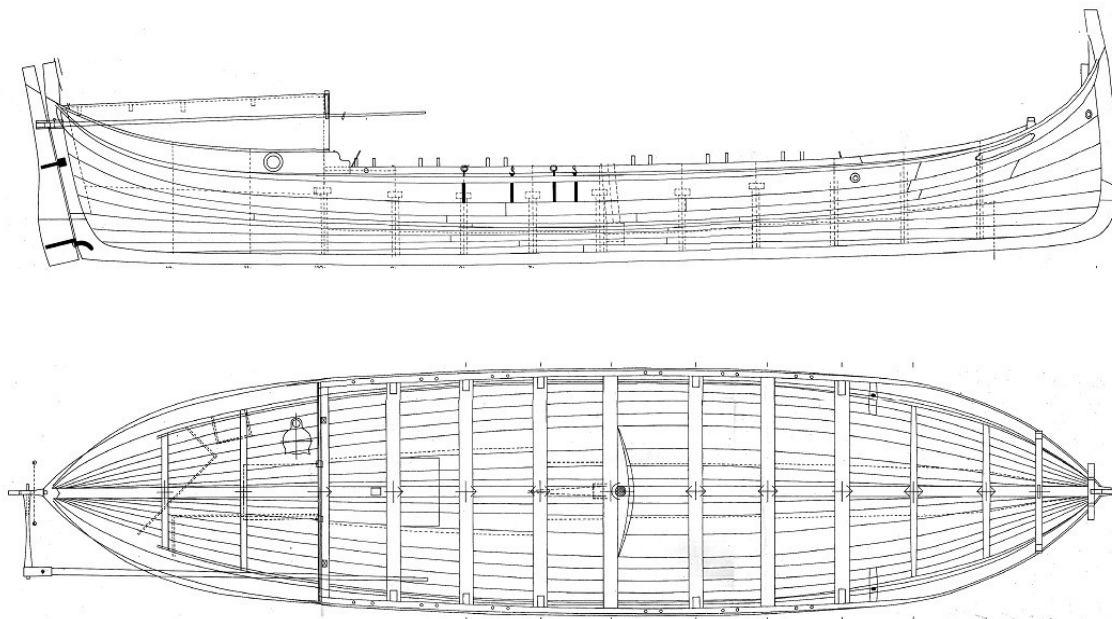
Innveden består av fire beter, ei rong og ei fotstø i hvert skott. Om vi begynner lengst akter, så var hovedsmannsbeten av den gamle typen med oppsvingt kne med spiss i midten. Den har snelle under og ei laustoft over. Beten mellom hovedsmannsrommet og bakrommet er av den nye, enklere typen og har heller ikke sneller. Til steinrommet bak mastra er det en enkelt band med laustoft over. Seilbeten av den enkle typen og med en kloss til snelle og til å støtte mastra på når den skal reises. Gjennom steinrommet og framsegla, rommet foran mastra, løper det ei masterkjerring som skal fordele belastningen som kommer ned gjennom mastra. De fleste Nordlandsbåtene hadde kun et spor i botnbandet som mastra skulle stå i, men noen hadde altså masterkjerring. Dette er en stokk som løper parallelt med kjølen gjennom rommet foran og bak mastra. Noen båter kan ha fått dette fordi sporklampen i botnbordet ble slitt, men er vanskeligere å bytte ut enn å lage ei masterkjerring. Masterkjerringa er forøvrig et trekk som har vært tilstede omtrent like lenge som man har hatt master i båtene i Skandinavia.

Videre oppi båten ser vi at den har keiper, slik som både Misværåtrringen og halvfemterømningen, men i motsetning til disse to båtene som har keip med «skjegg», har replikaen av «Drauen» fått flat-keiper som står på to sneller. I tiårene før den nye typen Nordlandsbåt tok over, så hadde vaterbord begynt å bli vanlig på krumstevningene. Flat-

keipene ble nagla fast i disse, men før dette måtte de festes rett i ripbordet, og da måtte man enten finne emner med skjegg eller sette de på sneller ned til esingen for å fordele belastningene. Men slike sneller snellene er utsatt og det skal lite til før man ved et uhell knekke de. Når «Drauen» ble håsett så fikk den toller istedenfor siden ripa da blir «ren», og det ikke er noe som rigg eller bruk kan hekte seg i. Når man brukte keiper så var det ikke uvanlig at man brukte disse for å gjøre fast løpende rigg her og ikke på nagler under tofta.

«Drauen» er utstyrt med kollere, og på denne tida var og krysstokk blitt vanlig. Dette var fordi det ble vanligere og vanligere å la båtene ligge ute istedenfor å trekke de på land mellom hver bruk. Man tok da etter fraktebåtene, jekter og tendringer, som har hatt krysstokk eller tilsvarende, kanskje helt siden middelalderen. De første krysstokkene vi ser på Nordlandsbåtene er et rektangulært bord mot endene på siden er avrundet. Åfjordsbåter har gjerne fremdeles en slik form i dag, mens på Nordlandsbåtene utviklet det seg som vi skal se, etterhvert til å bli nærmest triangulære. Krysstokken skulle ta i mot belastningene fra fortøyningen når vind og sjø slet i båten, og derfor må den være slik at den fordeler kreftene på stevn såvel som ripe og esinga i underkant.

«Opreisningen»



16. Storfembøringen «Opreisningen» med den nye, rake stevnen. Legg merke til springet mot endene. Oppmålinger: Bernhard Færøyvik.

Denne storfembøringen av den nye typen ble bygget i Rana omkring 1900. Den er 13.9 meter lang, 3.25 meter bred. Den har sju rom i tillegg til fram- og akterskott, og er altså av den aller største typen Nordlandsbåt som ble bygget. Det har vært fembøringer som har hatt enda større rom og skott og derfor og hatt større totallengde, men med åtte rom vil det være et åpent spørsmål om vi ikke har med en *tendring*, en ren føringsbåt å gjøre.

Første gang vi hører om «Opreisningen», er når Ole Benjaminsen på Valla, Vega, kjøper den i 1901. Etter sigende skal Benjaminsen ha vært dypt religiøs og godt bevandret i Bibelen, og navnet «Opreisningen» er nok hentet derfra. Ole. B for på Lofotfiske med totalt 6 karer i mannskapet. Ved siden av fisket var han og gårdbruker, slik som var vanlig, og utenfor sesongen så ble fembøringen brukt til frakt av materiale og ved. I 1908 skiftet «Opreisningen» eier, og den ble brukt som føringsbåt i Bremstein, fram til de fikk kai. I 1917 ble den solgt videre og brukt som føringsbåt på Vega. Dette bygger opp under teorien om at begrepet «fembøring» kommer viser til en rask, liten føringsbåt. Størrelsen er i grenseland for hva fiskerne kunne hankses med på forsvarlig vis.

I 1927 ble «Opreisningen» restaurert på Sandnessjøen Slip, før den ble seilt til Oslo og gitt til Sjøfartsmuseet. På Thorolf Holmboes initiativ hadde Tiedemans Tobaksfabrik kjøpt fembøringen og finansiert restaureringen for at en komplett fembøring med rigg skulle være bevart til ettertiden. Relativt kort fartstid kombinert med at båten ble restaurert mens vi kan regne med at folk enda hadde god kunnskap, gjør at vi kan regne Opreisningen som autentisk. I motsetning til «Drauen» så er ikke «Opreisningen» regnet for å være eksepsjonell, med tanke på egenskaper. Den er snarere en god representant for en vanlig storfembøring, slik som de så ut når de dominerte Lofotfisket på slutten av Nordlandsbåtens storhetstid.

Størrelsen, den nesten rette, høyreiste stevnen og det kraftige springet gjør at vi helt tydelig har å gjøre med en Nordlandsbåt av den nye typen. Vi ser og på akterlottet hvordan denne har knekken som «Drauen» har fått ved en ombygning, men her er framstevn og av en tilsvarende type med skarpere knekk, såvel som at springet i skroget er brattere.

Ripa beholder tykkelsen på bordet nærmere endene her enn på de andre båtene. På grunn av stevnformen så må den følgelig og svinge kraftigere oppover. Oppå denne ser vi at «Opreisningen» har fått vaterbord og finkenett, noe den sannsynligvis har hatt siden den var ny, tatt i betraktning at den er bygget såpass seint. På finkenettet har den fått fem tolleganger på hver side, rommet bak masta er fylt av stein som barlast, så her er det umulig å sitte og ro. Når vi kommer til framstevnen så ser vi at på hvordan krysstokken og lyroddene er tilpasset hverandre, at dette på tidspunktet når «Opreisningen» ble bygget, var disse trekkene godt innarbeidet. For at krysstokken ikke skal komme for høyt eller ligge på selve ripa, så er lyrodden ikke lenger tilnærmet likesidet, men har fått en så høy og smal form at krysstokken kan være påsatt like høyt, ikke over eller under, men fremdeles sitte godt i selve stevnen. Faktisk fortsetter lyrodden over halvveis til stevntoppen over krysstokken. Selve krysstokken kan se uharmonisk ut når den er avbildet på en tegning som viser båten rett forfra, men i fra alle andre vinkler i virkeligheten så fortsetter lyrodden den tiltagende kurven som ripa tegner. Om vi her trekker ei linje mellom stevntoppene så er distansen ned til ripabordets laveste punkt enda større relativt til høyda fra kjølen og opp til ripa. Om vi sammenligner stevnhøyda med høyda opp til og med laveste punkt på finkenettet derimot, så blir forholdet likere krumstevningen. Om man sammenligner bredda med stevnhøyda, så ser man at også her er ikke forholdet veldig annerledes på «Opreisningen» enn det er på de fleste krumstevningene.

Selv om den ser annerledes ut sammenlignet med krumstevningene, så har ikke båtbyggerne nødvendigvis vært nødt til å revidere forholdene som de bygger båten etter.

I tillegg til kjølbord og ripe har «Opreisningen» sju bord, alle sagde. Det er først og fremst størrelsen på båten som gjør at antallet bord øker, bredden på bordene er ikke nevneverdig smalere. Siden den relative bredden her er økt, så er botnen og lagt godt ut. Selv om den i forhold til størrelsen ikke er like utlagt i akterskottet som «Drauen», så vil nettopp størrelsen i seg selv gjøre at sjøegenskapene blir gode. Jeg kan ikke beskrive fysikken bak, men kun ha en formening at det at når de fysiske kreftene ikke øker lineært, så er det nok noe som i denne sammenhengen er til «Opreisningens» fordel. Vi vet av erfaring at større båter normalt er raskere, kan gå høyere mot vinden og tåler hardere vær, uten at man nødvendigvis må gjøre større avvik fra grunnformen.

Storfembøringene fikk med vaterbord og finkenett nok fribord til at de sjeldent trengte å bli håsett. Noen hadde ei lausripe som en del av tilfaret, dette var bord som enkelt kunne settes på og fjernes ved hjelp av tollegangene. På den måten kunne man holde minimere sjøen som kom ombord ved hard seilas. Å sette på fler omfar på storfembøring var noe som vanligvis ble gjort i Varangerfjorden i senere tid. Dette var fordi man da gjerne byttet ut råseilet med sne- eller gaffelseil, og satte på en mesan. En slik galeasrigg førte til større kreggende krefter, i tillegg til at vind- og værforholdene skal på Varangerfjorden og være slik at man oftere befant seg i situasjoner hvor en Nordlandsbåt kunne ta inn sjø over ripa. Det kan og hende at man vurderte sjødyktighet opp mot skøytene som da var begynt å bli vanlige på fiskefeltene, og dermed ønsket seg en tørrere båt.

Innveden i «Opreisningen» består av fire beter og fem tofter i tillegg til ei rong i hvert av skottene. Dette er overraskende få, men både band og esinga er kraftige i tillegg til at vaterbordet som ligger vinkelrett på ripa og øker den strukturelle styrken i båten. Det er nok mulig at når vi reduserer en storfembøring til en beskrivelse av sine bestanddeler, så virker det ikke som om strukturen er solid nok, men her gjør nok vi som ikke kjenner like godt til tre som materiale, en intuitiv feilvurdering av båtens styrke. Økt dimensjonering i seg selv kan være nok til å kompensere, vi ser at på «Opreisningen» så mangler det og sneller under betene. På seglbeten er det en bordbite som ser ut til å kun ha fungert for å sørge for at masta ikke glipper ut av klampa når den skal reises. I denne storfembøringen ser vi og at oppsvingte knær ikke lenger er en del av konstruksjonen. Videre ser vi at kollerne på

«Opreisningen» er en blitt en del av festbeten, som er en ny del av strukturen på storbåtene av den nye typen, nødvendig for å kunne tåle påkjenningene når en såpass tung båt rykker i fortøyningene. Der de gamle båtene gjerne bare hadd kollere som var festet rett i huden, sånn som på «Drauen», må de nye storbåtene og ha en festbete. Belastningene på kollere festet i huden alene, kunne bli så store at huden kunne sprekke. Løsningen ble altså å gi båten enda en bete som gikk i ette med kollerne på hver side av båten.

Med de nye båtene så kommer og først vaterbordet og forskjellige varianter av ekstra ripbord. Men at dette og fort dukker opp selv på færingen utelukker at dette er noe man kan tilskrive størrelsen alene, selv om det ser ut som det var det som gjorde at man tok det i bruk til å begynne med. Finkenettet er kraftig nok til at tollgangene ikke krever noen spesiell utbygging eller forsterkning. Tollepinnene kan i motsetning til keiper, enkelt fjernes under seilas, og kommer derfor ikke i veien på noe vis. Det er og mindre omstendig å spikke en ny tollepinne når en blir ødelagt, enn det er å erstatte en ødelagt keip som sitter fast i ripa. Også den delen av ripa som åren hviler på, er vanligvis slik at den enten kan byttes ut når slitasjen blir stor, eller er kledd med kobber, slik at den ikke kan slites ut. En annen effekt av den forsterkede ripa, er at i noen tilfeller så bygget man båter uten esing, eller man fjernet den hvis båten hadde vaterbord. Esingen kunne føre til hodebry, siden vann gjerne blir stående der og kan føre til råte.

Med «Opreisningen» ser vi begynnelsen på slutten for Nordlandsbåtene. Storfembøringene hadde på dette tidspunktet vært i bruk i nesten førti år, og vi finner lite ombord i denne som vi kan omtale som noen nyvinning. Selv om de hadde rykte på seg for å være de tyngste båtene å jobbe i, så var det også fembøringene man var mest stolt av. Lønnsomheten i disse båtene ser vi i det store antallet av disse båtene på Lofotfisket. De var dyre i innkjøp, men ikke mer enn at det kunne lønne seg å kjøpe ny båt for hver sesong, og først dra på Lofotfiske, så videre til Finnmark, hvor man solgte den etter endt sesong, og tok damperen hjem.

Forandringene

Nordlandsbåtreformene innledes med storfembøringene, det er først her vi ser hvordan nye detaljer kommer til. Båten får flere omfar, vaterbord, finkenett, tolleganger og flere detaljer som vi senere er blitt vant med å se på Nordlandsbåter i alle størrelser. Her er man for godt

gått over til sagde bord, med denne størrelsen blir arbeidsmengden og ressursforbruket blitt altfor stor dersom man fra hver stakk bare fikk to bord ved klyving. Nye bruksområder for båtene og nye teknikker hos båtbyggerne gjorde at kravene til formen på lottemner ikke lenger var like strenge og derfor kunne de nå gjerne ha en skarpere overgang fra vannrett kjøl til loddrett stevn. Ved den lause framtofta er de nye båtene mellom fire og syv prosent smalere enn største bredde, på de gamle båtene er dette forholdet er dobbelte, selv om skottlengda er noenlunde lik (Klepp 1983). Det betyr at på en gitt total lengde har de nye båtene en kortere lengde av skottet å smalne inn på. De nye båtene blir rundere i avslutningen, og byggemetoden gjør at det blir naturlig å krumme bordene mer opp enn på krumstevningene. Dette er fordi byggemetoden ikke tillot veldig drastiske utforminger av det enkelte bordet, et bord vil av natur helst bare bøyes i retning, det gjør at et bøyd bord vil peke mer oppover jo flatere det legges.

Vi vet at Åfjordsbåtbyggerne gjerne legger mer vekt på framskipet, sammenlignet med Nordlandsbåtbyggerne, som sier at «*Framme va di alltids god nok*» (Eldjarn s.91 1990). Siden krumstevningene ofte sammenlignes med Åfjordsbåtene kan det hende at det å legge ut båten foran for å få bedre plass og bærekapasitet, har løst noen av problemene som kan ha vært knyttet til framskipet. Det er ikke dermed sagt at det ikke har hatt sine konsekvenser, men at de som brukte Nordlandsbåten mente fordelene veide opp for dette. På den nye typen Nordlandsbåt var det akterskipet som ble sett på som avgjørende, og her ser vi også de største variasjonene. Fra svært ranke og smale «vannsparker» til de brede og trege men trauste båtene som var bygget for stor last eller sjødyktighet. På båter bygget etter rundt 1860 ser vi at avvikene mellom forskjellige båter av samme størrelse enten ligger i akterskipet eller på midten. Unntakene er båter som er bygd for spesielle formål hvor man ville ha spesielt gode roegenskaper eller stor bæring, for eksempel henholdsvis melkebåter og føringsbåter.

Løftingen kunne godt hende nesten falt naturlig med størrelsen ettersom steget opp fra en storfembøring til små lastebåter, sånn som tendringer med fast hus ikke er så stort. Nyvinningen må være å regne som det at man kunne ta den av og sette den på land ved fiske sånn at skottet ble fri til bruk og fangst. Formmessig skiller løftingen på Nordlandsbåten seg endel fra huset på jekter og eldre båter med gavl, men den har ingen elementer som umiddelbart leder meg til å tro noe annet enn at den er sånn den nødvendigvis måtte bli når

man, inspirert av andre båter, valgte å lage et hus over akterrommet uten å forandre båten, samtidig som båtene ikke var store nok til at huset kunne lages slik at det og kunne fungere som et slags poop-dekk slik som på de større båtene. Her er det på sin plass å klarere en svært vanlig misforståelse av opphavet til begrepet «løfting». En populær forklaring er at det kommer fra at den kan *løftes* av. Snarere ser dette til å stamme fra det nordiske *lypting*, som er et forhøyd dekk akterut i båten hvor rormann eller høvedsmann sto. På store båter ble dette romslig nok til at man kunne søke ly under det. Med løftingen var man ikke nå lenger avhengig av å finne husrom langs veien til eller fra Lofoten, noe som kanskje begynte å bli svært vanskelig når antallet båter og fiskere eksploderte i samme tidsperiode.

Flere av detaljene som kom med Nordlandsbåtreforment var, på samme vis som løftingen, ikke nyvinninger i seg selv så mye som at man lånte løsninger fra andre tradisjoner. Andre båttyper kunne hatt disse trekkene i mange århundre, men man har ikke verken trengt eller sett nytten av de før forandringene gjorde seg gjeldende. Det at man siden har tatt de i bruk også på småbåter – sene færing mangler ikke mange trekk i konstruksjonen sammenlignet med hva vi finner på en storfembøring! Men når båter av mindre størrelse har eksistert relativt uproblematisk godt over et århundre allerede, hvorfor skulle man da ta i bruk detaljer som ved første øyekast virker som fordyrende element? Svaret må nødvendigvis være at de ikke ble dyrere med disse detaljene. Nye produksjonsmetoder, og da spesielt utbredelsen av bygdesager og tømmerhandelen, gjorde at man for samme pris kunne få mer båt. Detaljene som før var urimelig dyre i forhold til hvilken nytte de gjorde, ble nå såpass billige og godt utviklet at man kunne ha de på småbåter og. Et vaterbord med finkenett og tolleganger gjør at båten er mindre følsom for krenkning og sjø som slår inn. Tollepinner er lettere å spikke enn å tilpasse nye keiper i tillegg til at man kan ta de av når man trenger en «ren» ripe til å fiske over. Også prisutviklingen, og dermed fiskernes inntekt, økte betraktelig fra 1870 og utover. Finnmarksfisket økte i samme periode også kraftig, fra 3000 båter til rundt 5000 (Klepp 1983 48). I følge amtmenn i Nordland ble det i perioden 1866-70 bygget omtrent 7000 båter, mens i fram til 1875 ble det bygget 14000 og videre fram til 1880 ytterligere 16000. At det var i denne perioden at den nyre Nordlandsbåten spredde seg raskt og ble dominerende er altså ingen tilfeldighet, det må sees i sammenheng med at prisstigningen og et mer effektivt fiske hadde en kaskadeeffekt hvor et ønske om mer effektivt fiske og muligheten til å betale mer

gjorde at båtbyggere begynte å vurdere hvordan båtene deres kunne forbedres.

Når andre båttyper begynner å fortrenge Nordlandsbåtene, ser vi hvordan de Nordlandsbåtene som er igjen, også tar etter disse. Det første som skjer er at de får «sneseil», i utgangspunktet et gaffelrigg uten bom, men begrepet har blitt så innarbeidet at i dagligtalen i Nordlandsbåtmiljøet vil man bruke dette på alle variasjoner av gaffelrigg på Nordlandsbåter. Sneseilet har annerledes egenskaper enn et råseil. Kreftevirke virker annerledes på båten og forplanter seg gjennom andre deler av riggen. Man begynner såvidt å eksperimentere med andre skrogformer som er bedre tilpasset denne riggen, men noen utvikling rekker aldri å bli entydig før det ble mer aktuelt å montere motor. Færinger og treromsbåter som fortsatt ble bygget til fjordfiske, og derfor fortsatt ble produsert i helt opp til våre dager, hadde gjerne sneseil. Men siden fjordfiske vanligvis ikke betyr at det stilles veldig store krav til egenskaper i grov sjø, så må ikke skrogformen forandres spesielt mye. Hadde man fortsatt å bruke storbåter med sneseil, så ville nok utviklingen tatt en annen retning. Vi ser at i Varanger, hvor fembøringene gjerne fikk store sneseilrigger, også fikk noen markante ombygninger. «Vardørekka» er når båten over ripbordet får både et eller to ekstra omfar. Dette er fordi sneseilriggen har potensiale til å gå mye høyere opp mot vinden, men da virker komponentene av kreftevirke i seilet mer sidelengs på skroget, som dermed krenger mer. Å gå opp mot vinden betyr og som vanlig å gå mot bølgene, så båten vil stampe mer i sjøen, og kan må og ha mer fribord for å ikke ta inn vann på dette viset. Spørsmålet er om den forhøyde rekka ville blitt innarbeidet som en del av båtbyggingen, eller om man ville tydd til andre grep, som muligens å legge båten ytterligere ut.

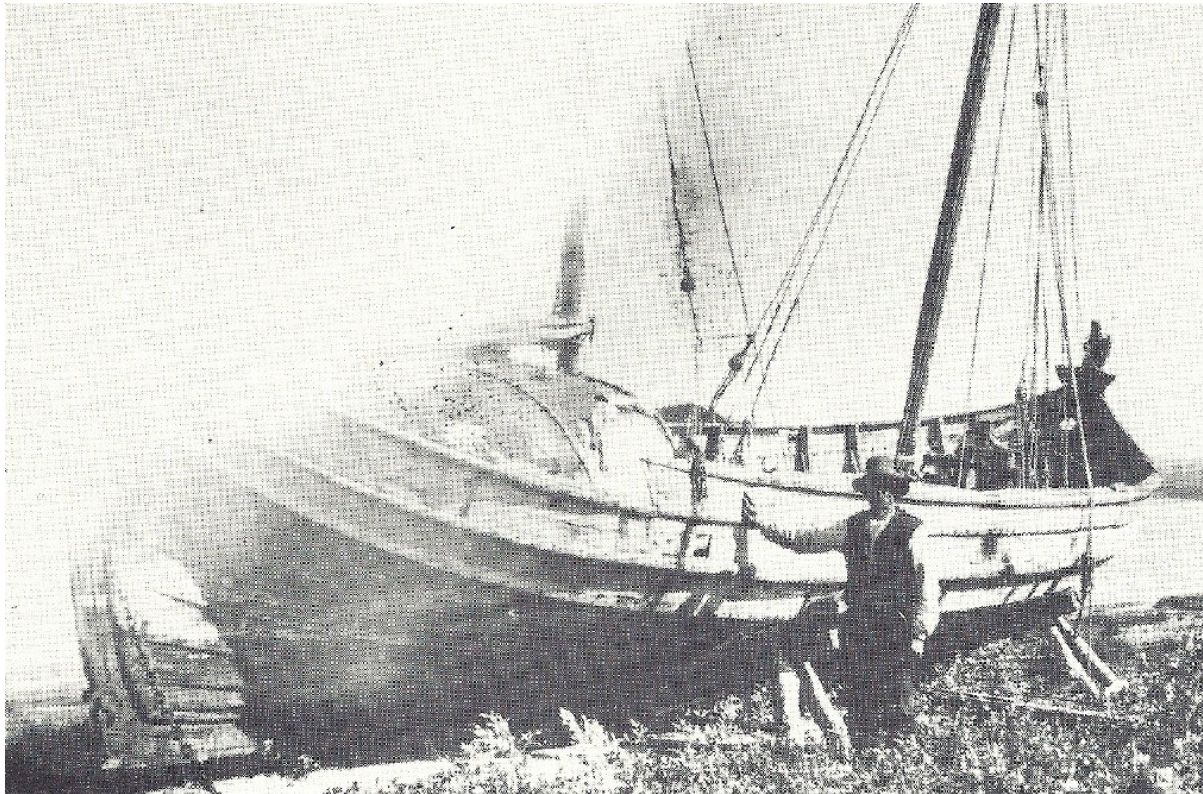
Til sist kommer Nordlandsbåter med motor. For disse båtene er det ikke lenger et krav at de må kunne tas på land mellom bruk, annet enn utenom sesongen eller for vedlikehold. Det får mye mer utstyr og tyngde ombord, og en ombygging innebærer ofte at ripa blir mye høyere, gjerne satt sammen av flere bord. De Nordlandsbåtene som bygges for motor er svært mye mer volumiøse, og strukturen løses fra det gamle systemet med rominndeling. De begynner rett og slett å ta etter skøyene.

Jeg har ikke anledning til å gå nærmere inn på alle de variasjonene som dukker opp med sneseilet og motoren, ettersom det er så sprikende. Jeg trekker i denne oppgaven derfor ei øvre grense mellom råseilet og sneseilet.

Forandringer og ombygginger av eldre båter har vært vanlige, og de fleste er gjort av

fiskeren selv, selvhjulpen som han måtte være. Båter har blitt håsett, fått slått klosser og bord på toftene for å heve ro-stillingen, og krysstokken har fått alskens former, dimensjoner og plassering, for å nevne noen. Slike om- og påbygg skjer av strengt praktiske grunner når en båt ikke innfrir behovet eller potensialet. For en fisker ville større fangst være det beste motiv til forandring og nyskapning, men tilværelsen kunne være så knapp at en feilslått investering av tid og ressurser kunne koste katastrofalt mye. Noen om- og påbygg er så lite forseggjorte og av så lav kvalitet at de bare såvidt tilfredstilte behovene, og er mest å regne som slitedeler enn permanente. Det kan hende at fiskeren selv ikke var en spesielt dyktig håndverker, men mer sannsynlig er det nok at man vil gjøre slikt med så lav kostnad som overhodet mulig, gjerne ved å resirkulere materialer som har vært brukt til andre ting ved husstanden. Alt etter hva han hadde å hjelpe seg med når om- og påbygg skulle gjøres, kan et sluttprodukt som når tatt ut av sammenhengen ser ut til å være av lav kvalitet, faktisk representere det beste som er mulig å produsere i en begrenset situasjon.

Fiskeren selv hadde nok ikke hadde de samme tekniske ferdighetene som båtbyggeren, men har måttet være dyktig nok til å få det til å fungere. Resultatet kan være forvirrende for oss som ser etter formmessige trekk som vi ønsker å plassere. Andre ganger har eieren selv vært så forseggjort at det kan være vanskelig å se at en forandring ikke er gjort av samme hånd som bygde båten. Nordlandsbåten var et objekt som det ble lagt mye flid ned i når man hadde råd til det, men når det var knappere med ressursene så var måtte den ganske enkelt bare fungere. Det vi ser er at fiskeren avviker mer fra stil en båtbyggeren. Det har nok stått mer på ressursene enn håndverket, hvis ikke de ombyggingene som foregikk hjemme hos fiskeren ikke fungerte, så ville de neppe blitt så vanlige som de tross alt ble. Bare se på hvor vanlige en del ganske så omfattende ombygginger ble i Øst-Finnmark.



17. Et gammelt bilde av en ombygget fembøring ved Varangerfjorden. Denne tomastede sneiseileren har og fått den spesielt høye «Vardørekka», begge trekkene er typiske ombygginger som ble gjort på fembøringer i Øst-Finnmark.

FORM

De to grunntypene

Når jeg vil gi en innledende oversikt og forståelse for formen, så vil jeg ikke gå dypere inn enn hva jeg mener vil være enkelt å illustrere ut fra det materialet som vil være lettest tilgjengelig. Det er mitt ønske at det skal være mulig at de som har lest dette skal kunne gjøre seg opp en formening om en Nordlandsbåt når man måtte stå overfor en.

Når en gruppe objekter av en bestemt type, i dette tilfellet Nordlandsbåter, har visse likheter i form som gjør at vi kan skille de fra en annen gruppe, for eksempel Åfjordsbåter, så må det finnes grunner til at man utvikler slike særegenheter, og forhåpentligvis er ikke disse så kompliserte at de er umulig å gjøre rede for dersom man har tid og ressurser nok til å studere de så nøye som det kreves. En tilstrekkelig dyktig kjenner vil kanskje kunne si

hvilken båtbygger som har bygget hvilken båt, men i generelle trekk så følger båtbyggerne en felles oppskrift og har de dominerende formene til felles. Man kan og skille mellom typer innad, dersom forskjellene er tilstrekkelige og konsekvente. Hva som er «tilstrekkelig» vil være et tema for diskusjon, men i tilfellet med Nordlandsbåten kan vi dele inn i to typer etter formale trekk som er lette å skille fra hverandre så fort de blir utpekt.

Den eldste typen Nordlandsbåt må teknisk defineres som laget utelukkende av hugde bord, ettersom krumstevningens tekniske definisjon på sin side er som en overgangstype som består av en blanding mellom hugde og sagde bord. Her er det viktig å spesifisere at vi snakker om typer og ikke epoker, den gamle halvfemterømningen fra Rana kan vanskelig defineres som av den eldste typen etter tekniske kriterier ettersom huden er av sagde bord. I teorien skulle den da være en båt av den nye typen, men av form avviker den så mye fra den nye at å vise til det tekniske vil bli forvirrende i denne sammenhengen.

For enkelhets skyld vil jeg operere kun med to grunntyper; krumstevningen og den nye typen, vi kan kalle den for «rakstevning» i resten av denne teksten. Jeg vil definere disse etter form på lottene, og ikke etter hvordan huden er tilvirket. Det er fordi overgangen skjer i løpet av omtrent et tiår, og fordi den er såpass tydelig at man kan skille mellom de to typene, basert på form. Det er andre formale trekk som er vanlige trekk på hver av disse typene, for eksempel formen i skottene, men fordi disse ikke er like konsistente eller typiske for alle av typen så vil jeg ikke is at de er kriterier så mye som trekk som kan brukes til å hjelpe med å klarere tvilstilfeller. Disse trekkene er også i deler av båten som ikke er like synlige som form på lott og stevn. Å vurdere om en overflate buler inn eller ut mer eller mindre enn en annen gitt flate er er ikke like lett å se. Forskjellen er der allikevel, og om man kan og gjøre en inndeling etter dette, noe jeg straks kommer tilbake til. Grunnen til at jeg kutter ut «den gamle typen» er fordi halvfemterømningen gjør det mulig at man har blandet hugde og sagde bord lengre tilbake i tid enn hva det vil være praktisk å strekke Nordlandsbåt-begrepet.

Halvfemterømningen vil altså være en krumstevning ettersom den har både en utpreget kurve på lott og stevn, ei ripe som i hver ende bruker omtrent en tredjedel av totallengden på å smalne av, og derfor får det springet som vi forbinder med den krumme stevnen. Tekniske avvik fra regelen – båter med krum stevn men med sagde bord, båter med rak stevn og utpreget spring men med hugde halsbord, blir interessante avvik som hjelper oss med å vurdere båtens type etter form såvel som at det lar oss studere hvilke formmessige

konsekvenser slike tekniske forandringer kunne ha. Det er bare rimelig å forvente at vi i en overgangstype kan finne eksperimentering i større og mindre grad, både når det gjelder den teknologiske utviklingen såvel som form.

En annen praktisk inndeling, bare for å katalogisere og holde oversikt, er etter størrelse. Først små- og storbåter, hvor henholdsvis en båt med fire og et halvt rom er den største småbåten, og åttringen den minste storbåten. Deretter kan de forskjellige størrelsene inndeles etter rømminga, og videre dele etter bruk ettersom dette påvirker størrelsen innenfor en gitt rømming. Når forskjellige skrogformer er nevnt som noe som kan være vanskelig å se, så er de likefullt der. Disse definerer båtens egenskaper i sjø, og i Nordlandsbåtens historie så har de nye båtene utviklet seg mot å bli større, og mer større bæreevne. Dette kan sees i at skroget er mer lagt ut, og derfor kan man bruke en drygere skrogform for å si at man har å gjøre med en type som skal tåle grovere sjø. Men dette sammenfaller i de fleste tilfellene men den økningen i størrelse som kom med rakstevningen. Å inndele etter type på bakgrunn av hvor utlagt skrogformen er blir umulig siden båtene ikke tenderer om noen «standarder», men heller fordeler seg utover et jevnt spekter men vi kan omtale ytterpunktene som bygget for grov sjø og seilas, eller raske og lettrodde og kjenne igjen formene som hører sammen.

Med mer tid og ressurser tilgjengelig så kan man dele inn i ytterligere typer, slik jeg har beskrevet, men dette krever altså et grundigere gjennomgang og forståelse av Nordlandsbåten og dens form, enn hva jeg kan gjøre her. Å gå dypere inn i materialet vil bety en avgrensning og spesialisering. For eksempel å fokusere på båtbygging, båten som motiv kunst fra forskjellige perioder, eller undersøke den historiske forståelsen av hvordan skroget beveger seg gjennom vann. Hver på sin måte kan disse kunne bidra til å krystallisere ut typer som kan være spesifikke for sitt område, eller de kan vise seg å være almengyldige.

Formens rammer

Gjennom en nesten to tusen år lang tradisjon så har man gjennom prøving og feiling kommet fram til en stadig mer velfungerende skrogform, basert på det ressursgrunnlaget man hadde. Dette betød og at tilvirkningsprosessen måtte kunne formidles, og grunnprinsippene lagres på et enkelt vis. Dette oppnådde man ved å risse inn bestemte merker i de to mest sentrale måleverktøyene: leggfjøla og båtstikka. Den dataen som disse lagrer kan beskrives i rene tall,

men utover ren dokumentasjon så har dette liten hensikt ettersom det ikke var noe mål for båtbyggerne eller brukeren. Dette vil gjøre at man nok helst ikke ville vike for mye fra standarden, fordi man da var i et ukjent farvann, og ikke kunne bedømme formen med samme sikkerhet som den man kjente.

Uten vindtunneler eller vanntanker å teste skrogformen i må båtbyggeren og ha en god kroppslig følelse for både det materialet de bygger båtene av såvel som for hvordan formen beveger seg i det elementet som båten skal fungere i. Dette er enda vanskeligere, om ikke umulig å beskrive med ord som gir de rette konnotasjonene. En båt skal i motsetning til både hus, inventar og maleri, bevege seg gjennom vind og vann med minst mulig energikostnad, og de praktiske kravene er altså spesielt store her. Uten den innsikten og den datakraften som vi har i dag, så kunne ingen båtbygger for to hundre år siden vanskelig kunne sette seg ned og konstruere en helt ny, velfungerende båt med nytt og unikt skrog og rigg. Fallhøyden ville være for stor, og det var en tryggere strategi å gjøre forsiktige forandringer og forkaste de raskt dersom det ikke innfridde forventningene.

Man kan på mange måter si at båtbyggerens måleverktøy, leggfjøla og båtstikka, gjør grovarbeidet, mens det er båtbyggerens blikk og innøvde følelse for verktøy og materialtrengs for å at være sikker på at sluttresultatet blir en båt som er både god såvel som ser «rett» ut. I Nordlandsbåt-miljøet er det en kjensgjerning at det å bygge en båt ikke er så vanskelig i seg selv, men for at det skal bli en god *Nordlandsbåt* så skal det mer til

Båten bygges ute av vannet, og man sikter etter hver eneste linje for å sjekke at de bygger opp under den helheten man etterstreber. Når båten er ferdig og ligger på vannet så vil det som er under vannlinjen være skjult, det mest kritiske kan altså være det vanskeligste å se. Man kan lære mye om den som er under vannlinja på en båt i vannet, når man står oppi den, men vi må ha den på land og få den godt opplyst for å få vite litt om hva båtbyggeren har studert gjennom tilvirkningsprosessen.

Ved å studere tegninger og oppmålinger kan vi prøve å tilnærme oss den erfaringen og den abstrakte formen som båtbyggeren søkte å gjenskape, eller de rammene som man måtte holde seg innenfor. I tillegg til de formmessige rammene så var de praktiske rammene enda klarere. Det var ikke bare vekt, og sjøegenskapene som var viktige, men de tekniske løsningene måtte være slik han var godt kjent med og visste hvordan fungerte. En ny båt skulle virke betryggende familiær såvel som at fiskeren skulle finne seg til rette i sin nye båt,

at de forskjellige tingene var der man forventet. Fritidsbåt var et begrep som ikke eksisterte, og det sto om både ens eget og familiens liv. Man kunne forlise på sjøen, og om fisket var mislykket så var marginene så små at det fort kunne få fatale konsekvenser. Man kunne derfor kanskje si at fiskerens forsiktighet eller konservatisme har holdt tilbake utviklingen. En fattig kundegruppe er heller ikke det beste grunnlaget for en eksperimentell båtbygger. Dette er forskjellige rammer for Nordlandsbåten, på den ene siden kan man se på det som at dette har vært begrensninger, på den andre stiller dette og krav til gjenkjennelighet.

Den praktiske formen – tekniske årsaker

De gamle båtene er jevnt over mindre enn de nye. Rommene er en tanke mindre i gjennomsnitt, men det er først og fremst skottene som er mindre. Dette skyldes i stor grad hvilket utstyr man fisket med, altså hva båten måtte ha plass til og kunne bære. Også målestokken – båtala og tommene – var forskjellig fra krumstevningen til rakstevningen. Det er en kjent teknikk for båtbyggere, at når man vil bygge en større båt, så er det enkleste å øke målestokken.

Form på lott og spring har fullstendig entydig slått an og spredd seg raskt til hele Nord-Norge. Litt lengre tid har det tatt med andre elementer som har påvirket båtens form, for eksempel finkenett og skvettripe, disse har dessuten hatt mange lokale variasjoner. Til å begynne med var det fiskeren selv som satte et ekstra ripbord på sin gamle båt for å gjøre den tørrere, men etterhvert begynner det å bli vanlig at båtbyggeren gjør sitt for å gjøre båten tørrere. Her er det interessant å se forskjellen i fiskerens ad-hoc-løsning og hvordan de som har båtbygging som levebrød løser samme problem. Det kan variere mellom å virke som en slitedel som skal byttes med jevne mellomrom, og å være en permanent del av båten som skal vare like lenge som noen annen bestanddel.

Lengst fram i utviklingen til enhver tid er storbåtene, hvor teknologi som kunne øke fangsten eller effektiviteten gjorde størst utslag. Etterhvert som nyvinningene ble mer kjente og enklere tilgjengelige så begynte noen å bre seg nedover til småbåtene og. Ikke alle forandringene rakk å bli tilstrekkelig utviklet til dette, men om vi stiller en færing fra begynnelsen av det tyvende århundre, ved siden av storfembøring av samme type som «Opreisningen», så ser vi at mange trekk og funnet veien til småbåtene. De formmessige forskjellene er ikke mer enn vi skulle forvente på grunn av bruk og hvordan de fysiske

kreftene virker annerledes i to så forskjellige skalaer. Dette krever riktignok at man har visse erfaringer med båtene selv. For et mer ukyndig øye vil de formmessige forskjellene ikke være selvforklarende.

Når det gjelder materialet som båtene har blitt bygget av, så har det vært å finne noe entydig om hvilke egenskaper de forskjellige alternativene har hatt. Nordlandsbåtene til enhver tid blitt bygget av gran eller furu, alt ettersom hva som var enklest tilgjengelig, og tilgangen på tømmer har vært definerende for båtbyggingen. Mens fiskerne bodde ute i havgapet, gjerne på små, eksponerte øyer med kortest mulig vei til fiskefeltene, så ble båtene bygget der skogen fantes. Noen bodde langt inne i landet. I.A. Heltzen skal i sin Ranens Beskrivelse fra 1834 ha sagt at: «Fjellbyggene ved å gi båten den beste form likeså godt eller bedre end den meste erfarne Søemand ved å beskrive det» (Klepp 1983, s.68).

Mange fiskere var sikkert kyndige nok til å få til en båt som de ville kunne gjøre jobben på sjøen med. Men det som går igjen er at mye av «hemmeligheten» til å bygge en god med skallbyggingsteknikken ligger i stor kunnskap til tre som materiale. De som bodde i skogen ville naturligvis bruke den som den store ressursen den er, og hadde følgelig stor kunnskap om de egenskapene til tre som materiale, ikke bare til de forskjellige treslagene, men og til de forskjellige delene av et tre. Det ville kreves mer for at en som bor ute i havgapet skulle kunne bygge seg opp slik kunnskap. Samene som båtbyggere har og til en viss grad blitt mystifisert, men dette er nok ikke vanskeligere å forklare enn at bosetningsmønsteret var slik at nordmenn bodde ute i havgapet, mens samene bodde nærmere skogene. Som ellers var det de som bodde ved skog som bygde båtene for de som bodde ved havet. Når språk, kultur og levesett var forskjellig, så er det en kort vei å gå til å bruke etnisitet til å forklare det tilsynelatende mystiske ved å bygge en god båt når man sjeldent er på sjøen selv.

Båtens form i seg selv påvirkes ikke i veldig stor grad av om man bygger i furu eller gran. Men når vi vet at Rana ble det dominerende båtbyggerdistriktet etter at de nye båtene kom, og at det var furu som var det mest brukte treslaget der, så er det ikke overraskende at treslaget ofte blir satt i sammenheng med både de tekniske og formmessige forandringene som kom med de. Innad i tradisjonsbåtmiljøet er det forskjellige forklaringer på hvorfor det ene eller det andre skal være bedre. Gran er lett og trekker mindre vann, men furu skal være mer pålitelig å bygge båt med.

Nordlandsbåten måtte kunne vedlikeholdes og repareres av fiskeren selv, eller så må dette være kunnskap som var tilgjengelig i nærområdet. Det har nok bidratt til at båten er blitt holdt relativt enkelt, samtidig som fiskerne måtte kunne sitt. Det skjedde at de ikke var helt fornøyde med sine nye båter, men takket være det elastiske skroget kunne de gjøre ganske store forandringer i båtens form. De kunne løsne banda og tynge huden ut ved å ha stein oppi båten og slå inn kiler mellom band og hud for utvide skroget til den formen de ønsket. Noen strakk et tau mellom stevnene og bruke ei blokk til å trekke de sammen og på den måten presse ut skrogssidene og. Dette vil forandre skrogformen, men ikke mer enn at det kun vil være kilene som avslører en slik forandring. Tykkelsen og plasseringene på kilene forteller både hvor man har prioritert å legge ut båten, og hvor man mener den har vært for smal. Ingen kilder jeg har kommet over sier noe om hva man kunne gjøre med en båt som man mente var for dryg. Men det er færre som klager over at båter er tungrodde, enn de som advarer mot å ta ranke, og der med raske og lettrodde båter ut i for dårlig vær.

Å ha øye for den gode formen

Grunnformen gis av praktiske krav, for eksempel hvordan sjøegenskapene bestemmes av skrogets form, høyda på fribordet om den er spesielt trygg eller lett å ro og jobbe over, og så videre. Det er viktig å ha et referanseapparat som er godt nok til at man har en viss idé hva som ligger bak grunnformen til Nordlandsbåten sånn at man vet hva som har bestemt formene på de forskjellige områdene og delen på båten. Enkelte former skulle absolutt ikke tukles med, mens andre steder på båten kunne båtbyggeren utfolde seg mer eller mindre i henhold til de konvensjoner som måtte gjelde. Det som *ikke* ble diktert av det som båtbyggerne oppfattet som strengt funksjonalistisk er kanskje viktigst å finne fram til og studere for å få en forståelse for hva som ble regnet som harmonisk. Det er ingen markert overgang mellom de strengt praktiske kravene og det som kan overlates til det rent estetiske, så her må man rett og slett føle seg litt fram, å plassere noe helt presist her kan vanskelig la seg gjøre, men vi må allikevel prøve å finne et omtrentlig sted hvor en beskrivelse av inntrykket yter balansen mellom det praktiske og det estetiske størst mulig rettferd.

Kontrollmetodene som ble brukt for å komme fram til den rette formen var matematiske av natur, men «regnestykkene» var prøvd ut gjennom mange århundre med prøving og feiling, og nedfelt i verktøyet slik at båtbyggeren ikke brukte tid på å regne

underveis, spesielt leggfjøla illustrerer dette godt. Summen av alle forholdstall skulle tegne et skrog som båtbyggeren kunne justere og gi spesifikke egenskaper ved hjelp av øyemål. Hvordan kunnskap og teknikk har blitt tatt vare på og overlevert vil ha påvirket hvordan båten har sett ut og hvordan den har utviklet seg. Den har motsatt seg å bli produsert på noe vis som kan minne om masseprodusering eller industrialisering. Med en muntlig tradisjon kan man ikke gå tilbake til de opprinnelige kildene for å undersøke hvor langt man har veket fra opphavet. Her kan det være interessant å vise hvordan intervjuer med båtbyggere som var aktive tidlig på 1900-tallet trodde tegninger og bilder av gamle krumstevninger, forestilte Åfjordsbåter. Dette kan fortelle oss noe om hvilke formmessige rammer en båtbygger fra Nordlandsbåtens storhets tid, hadde. Nordlandsbåten ser nok og «annerledes» ut for oss som er vant med ikke bare moderne båter, men med former og materialer som er ganske annerledes fra slik objektene i hverdagen til en fiskerbonde eller båtbygger så ut. Å ha en god formening om hvilket inntrykk båten ville gi i sin samtid er vanskelig å si. Det er nok viktig å ikke glemme av både hvordan hus, møbler, brukgjenstander og andre former som utgjorde hverdagen i samtiden til de som brukte Nordlandsbåten, så ut. Selv om mange av disse var frittstående håndverstradisjoner, så har man nok av og til kastet et blikk bort på de andre.

Blikket som måleinstrument er svært viktig *før* vi det kommer dithen at vi tar for oss oppfattelsen av form. Som et helt praktisk verktøy var det essensielt å kunne se når ei linje buet seg feil, for mye eller for lite. Når man så tok et skritt tilbake for å vurdere helheten og forestille seg helheten, så kommer vi nærmere det formbegrepet man er vant til å bruke i kunstvitenskapen.

Helheten, mer enn summen

Den helhetlige formen ved båten, kall det gjerne Nordlandsbåtens gestalt, kan analyseres uten at de tekniske egenskapene trekkes inn. Ut fra forskjellige premiss kan man vurdere om denne helheten er god eller dårlig etter praktiske eller estetiske krav. Igjen kommer man til det at man må vite forskjellen på en historisk korrekt forståelse – som jeg her legger mest vekt på – og samtiden til den som ser. Det sistnevnte er på ingen måte noe man bør unngå, bare noe man må forsøke å ikke la farge en historisk forståelse, som er det perspektivet jeg vil mene er helt essensielt å etterstrebe når man har et bevaringsperspektiv. Jeg tror nok ikke det er mulig å oppnå en fullstendig historisk korrekt forståelse av form, men å forsøke som

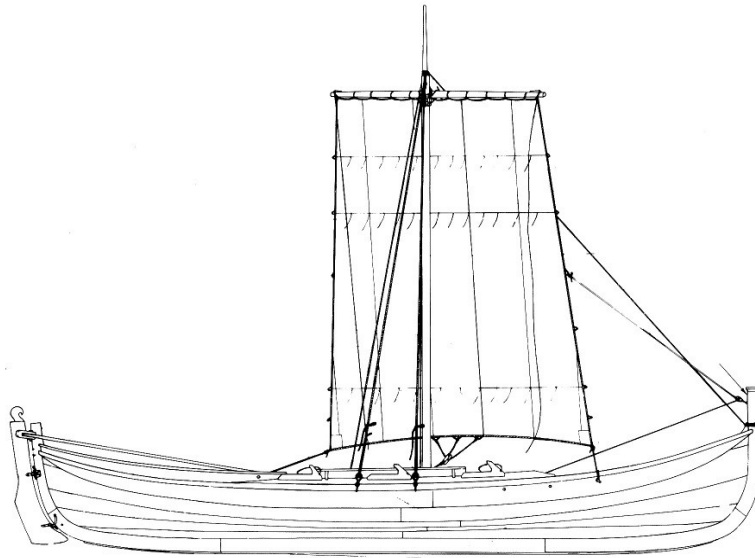
best vi kan vil kun bringe oss nærmere. Hvis man ønsker å bevare best mulig forståelse av Nordlandsbåten, eller bruke den som et tegn så burde man være klar over denne forskjellen for å unngå for anakronistiske framstillinger.

Bestanddelene i en slik analyse er ikke de fysiske konstruktive delene som bord, bånd eller beter, men de underordnede formelementene, gjerne helt ned til de enkelte linjene. Proporsjoner og balanse er de to primære formale kvalitetene jeg vil trekke fram for Nordlandsbåten. Både begrepene såvel som betydningen er allerede i bruk i tradisjonsbåtmiljøene, selv om det ikke er like definert eller satt i system, slik som det gjøres i kunstvitenskapen. Begge trekker i stor grad nytte av tyngde og retning i form, begreper som man må presisere når man bruker i sammenheng med form eller fysiske egenskaper som faktisk finnes i en båt. Siden jeg ønsker å sette ord på Nordlandsbåtens form, så er det altså ikke fysisk tyngde eller retning jeg snakker om i denne teksten.

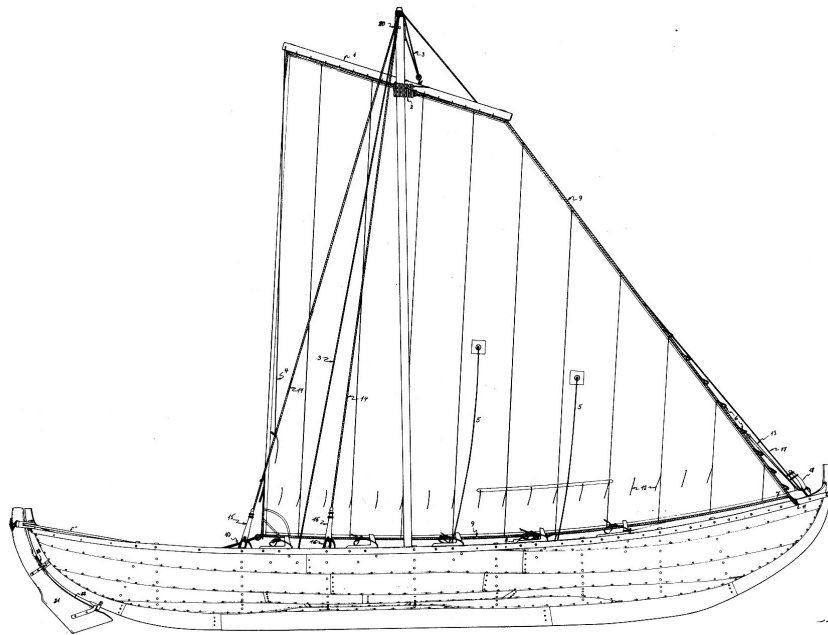
Når jeg sier at helheten er mer enn summen av de enkelte bestanddelene, så mener jeg at om det var mulig å plukke fra hverandre og så summere form på matematisk vis, så ville verdien være størst om de ble satt i en helhet. Det er ikke noe mystiske over dette, grunnen til at helheten er noe «mer», er fordi at jo flere former som settes sammen, jo mer vil disse bli referansepunkter til hverandre. Hvis vi først tegner en enkel, buet strek med klare ender, så er den ikke noe mer enn bare en buet strek når den står alene. Hvis vi så tegner til strek med en annen bue, så har vi plutselig fått referansepunkter for å si noe om størrelsen og hvilken grad de er buet, for *begge* strekene. Informasjon som ingen av de alene vil kunne gi. Slik kan vi fortsette å legge til former, volumer såvel som flater og linjer, og «verdien» av helheten vil vil være høyere enn kun summen av de enkelte delene.

For Nordlandsbåten, både krumstevningen og den nye, er det åpenbart at man har vektlagt signaleffekten i stevnene og springet, god form er en hvor dette er en del av helheten på harmonisk vis. Belegget for å si at dette faktisk har vært hovedkjennetegnet på Nordlandsbåtene til enhver tid, er at alle båter som man kaller for Nordlandsbåt har i sine forskjellige områder og perioder hatt en stevnform som er markant høyere og annerledes sammenlignet med andre tradisjonsbåter. På de eldste krumstevninger som har overlevd til i dag såvel som oppmålinger og tegninger av de, så har de hatt en stevnform som innad er like enhetlig som det vi finner på de senere. Det har åpenbart vært en enighet om at båtene måtte ha nettopp et slikt trekk.

Åfjordsbåten har en like høyreist stevnform som kjennetegnet, men her har den ikke har noen lyrodd til å møte en stevn som ellers er like høy, men som derfor står som en ensom staur opp i luften. Det er andre forskjeller mellom disse to båttypene, men ved å stille Mørebåten, Åfjordsbåten og Nordlandsbåten side ved side så får vi et godt inntrykk av hvor mye vekt som er blitt lagt på at båten skal ha det rette omrisset. Disse båtene er i nært slektskap, men Nordlandsbåten er den mest utpregede i søskenflokket.



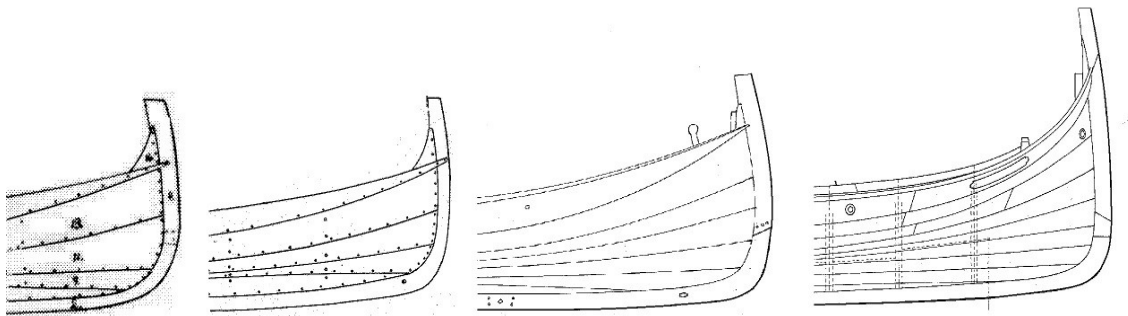
18. Åfjordstreroring. Til forveksling lik, men spesielt stevnene avslører den. Ved nærmere ettersyn vil se at den tekniske oppbygningen og er noe annerledes. Oppmåling: Bernhard Færøyvik



19. «Geitbåten» er neste slektning når vi beveger oss sørover, her med assymetrisk råseil. De kunne gjerne har rektangulært råseil som Nordlandsbåten og Åffordsbåten. Oppmåling: Bernhard Færøyvik.

Når man begynner å male båtene, så ser man hvordan det nettopp er en framheving av ripbordet og stevnene som blir vektlagt utvendig. Misværåtringen viser et av de tidligste måtene å male Nordlandsbåten, med kun stevntoppene og endene av ripbordet har blitt sortmalte. I de fleste nyere fargemønstrene får ripbordet et omriss i en eller to farger som står i kontrast til den fargen resten av ripbordet er malt i. Om båten har krysstokk så blir den vanligvis formgitt og malt på en måte som gjør at når man ser den fra visse vinkler så fortsetter den nesten kurven bakover igjen. Om man er i tvil om at det var bevisst at mønstrene skulle framheve de mest karakteristiske formene på båten, så har i allefall resultatet fått den effekten. På andre båttyper ser vi og at det er vanligere å male ripe, skansebekledning og eventuell dekor på eller ved stevn eller speil, enn selve skroget. Men mens det på andre båter virker som om disse partiene er å regne som blanke lerret, så understrekes grunnformen på Nordlandsbåten. Vi vet at båter som tjente som skyssbåter derimot kunne være malt okergule ned til vannlinja. Hvorfor det var slik er vanskelig å si, men okergul var en av farge som var både billig og enkel å få tak i. Hadde man kjøpt nok til

å male hele stua si så hadde man kanskje en skvett til overs som kunne brukes på den nest mest verdsatte eiendelen etter huset. Det kan og være økonomiske grunner til at selve skroget på Nordlandsbåten aldri ble malt, med unntak av noen få båter i nyere tid som er malt i større grad innvending. I kjerneområdene for båtbygging utviklet det seg bestemte fargeskjema, for eksempel i Rana, som på grunn av sin dominans også for mange har blitt standarden for hvordan båten skal males. Ripbordet fikk i underkant først ei smal rød, så ei hvit stripe. Resten av ripbordet ble malt grønt. Langnisa skulle være sort, vaterbord og finkenett ble malt lys rød, mens toppen av finkenettet kunne være sterkere rød. Innvendig ble ripa malt i kantene med ei rød og hvit stripe i øverkant, selve bordet var grønt fra stevn og til første tofte, resten ble malt lyserødt. Krysstokken skulle være grønn i midten og ha ei rød og sort stripe i kantene. Festbiten skulle være hvit med røde kanter, kollerne sorte. I andre områder utkantene bærer det preg av at man brukte de fargene man hadde for hånden, men det var ofte de samme som gikk igjen. Mønstrer var fast, men det varierte hvilken farge man brukte hvor. Det som går igjen med malingen er at ripbordet fremheves.



20. Fra venstre: Halvfemterømmingen, Misværåtringen, «Drauen» og «Opreisningen», illustrasjonene er ikke skalert i forhold til hverandre. Legg merke til springet på Drauen, som ikke har like framhevede lyrodder som de andre, og til hvor kraftig det er blitt på rakstevningen. Det går knapt et tiår fra rakstevningen er introduser, til alle Nordlandsbåter fikk en slik stevnform.

Proporsjoner og balanse – system i form

Begrepet proporsjoner, knyttet til de faktiske reglene for Nordlandsbåten, er godt beskrevet spesielt i Gunnar Eldjarn og Jon Godals firebindsverk *Nordlandsbåten og Åffordsbåten*. De proporsjonene jeg sikter til her er imidlertid de som beskriver formen på båter som allerede er bygget. Det er absolutt et overlapp til proporsjoner og regler som man bygger båtene etter, men forskjellen er at jeg omtaler proporsjonene deskriptivt, og ikke normativt. Det er dessuten få av disse som det er noe videre poeng å vurdere etter rene mål og forholdstall, igjen fordi det er viktigere å trene opp blikket enn det er å problematisere et avvik fra noe som ikke har vært en målestokk. Når jeg beskriver høyden på stevnet ved å vise til hvordan det forholder seg til ripa, sammenlignet med hvordan kjølen forholder seg til ripa, så er dette noe jeg selv har funnet fram til ved å studere tegningene, men igjen vil jeg advare mot å tenke på slike proporsjoner som noe annet enn deskriptivt.

«Alle målene bor i færingen» heter det, og proporsjonene på Nordlandsbåten er slående like på tvers av størrelse. Innenfor noen grunnleggende rammer så må jo selvsagt skroget forandre seg noe med bruk og størrelse. Man trenger flere bord og skrogets kurver i tverrsnittet blir mykere og mindre oppstykket når størrelsen øker. Men om man ser bort fra det så er fembøringen svært lik færingen. Variasjoner i form innen de grunnleggende proporsjonene, for eksempel hvor dryg båten er i skottene, har å gjøre med hvilke egenskaper man ønsker at båten skal ha. At de forskjellige størrelsene som ofte har forskjellige bruksområder, derfor og gjerne og har sine typiske formmessige trekk i skroget, er ikke annet enn å forvente. En liten båt vil selvfølgelig ha form for å være lett å ro, mens en stor båt på sin side vil være tilpasset grovere sjø. Behovet for å lage en liten båt som skal tåle grovere sjø er lite, men det vil bety å lage den drygere. Småbåter som er bygget slik, er det neppe ment at skal kunne brukes spesielt hardere, men heller bære mer last, eller tåle mer seil. Selvfølgelig vil størrelsen alene gjøre at den aldri kan bli like sjøsterk som en stor båt, samme grunn gjør også at småbåter ikke seiler like godt som store heller. De hydrodynamiske kreftene som båten utnytter, øker eksponentielt.

De proporsjonene som vi først legger merke til, er de som beskriver de ytre grensene for båten, forholdet mellom høyde, bredde og lengde. Jo mer vi studerer båten, jo flere forhold oppdager vi. Eksempelvis ser vi hvordan stevnhøyden er ganske lik betebredden (Eldjarn & Godal 1990). Bredden på sin side varierer, og blir som sagt større med de nye

båtene. Om dette er tilstrekkelig som en forklaringsteori til hvorfor stevnet øker, blir spekulativt, men en estetisk forandring har fulgt den praktiske, og det ser unektelig ut som denne har blitt utnyttet bevisst. Vi ser at selv om det etterhvert blir vanlig å øke høyda på ripa, så kompenserer ikke båtbyggeren ved å heve stevnene. Det virker som det malte ripbordet forblir referansepunktet selv om omrisset forandres og ripa heves. Det kan se ut som at båten forandres, men ikke reglene, som heller ser ut til å anvendes på nye måter. På båter som er blitt håsett så er det fremdeles det «originale» ripbordet som framheves med maling. Det nye, som kommer i overkant blir som oftest malt i en mørkere farge som man gjorde med finkenettet.

Som tidligere nevnt, gikk man over fra den svært gamle båtalen, til den Dansk-Norske «standardalen» omtrent samtidig som rakstevningen kom. Den gamle alen var kortere og var delt inn i 20 tommer, den nye alen var litt lengre og delt opp i 24 tommer. Selv om den nye alen var lengre, så var den nye tommen kortere, den gamle båtalen kan deles opp i 21 av den nye tommen. Ved en nærmere gjennomgang av båten så vil man kanskje se dette komme til uttrykk dersom man skulle finne dimensjoner i detaljer som ikke forholder seg til hverandre i helt de samme proporsjonene som tidligere. Den gamle alen var så godt som bare brukt av norske båtbyggere, den nye hadde allerede vært i bruk i århundre. Hvor viktig proporsjoner har vært ser vi og i hvordan båtbyggerne skalerer opp når de skal bygge stort. Når man bygget Nordlandsbåter holdt man seg *nesten* alltid til alen og tommen, men det er et tilfelle hvor alen tilsynelatende er erstattet med meteren for å skalere opp en båt. Resultatet skal ha blitt det som ser ut som en svært stor fembøring, men nok heller burde kalles en tendring, med rommål på 1.25 meter og ei totallengde på 18 meter. Båten er blitt borte, men vi har igjen oppmålinger som er gjort av den. Det kan se ut som en målefeil, men dimensjonene på bordene og andre detaljer som ikke øker lineært med størrelsen, stemmer med en båt som faktisk kan ha vært så stor (Eldjarn & Godal 1990). Det at den helhetlige formen på tegningen ikke avslører båtens faktiske størrelse bygger opp under utsagnet om at alle mål finnes i færingen. Bokstavelig trenger vi nok ikke ta det, men det er tydeligvis mye sannhet i det. Men slike forskjellige målestokker kan være et bra utgangspunkt for nærmere studier av proporsjoner og dimensjonering.

Både krysstokken såvel som festbeten har sine plasseringer ut fra faste proporsjoner, dette er så innarbeidet at vi ser det fort når enten båtbyggeren har bommet, eller fiskeren ikke

har tatt dette hensynet når har gjort forandringer på båten sin. På misværråtringen ser vi et eksempel på hvordan å få en krysstokk til å stemme ikke har vært så enkelt. Slike detaljer har gått gjennom en utvikling hvor flere løsninger nok har blitt prøvd ut. Hva som ikke har fungert har hindret utviklingen fra å gå i «feil» retning, men hva som har drevet den framover er først og fremst forståelse og innsikt, men vi ser og at en estetisk vurdering har klart vært tilstede ved utvikling og tilvirkning av de forskjellige delene med sine former og hvordan de forholder seg til helheten.

På de gamle båtene ser vi og at dimensjoneringen på endel bestanddeler bidrar til det beherskede helhetsinntrykket. For at proporsjonene på den lavere stevnen skal harmonere med resten av båten, så må stevntoppen være noe bredere. Selv om de nye båtene er kraftigere og større bygget, så er proporsjonene på mange detaljer lettere. Stevntoppen er på de nye båtene er ofte mer avsmalnende og slanke, relativt til dimensjoneringen på stevnet ellers. Uten at det nødvendigvis noen praktiske problemer med at stevnet eller andre bestanddeler som er grunnform er langsmale, hadde blitt holdt like brede i hele lengden, så ser vi at man smalner de av mot endene for å unngå at det ser klumpete ut. Beter, stevn og tofter er de beste eksemplene på dette. Forsøk på å ikke bryte med proporsjonene ser vi i hvordan man har håndtert en del problemer som har dukket opp ved ombygninger. Det er båter som på grunn av utilstrekkelig lagringsplass har fått kappet stevntoppen eller lignende. Selv om det kun er snakk om noen få centimeter, så har den løse biten heller blitt hengslet enn kastet, sånn at stevnhøyden beholdes korrekt.

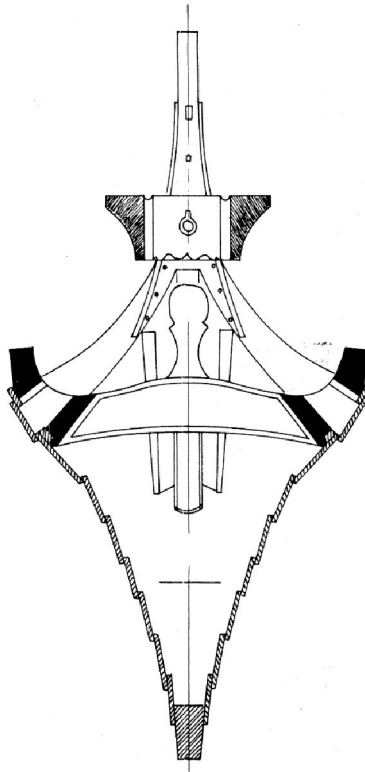
Båtens former består av kurver som stadig ender i eller blir brutt av nye kurver, og alt ender opp i, eller ledes ut fra stevnene. Uten å skulle påstå noe om en faktisk sammenheng mellom disse, så er det lett å forstå hvorfor assosiasjonene kan gå til båtens historiske opphav, vikingskipene, som igjen har blitt trukket fram når man omtaler stavkirker, og at det er blitt foreslått at stavkirkene er nærmest en oversettelse av gotikk fra stein til tre. Nå er jeg helt på grensen av hva jeg synes er tilforlatelig av assosiasjoner, men høyreiste stavkirker, vikingskip og Nordlandsbåter kan, hvis man klarer å tenke på de som form og ikke historiske fenomener, sidestilles uten at de bryter spesielt med hverandre i formspråk. Hvis man studerer formene i framskottet på «Opreisningen», med festbete, jomfru, kollere, krysstokk og stevnen, så ser vi at man trenger ikke gå om verken vikingskip eller stavkirker for å gjøre slike assosiasjoner til forskjellige stilarter. De vekselvis konvekse og konkave formene kan

lede tanken mot barokken, som jo ligger nærmere enn noen gotikk katedral, men det blir spekulativt å antyde at noen slik historisk stil ville kommet til noe tydelig uttrykk hvis båtbyggerne hadde brukt mer tid og ressurser på å de delene av båten hvor de sto mer fritt med tanke på formgivning.

Mange av detaljene i båtene har fått en form som er altfor tilvirket til å være tilfeldig eller å regne som rent praktiske. Noen har helt enkle dører i løftingen, mens på andre båter er disse svært forseggjorte og tar åpenbart etter hva man ville kunnet se i arkitektur i samtiden. Noen detaljer, for eksempel karmene på døra ved løftingen kan lede tankene over på enkel empir, som for eksempel på «Opreisningen», mens andre igjen kan virke minne om andre stilarter som man kan forvente å se i samtidens arkitektur. Men det som er klart er at selv om det er inspirert på denne måten, så er det for lite og for sprikende til å si at båten som helhet kan betegnes som å ha noen av disse stilene. Heller kan vi se at miljøet som har skapt den, har plukket forskjellige elementer der man selv, som «ulærde» i både kunsthistorie og arkitektur, mente det har passet seg best. Det at slike inspirasjoner aldri har resultert i prangende ornamentikk gjør at det ikke blir noen kræsje.



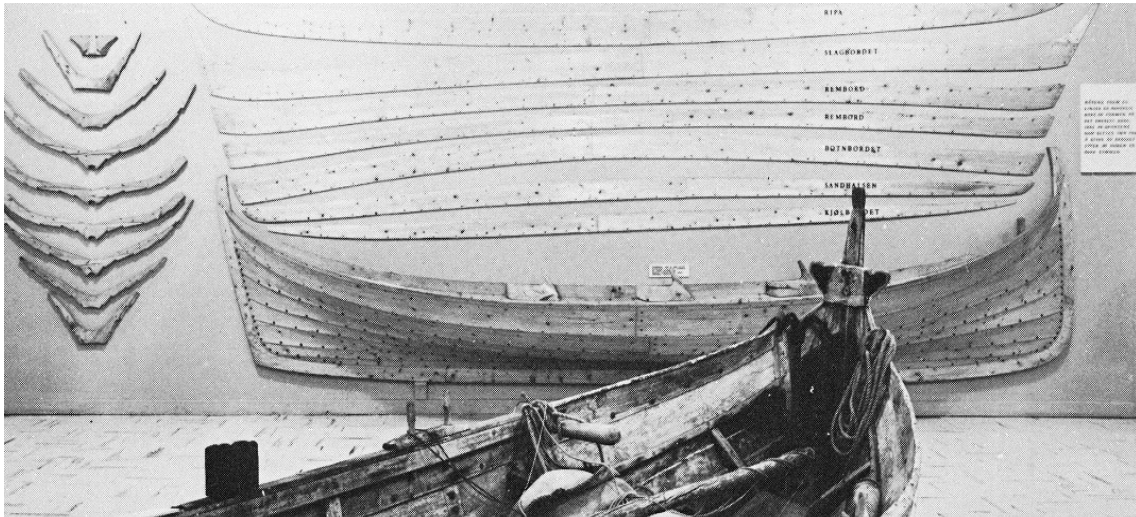
21. Mer eller mindre forseggjorte løftinger. Foto: Gunnar Eldjarn



22. Tverrsnitt av «Opreisningen» ved festbeten, hvor kommer formspråket her fra?

Oppmåling: Bernhard Færøyvik.

I Nordlandsbåtens formspråk er balansen åpenbart et viktig element, og proporsjonene baserer seg i stor grad på dette. Hvis et barn skal tegne en båt, så vil skroget vanligvis utgjøres av en halvsirkel som «balanserer» på bølgene. Der de fleste andre båter smalner av i lengderetningen, så gjør springet på Nordlandsbåten at det rettes oppover. I lengden gir båten da nærmest et inntrykk av å beholde en formmessig tyngde helt ut til stevnene. Om vi tar en båt fra hverandre og legger bordene flatt ut, så ser vi at de er så godt som like brede i hele sin lengde. Det praktiske bak dette er at båten får god bæring mot endene, og når man laster den, så synker de ikke like dypt som om båten var rankere. Når båten skal være dryg, så må bordene legges ut, og om de ikke vris eller smalner av så vil de peke opp.



23. Færing som er tatt fra hverandre. Legg merke til hvor rett bordene i huden egentlig er.
 Bilde: Arne Emil Christensen.

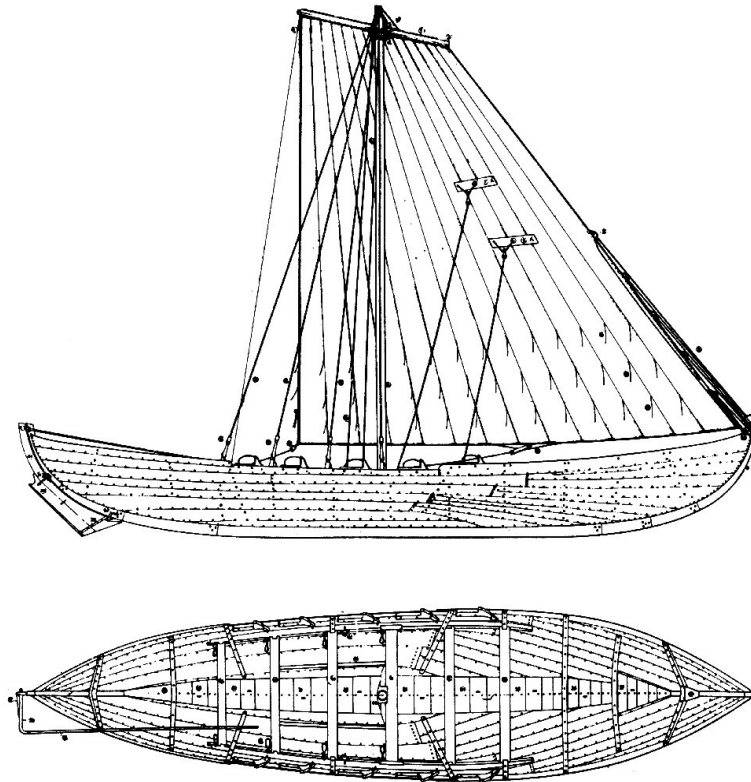
Sett fra siden så er de gamle Nordlandsbåtene uten løfting godt balanserte i lengderetningen, basert på en kroppslig og fenomenologisk oppfatning av formen. De har en lavt, formmessig tyngdepunkt. Det som setter oss på sporet av at god form på Nordlandsbåten har betydd at det må være en viss balanse, i en slags symmetrisk fordeling av den formmessige tyngden, er er hvordan akterstevnen også er tilsvarende høyreist. Den må åpenbart følge på når framstevnen forandres, men like må de ikke bli, det vil gjøre at formen blir uten retning. Akterstevnens høyde kan knapt tjene noen nytte overhodet, men ser kun ut til å herme etter framstevnen. Den er noe lavere enn framstevnen, men ikke mer enn hva som må til for å svare for å svare hvordan også bordene reiser seg mer framover enn bakover.

Det å heve baugen har sine praktiske grunner med tanke på motsjø, og det kunne av og til ha vært en fordel om båtene var noe høyere akter og, men slik skal den altså ikke være. Dette ser ut til å være en formmessig konvensjon blant flere av de båtene som er i slekt med Nordlandsbåten. At det ikke alltid er hensiktsmessig å være lav bak ser vi på hvordan mindre Nordlandsbåter har fått et bord oppe på ripa i akterskotten for å øke fribordet, fordi den i utgangspunktet har lett for å ta inn vann her.

Selvsagt er båten symmetrisk om man sammenligner styrbord og babord side, men her kan vi i båter snakke om balanse i fysisk forstand, at båten ikke går rundt. Det er kanskje riktigere å snakke om opplevd balanse ettersom de selvrettende egenskapen i båten varierer

fra øyeblikk til øyeblikk. Når man sitter oppi båten så er man nær vannet, men man opplever ikke fribordet like lite som når man ser båten utenfra. Det er fordi bunnen av båten, hvor man har bena, er under vannlinja, og høyda herfra og opp til ripa selvfølgelig er større. Som den relativt smale båten Nordlandsbåten er, så kan den gi et umiddelbart inntrykk av å være ustabil sånn som en kano eller en kajakk er. Men fordi den er så flat under, så øker bæringa raskt jo mer den krenger, og så snart man er fortrolig med båten så oppleves den sideveis balansen som god.

Balanse blir automatisk et begrep man må ty til når man først tar opp proporsjoner. Man kan diskutere om det er en enkel måte å skape harmoni, men det å holde seg til tydelige og regelfaste proporsjoner, i motsetning til å spille på et formspråk som er preget av urolighet og motsetninger, vil automatisk gjøre at balansen blir gjennomgående. Ikke bare den faktiske balansen i båten – som er absolutt kritisk – såvel som den kroppslige oppfattelsen av form, men og hvordan omfarene harmonerer og er i balanse med hverandre. Man kan sammenligne med *snidbetingen* hvis man skal trekke fram en tradisjonsbåt hvor proporsjoner og balanse har blitt litt problematisk for oss som studerer Nordlandsbåten. Derimot kan dette virkemidlet ha gjort at snidbetingen virker å ha en mer utpreget retning?



24. Snidbetingen, en båt i «ubalanse», er den kanskje mer dynamisk? Legg merke til hvordan det formmessige tyngdepunktet avviker fra det fysiske. Oppmåling: Bernhard Færøyvik.

Identitet

At Nordlandsbåten skal ha en signaleffekt er tydelig, men til tross for det karakteristiske og egenartede utseende, så er det ikke noe man snakker veldig mye om i miljøet rundt den. Man må ikke derfor gjøre den feilen å tro at tradisjonsbåtmiljøet ikke er opptatt av estetikk. Klare ideer om hva som er «rett», trenger ikke beskrives i lyriske vendinger, det kommer tydelig fram at noen trekk ved båten skal man ikke kludre med. Det er tilfeller hvor plassmangel har drevet båteiere til å sage over stevntoppene for å greie å få båten inn i små naust, under en altan eller lignende. Men i alle tilfellene jeg har kommet over hvor dette har skjedd, så har man brukt forskjellige løsninger for å kunne sett de på plass når båten blir tatt ut. Formen må være rett.

Det er et miljø som har lite til felles med de typene trebåtmiljø som jeg nevnte

innledningsvis. Det er ikke sånn å forstå at man ikke legger vekt på hvordan båten ser ut, men det eksklusive fremmes ikke. Det er en folkelig båt, som har fått tilhøre landsdelen og folkene som har brukt den. At noen har mer «rett» til båten er et tema som heller aldri har kommet opp, den er ikke forbeholdt de som kommer fra Nord-Norge, selv om den så absolutt regnes som en uforbeholden reklame for landsdelen. At både Asbjørn Klepp, Arne Emil Christoffersen, Gunnar Eldjarn og Jon Godal i sine bøker sier at båten har fått sin status i samtiden – *utenfor* landsdelen den kommer fra, mistenker jeg har forsterket utviklingen av den ublu formen.

Lyroddene tjener ingen større teknisk nytte, krysstokken støtter seg litt på de, men de ser og ut til å i stor grad skulle binde sammen et visuelt uttrykk. Etterhvert blir de smalere og smalere og mer og mer høyreist. Når de først er der så drar selvfølgelig krysstokken nytte av de, men vi vet fra andre båter at det ikke er et strengt behov for en slik løsning. At stevnene skulle ha en signal-effekt kan underbygges ved å vise til hvordan stevnformen har vært uniform innenfor andre tradisjonsbåter og. Sognebåter og Mørebåter har ikke det samme springen mot endene, og bruksmåten gjør at man kan komme man ombord i de over nesten rett forut eller akterut over stevnene. Her finnes det i sine miljø mange historier om hvordan folk har ramlet hals over hode ned i skottet eller plumpa ut i sjøen etter at stevnet har huket tak i buksebenet på den som skulle ombord. Riktignok er man her mest morsom på bekostning av uerfarne sjøfolk, men heller ikke for disse båtene får vi noen fullgod forklaring på hvorfor stevnene har fått sine karakteristisk og utpreget form på enkelte tradisjonsbåter. På Nordlandsbåtene har spring og stevn blitt så høytragende at å prøve å komme seg ombord i en færing for nært endene, kan være strabasiøst.

Åfjordsbåtens linjer egger ikke øyet i samme grad som Nordlandsbåtens. Trønderen er mer behersket i springet, med en høy, omtrent loddrett stevn som rager fritt over skroget, uten Nordlandsbåtens skulpturelle sammenføyning med ripa. Der hvor nordlendingene ga båtene sine former som minnet om fjell så steile at de må kalles tinder eller horn, der formet trønderne sin båt med tyngre sindighet (Klepp s.69 1983)

Dette sier Asbjørn Klepp i sitt ellers saklige og dyptgravende verk om de nordligste tradisjonsbåtene. Det er vanskelig å komme unna alle de følelsmessigere investeringene

som er gjort i tradisjonsbåtene. Klepp beskriver og munnhuggeriet mellom nordlendinger, trøndere og møringer på havet. I dag kalles Møre båten for «geitbåt», men opprinnelig skal dette ha vært noe nordlendingene ropte over til trøndere i årfjordsbåter når de møttes på lofotfiske. På trøndersk er en «geitin» båt en hvor stevnen heller mer framover enn vanlig, og «geit» var i Nord-Norge og et vanlig økenavn på båter med uvanlig form på stevnene (Klepp 1983). Så når det skulle rivaliseres, var det stevnene som var det man først tydde til når man skulle kritisere båtene. I neste omgang ropte trønderne «geitbåt» og mekret etter møringene. De har nok ikke hatt dette begrepet for en uvanlig stevnform, men også de siktet til stevnformen for å ta tilbake og svarte med å rope «grisbåt», grynte og smaske etter trønderne (Klepp 1983). Johan Bojer trekker fram rivaliseringen mellom Trøndere og Nordlendinger i «Den siste viking», så det blir tydelig at identitet og tilhørighet var viktig, og mye av dette ble og lagt ned i båtene.

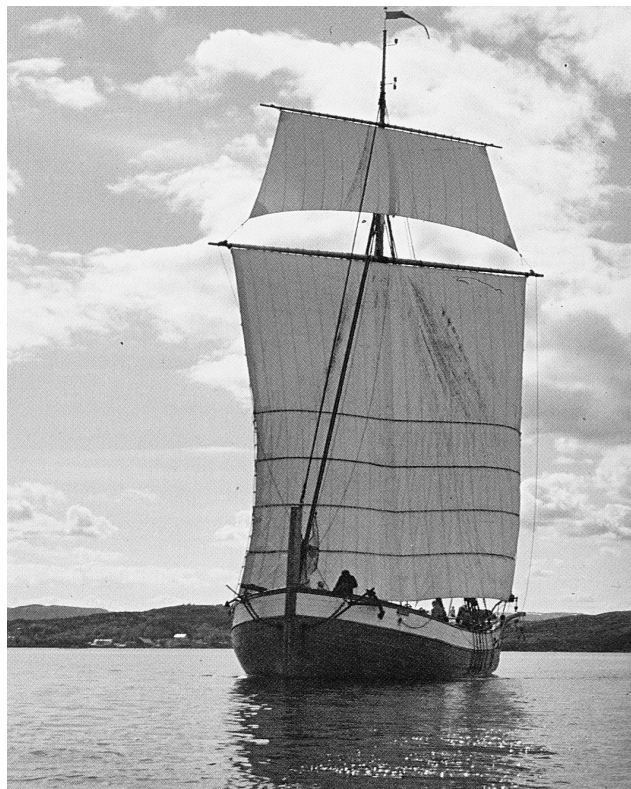
Når man fysisk befinner seg ved siden av en båt i vannet og ikke bare ser den på papiret, virker den mindre ekstrem i uttrykket enn når vi ser tegninger av den. Selv om båten unektelig er et populært motiv på både postkort og maleri, såvel som at oppmåling og tegning er selvsagt ved dokumentering av båter, så kan ikke det kroppslige ved formen framstilles i to dimensjoner.

Noe som er påfallende, er hvilke andre båter i norsk tradisjonsbåthistorie vi finner igjen den voldsomme stevnen på: praktfartøy av forskjellige slag. Ei jekt var nok det mest storslåtte fartøyet som en nordnorsk fisker kunne drømme om å enten eie eller være skipper på i løpet av sitt liv. Det var fartøy man skulle legge litt ære i. Båter som har blitt brukt som framkomstmiddel av velstående skulle selvsagt være minst like fin som resten av godset. På mange av slike båter som fiskere i Nord-Norge med jevne mellomrom ville se, så er det nettopp stevnen som man legger best merke til, for eksempel vengbåten som tilhørte baroniet Rosendal i Hordaland, eller jekta Pauline fra Inderøy i Nord-Trøndelag. Kan det tenkes at nordlendingene overførte dette elementet til sine hverdagsbåter, og gjorde det til et uttrykk for sin identitet?



25. Vengbåten fra Baroniet Rosendal, Hordaland. Legg merke til spring og stevn.

Foto: ukj.



26. Jekta «Pauline» fra Inderøya i Nord-Trøndelag. Legg merke til hvor enorm framstevnen er sammenlignet med menneskene som står på dekk! Foto: Gunnar Eldjarn.

At Nordlandsbåten fikk så mye oppmerksomhet i sin samtid, i siste halvdel av 1800-tallet, kan ha vært en oppmuntring til rendyrking. Gjennom historien er ikke «skryt» det man forbinder med andres beskrivelser av hverken Nord-Norge eller folkene som bor her. Men om noe, så har de alltid vært ansett som gode sjømenn og fiskere, og som en viktig del av norsk maritim historie, med slekt tilbake til vikingene. Men hvorfor har den hatt så stor appell til folk som *ikke* selv er avhengige av båter eller har nevneverdig kunnskap om de – i en tid hvor man prøvde å få den vekk fra havet fordi den ble regnet som farlig? Det er mulig vi må se på interessen for vikingene i nasjonalromantikken. Det var kun noen få båter i Norge på denne tiden som var av en størrelse, form og som ikke minst hadde det umiskjennelige råseilet. Og av disse så er som sagt Nordlandsbåten diskutabelt den som har en form som kunne minne om vikingbåtene som og hadde tydelige spring. Vikingskipene dukker opp i maleri og tegninger laget av og for folk som *ikke* lever av havet på et eller annet vis. Om man ikke kunne plassere en viking på en steilende hest like lett som en romersk hærfører, så kunne han i allefall plasseres ved styret på et langskip – som i sagaene gjerne vies like mye, om ikke mer plass, enn noe annet byggverk med unntak av de mest storslåtte kirkene. Det er vanskelig å tro at man ikke har sammenlignet Nordlandsbåten med avbildningene man hadde av sene, norske jernalderbåter, og sett slektskapet. Dette kan ha bidratt til å gjøre Nordlandsbåten til et mer interessant motiv i seg selv. At både fiskere og båtbyggere opplever å få en anerkjennelse for det de driver på, med kan ha bygget opp under identitetsbyggingen rundt båten blant de og.

Noen har antydnet en sammenheng mellom den nordnorske væremåten og båtene de seilte og det kan hende «trassig» er en passende beskrivelse når økseeggen kommer skjærende gjennom sjøen med høylytte nordlendinger bak. For å understreke dette kan man og trekke fram hvordan Åfjordsbåten i sammenligning er blitt beskrevet som like traust som trønderne. Ofte er dette ikke helt ulikt hvordan befolkningen i de tre nordligste fylkene ofte ønsker å framstille seg selv. Men den selv svært så båtvanne Johan Bojer beskrev Nordlandsbåten i «Den siste viking» som unge gravide jenter – jeg vet ikke hvordan dette skal passe inn med analogien om det nordnorske lynnet. Om en ikke helt ensartet, så er poenget at Nordlandsbåten har fått en særstilling blant tradisjonsbåtene som er bygget i nyere tid. Den er romantisert og mystifisert, om enn i forskjellige vendinger til forskjellige tider.

Noen ville gjerne se seg som etterkommere av vikinger i båter like barske som leidangsskip, andre ville romantisere. Noen kalte båten sin for «Naglfar» etter det mytiske skipet som var det største i verden, og som i følge sagnet under ragnarok ville slite seg og komme fylt med jotner som skulle gå til angrep på æsene, andre kalte båten sin for «Sjøblomsten», «Sølvtoskillingen» eller tilsvarende, som ikke har fullt så maskuline konnotasjoner. Noe som derimot virker å være dominant i miljøet, er at båtene er av hankjønn. Selv om de har kvinnelige navn som «Victoria», så snakker man vanligvis om «han», når man sikter til båten; «Han e' dryg» for eksempel. Det er nok mest bare en talemåte, enn en klar ide om hvilket kjønn båten har, men det vil jo unektelig bringe visse konnotasjoner om båtens identitet og egenskaper med seg selv om graden kan diskuteres.

Etterhvert som vi kommer nærmere vår egen tid så begynner og kildene å fylles bedre ut, og vi har mange historier om både og det ene og det andre. Når det gjelder navn på båtene, så virker det som fiskerne i nord ikke var så redd for at det å døpe om en båt skulle bringe ulykke, slik myten går. Navnet som først var gitt en båt kunne lett skifte dersom den eller eieren skulle vise seg å ha visse særpreg. De nye storfembøringene ble av fiskerne ansett som på grensen til hva de kunne håndtere til havs, og krevde hardere arbeid enn de mindre båtene. Det var ikke fritt for at de da kunne få økenavn som for eksempel «Tukthuset». Båter hvor det ble lagt spesielt mye flid ned i at de skulle ta seg godt ut, kunne få navn som «Dronninga» og «Sølvtoskillingen» (Klepp 83). Man var forsiktig med å gi navn som kunne virke oppsetsig mot det hinsidige. «Drauen» kan lett forstås som «Draugen», og det kan hende grunnen til å velge et navn som klinger så nært kan muligens være at det føk en liten djevel i båteieren, men som samtidig holdt seg én bokstav unna forbannelsen. Båtnavnene forteller oss ofte ikke rent lite om hvilke assosiasjoner man gjorde, eller ønsket å gjøre.

Den reduserte formen

Nordlandsbåtens figur er og et attraktivt symbol, brukt i både kommunevåpen, som bedriftslogo, dekorativt element og som motiv i kunst. For at et objekt og skal kunne fungere som et symbol eller ikon må det være gjenkjennelig. I stedet for en naturtro framstilling av en Nordlandsbåt er det mer sannsynlig at vi present den i en karikert form. Dette forteller oss hvilke formmessige trekk som er viktige å få med seg når båten skal sammenfattes. Man kan

trekke en parallell til hvordan et barn vil tegne båten, om man vil.

Det er mulig at ved en skjematisk framstilling av Nordlandsbåten, så skiller den seg ut fra andre båter og blir derfor mer interessant. Den enkleste måten man kan tegne en «vanlig» båt på, er kun en halvsirkel med det minimum av detaljer som trengs for at vi skal forstå hva det er vi ser. En mast og antydning til stevn holder, men det vi ender opp med da vil ikke ligne spesielt mye på en Nordlandsbåt, til det er en slik framstilling altfor generell. Skal vi framstille Nordlandsbåten skjematisk så må halvsirkelen heller tegne ripa, mens røys kan framstilles så enkelt som tre av fire linjer i et rektangel hvor de to vertikale endene er halvparten så lang som den horisontale. Når vi nå legger til det minimum av detaljer som skal for at man skjønner at det er en båt vi har å gjøre, så kan det omtrent ikke forestille noe annet enn nettopp en Nordlandsbåt – såfremt at man kjenner den fra før av.

Antallet objekter i den nordnorske hverdagen som og kan framstilles skjematisk er nok ikke få, så dette alene tyder ikke nødvendigvis på noe som helst. Kombinasjonen av gjenkjennelighet, anerkjennelse utenfra og det at en god båt var absolutt essensielt for levebrødet, gjør at det ikke er mange andre ting som like lett kan trekkes fram som symbol.

Tilvirkningsprosessen bestemmer sluttresultater, og de klareste faktorene å trekke fram som påvirker det, er kyndighet, verktøy og materiale. Men det er og noe som binder formen sammen med det som skjer i miljøet rundt. Hadde form kun vært opp til den enkelte håndverkens fantasi og dyktighet så ville uttrykkene i en håndverkstradisjon vært så sprikende at vi ville kanskje ikke kunne kategorisere etter form i det hele tatt. Et uendelig spekter av former står rent teoretisk til disposisjon før håndverkeren gyver løs på oppgaven, men båtbyggere har som i alle andre disipliner for det aller meste holdt seg til et bestemt uttrykk som kan settes inn i en historisk kontekst. Det er tilstrekkelig formelementer til felles innenfor en bestemt periode og et bestemt område for noen til at vi kan betegne alle de som «Nordlandsbåt». Om man ser båtens form som mer enn tilfeldig enhetlig gjennom tiden og regionen, så må man og anta at man har vært bevisst på dette selv. Opphavet til formene kan være tapt i historien, men vi kan allikevel bli kjent med de som har preget de siste to hundre årene, såvel som vurdere hvorfor de i denne perioden har forandret seg eller ikke.

Å forklare en sterk tradisjon innenfor håndverk såvel som formspråk kan ikke bare forklares med isolasjon. Først og fremst fordi Nord-Norge slett ikke var isolert selv om det kanskje kan beskrives som usentralt. Kysten var datidens motorvei og mange fiskerne kunne

reise fra så langt sør som Møre og så langt Nord som Kolahalvøya, for å komme seg på fisket i Lofoten eller i Finnmark. Folk som hadde fisket som sekundær- eller tertiærnæring kunne og komme fra enda lengre borte. Mangfoldet, variasjonen og ikke minst forandringene som fant sted i løpet av to hundre år, gjør at det blir for enkelt å si at noe så sånn ut fordi det var alt man kunne. Det er interessant at selv om kjøp og salg av brukte båter var omfattende, så har det for det meste skjedd innenfor de samme regionene som hvor den samme båttypen ble bygget ny. Nordlandsbåter har nesten utelukkende blitt omsatt i de samme områdene som hvor den og kunne ha blitt bygget ny. Få, om noen Nordlandsbåter har endt opp på Møre, og tilsvarende skal det godt gjøres å finne en geitbåt i et naust i Nordland, Troms eller Finnmark.

Skallkonstruerte båter med stevn i begge ender vil i aller groveste forstand dele sin grunnform, nesten uansett hvor forskjellige typer de måtte ha utviklet seg til. Ut fra et teoretisk felles opphav, har båtbyggere til forskjellige tider prøvd å tilpasse seg fiskerens krav ved å forandre på områder av båten hvor man mente man i større eller mindre grad mente det var behov eller mulighet for det. Det er interessant at trekk har utviklet seg uten noen tilstrekkelig praktisk forklaring, og dermed framstår som rent estetiske valg, spesielt når mange begynner å ta etter hverandre og vi hører snakk om at noe er pent eller stygt fordi det avviker fra en konsensus om hvordan det burde se ut.

TILVIRKNING

Grunner til variasjoner og forandring - Nye krav og teknologi

Kystområdene i Nord-Norge har i perioden vært et fattig område med få ressurser, hvor man har vært avhengig av å være selvforsynt i stor grad. Fisket var en inntektskilde som kunne sørget for både trafikk og penger til det som ikke kunne produseres i nord, for eksempel korn. Kunnskap har vært preget av en sterk tradisjon med en svært forsiktig prøving og feiling gjennom hele den tiden det har bodd folk her, hvor det som har visst seg å fungere har blitt nedfelt i tradisjonen. Når livsgrunnlaget ikke gir store marginer så velger man ofte en forsiktig strategi. Forandringer skjer fordi gamle metoder blir umulige på grunn av forandringer i forholdene, eller fordi en ny metode dukker opp og viser seg å være mer effektivt uten å samtidig være for dyr eller komplisert. Enten så har det ikke vært et

pressende behov for å gjøre større forandringer på båtene, eller så har det ikke vært mulighet for dette før mot slutten av 1800-tallet. Ser man på båten i et større perspektiv så var det i steinalderen ingen teknologiske begrensninger til å lage båter med tilnærmede egenskaper som det vi har i moderne tid. Å klyve ut bord, feste det med nagler av metall, tre eller sy de sammen og så avstive de med bånd er en konstruksjonsmetode som stort rom for variasjoner.

Men så lenge forholdene ikke er absolutt statiske finnes det alltid rom for forbedring, og forandringer har uansett funnet sted, men å systematisere årsakene og finne faktiske spor i båten er en utfordring – både fordi de kan være vanskelige å se og fordi årsaksforklaringen er kompleks og kildematerialet ukjent og vanskelig å tolke.

Det er en populær tankegang at når en båt har forandret seg lite over en lengre periode så skyldes det at den har vært så godt tilpasset at det ikke var så veldig mye som kunne bli bedre. Men snarere var det vel heller det at utvikling var vanskelig på det begrensede ressursgrunnlaget. Forståelsen for hydro- og aerodynamikk kan ha vært så langt unna den vi har i dag, og det å se etter forbedringspotensiale som en bevisst holdning fra båtbyggerens side er muligens en anakronistisk måte å se det på. Det er tross alt ingen som påpeker noen mangler eller rom for forbedring før på midten av 1800-tallet, når man begynner å sammenligne, og blant andre Eilert Sundt tar til orde for å gjøre fiskernes hverdag tryggere. Selv om kildene forteller noe om holdningene til andres båter og hvordan de ble brukt, så virker det ikke som de blir studert for å muligens lære noe av de. Man kan få inntrykk av at det heller har vært et poeng å skape sitt eget særpreg. Vi må vurdere de mulige prosessene etter hva kildene forteller oss for å prøve å balansere de mot hverandre.

En ser og at nyvinningene på Nordlandsbåten er vanskelige å finne ut hvem eller hvor de kom fra. I båtbyggertradisjonen sørpå er det ikke uvanlig å sette navn på forandringene, og lokale varianter blir gjerne oppkalt etter den som skal ha kommet fram til den først. Et vanlig eksempel på dette er listerbåten som båtbyggeren Gjert Gunnarson (1786-1855) begynte å utvikle på Lista, Vest-Agder, på begynnelsen av 1800-tallet (Wikipedia 2010), som etterhvert også bredte seg opp til Nord-Norge. I nord antydes det i miljøet at det kan virke som at man fryktet at eksperimentering og avvik ble såpass uglesett at man var mer redd for å få skylden for den hvis den var mislykket, enn æren dersom den var vellykket (Klepp 1983, Eldjarn & Godal 1990).

Faktorene må vurderes opp mot hverandre. Hvorfor har det gått så lang tid før

båtbyggere tok i bruk teknologi som allerede har vært kjent for de, opp til århundre i forveien? Noe som i ettertiden kan virke som en selvfølgelig løsning ble altså ikke benyttet.

Fisket

De tidligste Nordlandsbåtene ble for det meste brukt til juksafiske. Line var kommet allerede på 1600-tallet, garn hundre år senere. Begge var blitt vanlige mot slutten av 1700-tallet selv om det i 1753 forsøkte myndighetene å forby mot annet enn juksafiske på Lofothavet (Hallenstvedt 2010). Dette skulle vise seg å ikke være absolutt, og fram til 1816 ble det vekslet mellom forbud og regulering. Garn- og linefiske har altså påvirket Nordlandsbåten i så godt som hele dens tid, men har selv gått gjennom en teknologisk utvikling, som gjør at effekten de har hatt på båten har variert.

Juksa tar lite plass i båten, men krever at fiskeren hele tiden aktivt fisker selv. Det er begrenset hvor lønnsomt det kan bli å sitte i en åpen båt på sjøen, spesielt på vinterfisket, og trekke i et snøre med et begrenset antall kroker. De eldre båtenes størrelse treffer en balanse ut i fra hvor mye fisk mannskapet som sitter ombord klarer å fiske i løpet av den tiden de holder ut på sjøen. Man vendte uansett tilbake til fiskeværet hver dag for å få i seg et ordentlig måltid og få sove ut, så da kunne man selge fisken til oppkjøpere og dermed få tømt båten. I 1816 kom loven som delte inn fangstrettighetene på gitte havområder til forskjellige fiskevær, og samtidig opphevelsen av forbudet mot line og garn. Periodevis prøvde myndigheter å praktisere forbud mot garn eller line på visse områder, men hadde ikke rare effekten. (Hallenstvedt, 2010). Det gjorde at det ikke var muligheter for å reise lengre etapper på jakt etter bedre fiskegrunner. Det kan også nevnes at denne lovgivningen, sammen med utfallet av Napoleonskrigene som svekket Bergenskjøpmennene, gjorde at væreiernes rolle ble større, mer av overskuddet forble hos nessekongene og administrasjonen i distriktene. Flere midler ble altså investert lokalt, og dette har bidratt til at sentraliseringen skjøt fart. Når fiskevær, handelsplassenes og verdiene som ble omsatt der, økte, trakk og desto flere fiskere og båtbyggere dit for å omsette varene sine. Det betyr at produksjonen for en forhandler og ikke direkte for kunde økte. Incentivet for å produsere flere båter, raskere og billigere økte.

Selv om motstanden mot både garn- og linefiske hadde vært stor, så ville ikke utviklingen la seg stoppe. At fisken vandret til vestsiden av Lofoten gjorde og at de som ved

lov var bundet til å fiske på svart hav øst for Henningsvær ikke lenger fant seg i ordningen. De dro vestover etter fisken og demonstrerte at det var et presserende behov for en ny lovgivning hvis de skulle ha noe å leve av. Med Lofotloven av 1857 ble inndelingen av fangstrettighetene til avgrensede havområder avvirket. Den nye ordningen gjorde at havet ble delt inn for hver type fiskemetode (Hallenstvedt 2010), line, garn og juksafiske går dårlig overens på samme område. Garn, line og juksasnører som setter seg fast i hverandre har vært kilde til både tapt fangst såvel som bråk og små, men veritable sjøslag. Forandringen i lovgivningen gjorde dessuten at fiskerne fikk anledning til være langt mer mobil enn tidligere ettersom feltene var mye større. Det ble mer aktuelt å reise lengre med større bruk.

Line og garn gjorde jobben og var ikke avhengig av at fiskeren til en hver tid var tilstede selv. Det kunne gjerne stå ute over natta og fortsette å fiske. Med dette økte brukene i størrelse, og fangstene ble og deretter. I en mindre båt er det ikke plass til bruk som det er noen vits i å la stå ute over natta. Dessuten er et vått garn svært tungt, og denne vekten må også tas med i beregningen når man skulle ha en båt optimalisert for slikt fiske. Dette gjorde at fiskerne begynte å etterspørre flere og større fembøringer; i 1880 var nesten 60% av de 13000 lofotfiskerne registrert som garnfiskere og 2000 av 6000 båtene på Lofothavet var fembøringer. Rundt 1860 kom glasskavlen og erstattet de gamle som var laget av tre. Dette gjorde både at selve bruket tok mindre plass og ble letter å trekke i tillegg til at størrelsen økte ytterligere noen hakk (Klepp 1983). Når alt skal gjøres for håndkraft så finnes det dog en øvre grense for hvor store båter kan bli; energiforbruket øker eksponentielt med tyngden av bruket. Et slikt problem kan løses på to måter; større mannskap eller at man tyr til nye tekniske løsninger. Men det finnes og grenser, økonomisk og for hvor teknisk komplisert man kunne tillate at utstyret ble. Det skulle fremdeles kunne konstrueres og vedlikeholdes til en kostnad av tid og penger som ikke overskred det en fisker var villig til å bruke av sin inntekt. Det var enda noen tiår igjen til motoren og maskinelt fiske. Effekten av ren og skjær utvikling må og tas med. Når enkel evolusjon går god for den strategien det er å bedrive fiske på kysten så begynner av seg selv en prosess for å effektivisere måten det forgår på, rammene er ressursene som kan vies til dette formålet av de som bor der.

Finnmarksfisket må heller ikke undervurderes. Mens Lofotfisket toppet seg med rundt 8000 båter rundt 1895, så hadde fisket etter torsken som fulgte lodda i Finnmark, med sine 6000 båter på det meste (Klepp 1983). Fisket her foregikk med line og juksa, men

allikevel ble stadig større båter populære på grunn av forbedrede sjøegenskaper. Fra Loppfjorden og til Varangerfjorden er kysten for det meste nakent, bratt berg med få steder å søke ly for været. Det var ikke uvanlig å kjøpe ny båt foran hvert lofotfiske for å så selge den til noen som skulle til videre til finnmarka etterpå, eller reise dit selv for å selge den der. Ved endt sesong tok man den langt raskere, tryggere og komfortable turen hjem med dampbåten.

Et eksplosivt fiske etter silda på 1860- og begynnelsen av 1870-tallet er med på å forklare hvordan fiskerne kunne ekspandere med nyere og større båter trass en generelt kraftig prisstigning i perioden. Befolkningen langs kysten så det nok som ulønnsomt å bruke tid på å bygge båter til eget bruk når de kunne tjene penger på fisket eller andre næringer som vokste opp rundt. Kjøpekraft og etterspørsel gjorde at kjerneområdene for båtbygging kunne drive i langt større skala ettersom distriktene hadde annet å bry seg med. Etterhvert skjønte kjøpmenn at det kunne ligge penger i å drive videresalg av båter. De hadde kapasitet til å ha båter på lager, og kjøpte opp året rundt, og båtbyggerens tilværelse ble stabil og yrket ytterligere profesjonalisert.

Skogdrift

Myndighetene prøvde å drive bærekraftig. Skoger til båttømmer ble drevet og planlagt for være klar for framtidige generasjoner. I distriktene var man mer opptatt av å få endene til å møtes. Stor etterspørsel førte til myndighetene på slutten av 1730-tallet engasjert tyske forstmestere for å dokumentere og foreslå forbedringer av skogdrift i Nord-Norge. De beskrev skogen i Saltdalen som «... *Svært uthugget og ødelagt, især langs elva. Er også svært dårlig behandlet...*» (Kristiansen 2006 s.17). Den utbedringen som alltid har hatt størst effekt for å begrense er beskatning og i 1741 ble det vedtatt å innføre tømmereskatt på 12 skilling for hvert tylft, tolv tømmerstokker, som tilhørte konge, kirke, benefisert gods eller i kongelig allmenning. Tømmer til annet formål, som båtbygging, ble skattlagt med en sekstendel av markedsverdien (Kristiansen 2006). Det er verdien av tømmeret og ikke båten som ligger til grunn for avgiften. Det som trengtes til eget bruk var fritatt, men alt som ble ført ut av en bygd var ikke lenger del av allmenningsretten og skulle beskattes.

Fra andre halvdel av 1700-tallet ble det ført fortegnelse over hvor mange av hvilke båttyper som ble bygget. Dette var for å anslå verdien av tømmeret som gikk med til en båt, ikke verdien av båtene i seg selv. Avgiften stimulerte ikke båtbyggeren til å være sparsom

med tømmeret som han felte ettersom det kun var det han bruke som skulle beskattes.

Åsmund Kristiansen og båtbygger Kai Linde skriver i *Tjærelukt og Hammerslag – Saltdals båtbyggerhistorie* at det trolig er lettere å finne godt stort tømmer i dag enn det var i 1800, og at det er nettopp båtbyggere som får skylden for akkurat dette (Kristiansen 2006).

Rundt 1820 skal handsager ha begynt å bli vanlige i Salten og bygdesagene kommet til Rana, så før denne tiden vil det være å forvente at båter består i størst grad, eller kun hugde bord. Vedtak og avgifter må ha påvirket båtbyggere til å gå over til å bruke sagde bord i stadig større grad, men en kombinasjon av tradisjon og god tilgang på tømmer må ha gjort at man i båtbyggerdistriktene ikke følte noe presserende behov for å være sparsom før mellom 1860 og 1880 når andre eksterne faktorer i begynte å legge større press på båtbyggerne. At man bare måtte betale skatt av det tømmeret som faktisk gikk med til båten, og ikke av det som ble kappet, klyvet og hugget bort, kan muligens ha blitt utnyttet av båtbyggeren til å skaffe seg en fin haug med overskuddmateriale til annet formål eller fyringsved.

At tilgangen på skog har vært avgjørende ser vi i det enkle fakta at båtbyggerne holder til der den beste skogen vokser, gjerne i innlandet, og sjeldent var fiskere eller sjømenn selv. Selvfølgelig finnes det ikke skog nært fiskeværene på den karrige nordnorske kysten, og i tillegg er det ikke bare å transportere tømmeret til kysten for å bygge der. Tradisjonsbåtene er satt sammen av så mange bestanddeler som er avhengige av gode emner, at båtbyggeren foretrakk å kunne plukke de ut selv. I de eldste tidene var båtbyggingen ikke vokst seg større enn at båtbygger eller kjøper stor for tømmer selv. Etterhvert som båtbyggingen ble mer og mer profesjonalisert så var dette arbeid som gjerne ble overtatt av de som drev sagbruk. Arbeidsmengden ble så stor at det gikk an å leve av enten bygging eller foredling av tømmer alene. Båtbyggingen gikk mot sentralisering og standardisering, og etterhvert overtok Rana som kjerneområde for bygging av Nordlandsbåter. Hogsten hadde vært så hard at Salten nå fikk stadig mindre godt båttømmer og ikke lenger. Herfra og utover regner vi ikke lenger Salten som retningsgivende for utviklingen av Nordlandsbåten. Forandringer i bruken, at båtene i stadig større grad lå på sjøen og ikke ble trukket opp for kvelden, gjorde at furuas tyngde ikke i samme grad var problematisk.

Handsager var å finne i Nord-Norge fra 1500-tallet, men de vandrevne sagene ble ikke vanlige før på siste halvdel av 1700-tallet, og da i mye større grad sør for Salten enn

nord (Eldjarn & Godal 1990). Handsager kunne nok spare endel materiale, sammenlignet med kløyving, men om man ikke følte noe behov for å være sparsommelig med det, så kan det hende at det å kløyve ut et bord var både mer kjent og mindre slitsomt enn å sage en stokk opp i mange bord. Når det gjelder valget mellom furu og gran, så er det motstridende informasjon. Noen sier at furu ble mindre ettertraktet når størrelsen økte, ettersom den er tyngre i utgangspunktet, og i tillegg trekker mer vann. Mens andre sier at vekten betød mindre når båtene lå permanent ute. Fremdeles så ser det ut som det er tilgangen som avgjør hvilket materiale man bruker.

Beskatningen forandret seg og. Før betalte man avgift på det tømmeret man faktisk brukte i båten, noe som betød at man kunne felle og sage opp et emne for å være sikker på om det var egnet og så forkaste det dersom det ikke var det. Selv om man kan bli overrasket over hvordan gamle båter ikke lever opp til våre oppfatninger for hva materialkvaliteten skal være, så var andelen av egnet tømmer for de vanskeligste delene uansett ganske vanskelig å finne. Etterhvert gikk man over til at avgiften istedenfor ble regnet etter hvor mye tømmer man faktisk felte. Slik beskatning ville bidra til at det var i båtbyggerens interesse å finne byggemetoder som gjorde at man ikke lenger var like avhengig av emner med en tilvokst form, som ble stadig vanskeligere å finne. Mens det å drive fram rett båttømmer er fullt mulig så er det så godt som umulig å drive fram godt tilvokste lottkroker. Nye og mer økonomiske metoder i behandlingen av tømmer, ville kunne gjøre at båtbyggeren kunne bruke mer tid i skottet og mindre på let i skogen.

Tømmer til båtbygging skulle felles på høsten, helst på stigende måne, fordi da er væskegjennomstrømningen og risikoen for sopp, råte og skadedyr er minst på grunn av lavt sukkerinnhold (Eldjarn & Godal 1990). Til Nordlandsbåten skal man ha helst ha hurtigvokst virke, med noe levende og ikke tørr småkvist. Man får da materiale som er elastisk uten å være for sprøtt. Marg vil man helst unngå siden denne utvider og trekker seg sammen i forskjellig tempo fra den ferske veden, sjansen for å få sprekker er da høy. På deler av innveden derimot kan det gjerne være marg, men den skal da være plasser slik i emnet att det vrir seg minimalt (Eldjarn & Godal 1990). Detaljer kan ha vært laget i bjørk og einer, men røys, hud, innved og tilfar har alltid vært laget av enten gran eller furu. Disse to treslagene har ikke like egenskaper og vil ikke føre til båter med like egenskaper, gran er lettere og trekker mindre vann enn furu. Båtens form er ikke så utpreget at man ikke kan lage visuelt

like båter av disse to treslagene, men at de faktisk har forskjellige egenskaper kan ha hatt betydning for utviklingen av regionale særpreg.

Med skjelettbygningsteknikken derimot kan det være et poeng å få tak i så tettvekst og hardt virke som mulig, siden man ved hjelp av damp og kokende vann gjør det mulig å vri og vende til formen. På båter som er bygget slik så vil man både med materiale og konstruksjon oppnå størst mulig stivhet og soliditet. Bruksmønsteret tillater slike båter å være både fysisk tyngre, såvel som at de krever større krefter for å drives fram gjennom vannet.

Distriktene

Salten ble omtalt som det distriktet som styrer Nordlandsbåtens utvikling i første halvdel av 1800-tallet, selv om det ikke er noen konkrete kilder som kan fortelle oss at det ble bygget *flest* båter her (Klepp 1983). Det var område med en av de fire største skogene i Nord-Norge. I tillegg kommer Rana, Bindalen og Salten, alle kjente båtbyggerdistrikt. Skogen i nord var ikke lett nok tilgjengelig til vanlig tømmerdrift den gangen, og derfor ble mye tømmer brukt til emner og foredling av håndverksvarer (Klepp 1983). I Salten var det furuskogen som dominerte, og man sa at «*nord for Rana veks ikkje Grana*». Det er mulig at plasseringen nærmere Lofoten med flere fiskevær, og Bodø, som ble grunnlagt i 1816 som en nordligere handelsby enn Bergen, har hatt noe å si. Småbåter til fjordfiske ble for såpass lenge siden ofte bygd hjemme, mens det er ikke ulogisk at det var båtbyggerområdene som lå nærmere Lofoten som var toneangivende for utformingen av storbåtene som ble brukt der. At tyngden senere flyttes til Rana kan skyldes økonomiske og praktiske forhold, med tanke på tilgang på både skog og andre ressurser som båtbyggere var avhengige av. Når fisket og dermed og produksjonen av båter øker, så utvikles handelen og man begynner å transportere båter for salg i større skala. Kommunikasjonslinjene forbedres og umiddelbar nærhet til fiskeområdene vil ikke lenger være like viktig.

Spesielt Ranværingene var spesielt ettertraktet ettersom de gikk for å være kraftige og gode sjøbåter. Andre regioner har mindre gunstige forutsetninger for å produsere båter som er like fullendte håndverksmessig. Et fattigere og tynnere befolket område ville ikke oppmuntre til den samme profesjonaliseringen som vi ser i de sentrale områdene. Båtbygging for salg skulle beskattes, men i Finnmark bygges det for det aller meste til egen bruk (Klepp

1983). Det er vanskelig å tro at hver fisker i Finnmark kunne bygge båter, men det er mer sannsynlig at de som kunne bygge båter har hatt så liten omsetning at de har benyttet seg av «smutthull» for å omsette båtene sine til fiskere i nærområdet. Man har enten hatt mangel på kunnskap, tid, verktøy eller andre ressurser til å legge like mye arbeid ned i båtbyggingen. Varangerbåtene, båter som ble solgt stadig lengre nord og øst, helt til de endte opp i Varangerfjorden, tyder på dette. Etter at skøyteene hadde begynt å bli vanlig på fisket, så kjøpte de mindre bemidlede fiskerne gamle Nordlandsbåter som de bygget om for å henge med i konkurransen på fiskefeltene.

Når det er regionale variasjoner man ser etter, så skal vi se at det er vanskelig å se det på båtens silhuett, sammenlignet med den forandringen som skjer over tid. De regionale forskjellene i form finnes andre steder i båten. Når man har øvet opp blikket så er de ikke vanskelige å se, men man må vite hva man ser etter. Bindalinger blir beskrevet som «lettere», og ettersom de var bygget i gran så var de i realiteten og fysisk lettere enn furubåtene nord for Rana. Men og i dimensjoneringen og utførelsen av detaljene er de ikke like kraftige. Måten man omtaler Bindalinger som «lette», gjør at det antydes noe utover den fysiske vekten, båtens detaljer og bestanddeler er og lettere av form. Men dette har nok mer å gjøre med at man finner seg sin nisje, de som har mer bruk for mindre og lettere båter.

Det finnes ingen klare tall eller oppmålinger som kan demonstrere at bindalingene virkelig er rankere og mer lettrodd enn ranværingene, men denne typen kollektiv kunnskap i tradisjonsbåtmiljøet er det ikke noen videre grunn til å trekke i tvil. Når det gjelder småbåter, så kan man ofte høre at det klages over at furubåter kan bli unødvendig tunge, så det var nok her at Bindalens lette gran fant sin plass. Det er altså helt praktiske grunner til at man forbinder forskjellige egenskaper med forskjellige områder. Som i tilfellet med samene som båtbyggere, så må man vurdere hva man legger vekt på, hva som er årsak, effekt, eller bare et sammentreff.

BEVARING

Hva vil vi bevare?

Når jeg her snakker om bevaring, så er det ikke med det mål for øyet å ha Nordlandsbåten som lystbåt, men som en historisk kilde og til formidling av denne . En båt i bruk krever en deltagelse som det er umulig å forholde seg passiv til.

Det kan være til historie, bruk eller for dem som måtte være interessert i Nordlandsbåtens form.

Jon Godal, som sammen med Gunnar Eldjarn har skrevet bøkene om Nordlandsbåten og Åfjordsbåten, har og engasjert seg i Fortidsminneforeningens arbeid. I deres årbok fra 2004 utreder han flere poeng om hva et byggverk kan fortelle oss. Det meste her kan uten videre oversettes fra den faste arkitekturen som omtales, og til vårt tilfelle med Nordlandsbåtene. Objektet som bevares kan være en kilde til materialbrukshistorie, drift og bruk om tømmer. I kapitlet om skogdrift tok jeg kun for meg det som angikk båtbyggerne, men i en tid hvor så godt som alt skal lages av trevirke, så sier det seg selv at reguleringen og bruken av dette, var noe som var høyst til stede i hverdagen til alle som forholdt seg til skog med tømmer. Dessuten er det mulig å få vite mye om verktøy og håndverk. Alle objekt som er menneskeskapt vil på et eller annet vis inneholde informasjon om dette. Ikke er et mulige å se hvilket verktøy som er brukt, men og i mange tilfeller håndlaget. Bruken vil og sette sine slitespor på båten, og fortelle oss i detalj hva som foregikk ombord. I alle de gamle båtene er det klare merker etter hvilket fiskeutstyr som har blitt brukt, og i overraskende stor detalj hvordan. Konstruksjonen påvirkes av mange forhold og vil variere over tid. Det formmessige uttrykket varierer, selv om stil krever en nærmere undersøkelse for å kartlegges, så er det forskjeller etter både båtbygger såvel som både distrikt og periode. Også ombygginger og påbygg som er gjort av brukeren forteller sitt (Godal 2004).

En bygning kan fortelle både mer og tydeligere om den sosiale posisjonen til de som har bodd der, men en båt kan og fortelle sitt når man vet hva man skal se etter. En velholdt fembøring, kjøpt ny vil indikere om en annen sosial posisjon enn en slitt båt som har blitt solgt videre flere ganger, selv etter den egentlig var utdatert. Godal nevner hvordan Eidsvollsbygningen kan *stå for noe*, og en av hovedmotivasjonene mine for å ta for meg Nordlandsbåten er jo nettopp det at den for meg og mange andre, og står for noe som et symbol. Gjenkjennelighet blir jo selvsagt viktig i den sammenhengen, og hvor stor vekt det blir lagt nettopp på at form av andre grunner enn bare strengt praktiske, skal være rett, underbygger jo viktigheten av dette (Godal 2004).

Ved å samle kunnskap og så bygge og bruke kopier som best man kan, så kan vi etterstrebe en prosessuell autentisitet. Dette vil være den praktiske anvendelsen av alt den ovennevnte, og vil fort fortelle oss om vi er inne på noe eller ikke. Hvis resultatet viser seg å

bli noe som fjerner seg fra originalen, så må man studere den nøyer og finne ut hva som egentlig har foregått. Når de samme slitmerkene gjenskapes, for eksempel, så kan er det mulig å danne seg et bilde av hvordan funksjonen, bruken har vært (Godal 2004)

Autentisitet kan være forskjellige ting, prosessuell autentisitet er allerede nevnt, men det finnes og *materiell* autentisitet, som *original* kan brukes som synonym for ved de fleste anledninger. Det er når båten og dens fysiske bestanddeler stammer fra den tiden jeg ønsker å si noe om. Misværåtrringen demonstrerer med sitt gamle tømmer en stor grad av materiell autentisitet. Den *historiske* autentisiteten er å godta båten som en kilde til forskjellige tider. Om- og påbygg som har skjedd lenger ut i båtens liv er og en historisk kilde. En restaurering som søker å tilbakeføre en båt til slik den så ut når den var nye, vil ikke i seg selv være en kilde til noe annet enn hvordan vi som gjør denne jobben *antar* at den har sett ut. Å ta vare på autentisiteten som symbol blir vanskeligere. Her må vi jobbe med hvordan båten har blitt omtalt og framstilt i andre sammenhenger. Her spiller det dessuten annen autentisitet mindre rolle, Nordlandsbåtens form kan reduseres ganske kraftig før symbolverdien forsvinner (Godal 2004). Også identitet er mindre knyttet til den faktiske båten, man i større grad avhengig av å etterstrebe at formen er så autentisk som mulig.

Bevaring av båter

En båt kan være *autentisk* uten å være *original*. Med en original båt så mener jeg i den forstand at den stammer fra den perioden hvor Nordlandsbåtene var den dominerende båttypen, altså fra slutten av 1700-tallet og til forrige århundreskifte. Håndverket og bruket er såpass godt tatt vare på at vi i dag kan bygge en helt ny båt som ikke vil skille seg vesentlig fra nye båter for 150 år siden. En slik båt vil da allikevel kunne være autentisk dersom man i dag legger så stor vekt på både framstillingen såvel som bruken, når det gjelder båter og autentisitet. Graden av originalitet vil kunne diskuteres ettersom de kan ha fått byttet ut en betydelig andel av de forskjellige delene som en del av vedlikehold eller restaurering. Om en båt har gjennom hele sin levetid fått byttet ut mesteparten – om ikke alle – av sine bestanddeler, så vil den kunne være å regne som autentisk, men muligens ikke lenger original. Hvis vi kunne være sikker på at vedlikeholdet og restaureringen har holdt tilstrekkelig kvalitet, så kan vi si at *formen* fremdeles er original. Men på grunn av måten båtene er bygget på, så er det ikke godt å si om formen er blitt forandret, enten bevisst eller

som en følge av ukyndige hender. Dessuten kan de være ombygd for å tilpasse nye brukskrav. I tilfellet med ombygging vil en original båt påståelig ikke lenger være autentisk, for eksempel om en den har blitt utvidet, forsterket og fått både ekstra omfar motor, dekk og overbygg. De delene som er originale vil fremdeles kunne fungere som kilder. Vi må og huske på at båtens form kan ha blitt forandret innenfor rammene av hva som både er originalt og autentisk, eksempelvis omrømming og utviding av skroget. For at en båt skal være interessant som en kilde til formspråket vi finner på Nordlandsbåten, så er det viktig for oss at den påviselig er enten original eller autentisk i varierende grad eller en kombinasjon av disse. Overgangene er flytende og vil kunne variere ettersom hvem som ser og hva vi ser etter, lett skal det ikke være! Like lite som båtbyggerne hadde behov for å skrive ned i tall og bokstaver hva de drev på med, hadde fiskerne heller ikke noen nytte av å dokumentere alle forandringer og inngrep som skjedde i båten. Vårt sterkeste insentiv til å studere båten nøye vil være det å få god nok kunnskap om den til å kunne svare på slike spørsmål selv.

En båt som ikke blir bevart slik den ble vedlikeholdt når den var i bruk, vil kunne sies å forfalle, hvis referansepunktet er en sjødyktig båt. Alle båtens bestanddeler er laget av organiske materialer som er basert på jevnlig vedlikehold og utskiftning. Gjøres ikke dette vil verken båt eller rigg være i en stand hvor den kan fungere slik meningen var.

Vedlikeholdet har og vært med på å forme båtene. Man har kommet fram til en balanse hvor pris og arbeidsmengde som blir lagt ned i en ny båt blir veid mot tilsvarende pris og arbeidsmengde som legges ned i vedlikeholdet av en båt. Vanligvis innebar dette at storbåter hadde en levetid på omtrent femten år, mens de minste båtene i vanlig bruk kunne bli dobbelt så gamle før det var økonomisk forsvarlig å bytte de ut. Sånn sett er vi svært heldige som har såpass mange båter som er over hundre år gamle siden ingen var interessert i en båt som man ikke kunne vedlikeholde selv med de midler som var tilgjengelig der en bodde. Jeg vil ikke gå for langt inn på selve den tekniske delen av vedlikeholdet, men holde meg til det som har ringvirkninger for båtens form og de enkelte bestanddelenes utforming.

Bevaring ved bruk

Det er klart at båtens form har blitt skapt med det mål for øyet at den skal brukes på vann – det er det en båt er! Det er ombord i en Nordlandsbåt som driver fram av årer eller seil at vi kan *forstå* dens form. I en båt ombygget for sentrert innenbordsmotor vil vi oppdage at det

ene eller flere ekstra omfarene den har fått for å tåle mer sjø, gjør den tung å ro.

Motoråttringen er i manges øyne en pen liten sjark med masse karakter, men herfra og utover begynner Nordlandsbåtens form å framstå som ei litt keitete og billig løsning – akkurat det de gjerne var når man satte en motor i dem!

Uten en forståelse for elementet den fungerer i og måten den ble brukt vil en båt på et museum vanskelig kunne framstå som annet enn en skulptur. Nordlandsbåten er såpass karakteristisk og fullendt i formen at den framkaller ganske så lyriske vendinger når man skal beskrive utseendet. For et bruksobjekt som avgjorde liv og død for tusenvis av mennesker på kysten blir nok slike beskrivelser ofte fort banale. Det er en viss risiko for at myten overskygger virkeligheten og kan villedde oss fra å få vite noe om den.

Nordlandsbåten gjennomgår i våre dager en renessanse. De som kan bygge slike båter har godt med jobb, og aspirerende høvedsmenn vil og gjerne ha båter som er autentiske. Altfor moderne løsninger blir gjerne sett ned på, både fordi man vil håndtere og bevare båten på historisk vis, men og fordi man syns mange løsninger er «stygge» - de har ikke en form som stemmer overens med idealet. En motorbrønn med påhenger midt i båten er en svært praktisk ombygning på en Nordlandsbåt når vi ikke gidder å ro i vindstille, eller må søke ly i havn for uvær i anmarsj, men den blir forbigått i stillhet når man diskuterer form.

Selv om båten i dag er mer å regne som en lystbåt enn en bruksbåt, så er det den autentiske bruken og kunnskapen som blir lystbetont. Selv om det for utenforstående nesten kan se ut som et slags karneval, så er det tydelig hva som er verdifullt for de som ønsker å bruke båten på en så autentisk måte som overhodet mulig.

En båt skal fungere på vannet, gjør den ikke det så er den per definisjon ødelagt. Å trekke grensen for når en restaurering gjør mer skade på kildematerialet enn hva verdien av det en sjødyktig båt kan formidle, skal ikke jeg si noe om, men på et punkt har vi å gjøre med en båt i form og ikke i funksjon. Utover hva selve båten angår er det og kritisk at det finnes folk som kan utøve korrekt håndverk og at vi finner de rette råvarene. En av hovedgrunnene til at i allefall noen båter må bevares som rene kilder, er for at man skal kunne bevare kunnskapen om bruken og. Dette vil innebære at man helst bør få prøvd det ut i praksis så ved enhver anledning. Vedlikeholdet er en uløselig del av helheten, og har bidratt indirekte til utformingen. Det er et ufravikelig krav om at en båt som skal være så autentisk som mulig og skal behandles og driftes deretter. Når vi snakker om bruk av båten så beskriver det også i

veldig stor grad noe som utgjør vedlikehold selv om vi ikke alltid tenker på det slik. Å trekke båten på land og sette den i naust er for eksempel vedlikehold. Enkelte deler som kan byttes ut siden de er mer utsatt for slitasje er og en del av vedlikehold. Ingen av disse kan eller burde erstattes av mer «moderne» løsninger. Hvis vi har råd til det så skal vi helst kunne ha båter og bruk som er autentisk, men uten at dette går ut over *originalene*. Som med «Misværåtrringen» og «Drauen», så er det beste om vi kan ta vare på originalen, og samtidig bygge og bruke opptil flere båter som er mer eller mindre å regne som kopier. Man må gjøre en konservativ bedømming av når en restaurering kan bety å forringe kilden. Restaureringen slutter der gjetningene begynner.

På museum og i lager

Ikke alle båter kan tilbakeføres til sjødyktig stand. I mange tilfeller vil det være mindre krevende å bygge en ny båt framfor å restaurere den i tillegg til at en restaurering vil ødelegge båten som kilde. Dessuten vil det som sagt og være essensielt å bevare visse gamle båter nettopp for å kunne både bygge og sette, og holde andre båter i sjødyktig stand. Hvis dette skal gjøres rett så trenger vi kilder som kan fortelle oss hvordan det skal gjøres – hvilken øks og hvor mange bord som skal hugges på en sen eller tidlig krumstevning for eksempel. Grunnene våre til å ønske å fryse en båt i tiden i størst mulig grad, kan være forskjellige. Det kan være fordi en båt er spesielt original og typisk eller fordi den er det stikk motsatte.

Et bord som på grunn av slitasje burde vært byttet ut, dersom målet var en sjødyktig båt, kan fortelle oss mye om hvordan båten ble brukt. I andre tilfeller kan det å bytte ut deler gjøre det vanskelig å si hvordan båten så ut når den var ny og hva som er tilkommet senere. Det er mulig å argumentere at man kan ta vare på de gamle delene etterhvert som de byttes ut med nye, men i for det meste vil det å ta en del ut av konteksten forvanske tolkningsarbeidet. I stor grad kommer dette an på båtens stand når vi finner den. Har den stått lagret siden epoken hvor den hørte hjemme og er å regne som autentisk eller har den vært holdt i stand jevnlig langt inn i nyere tid og er derfor nesten heller å regne som en ny båt? Det er også en uendelig rekke mulige tilstander mellom disse to punktene, og like mange forskjellige løsninger.

I formidling må vi og huske på hva inntrykket og effekten av det vi viser fram

egentlig er. En fagmann kan gjerne se gjennom slitasje og forfall i en båt som står utstilt, men publikum kan feilaktig få inntrykket av at i gamledager var ting fryktelig lurvete. Det er altså viktig at man presenterer et «gammelt vrak» på rett vis.

Hva det rent tekniske angår, så finnes det ingen tradisjonelle måter å ta vare på en båt som er ubrukelig. Treverket har fremdeles best av å bli behandlet på tradisjonelt vis, men å ivareta båtens form krever at vi kan tenke nytt og praktisk. Den må støttes opp best mulig med et absolutt minimum av inngrep av båten i seg selv. I seg selv kan dette være enkelt nok, men i et utstillingslokale må man og etterstrebe at et støtteverk ikke forstyrrer båten som utstillingsobjekt. Heldigvis for oss er denne problemstillingen så godt som den samme som meldte seg når båten skulle stå på land mellom bruk. Nordlandsbåten kan helt naturlig løftes opp fra bakkenivå ved hjelp av lunner, og støtte seg på bikkjer, slik den ville stått i et naust. Således er vi heldig at den kan stå i en utstilling som om man bare ventet på at fisket skulle ta til og sette båten ut. Man kan selvfølgelig gjøre nytte av andre virkemidler og, så lenge man bare husker hva man risikerer å miste av informasjon. De enkelte elementene av båten kan hentes fram og settes i fokus om man skulle ønske det. Ved å sette båten inn i en kontekst som vi kjenner fra galleri, så kan vi få fokus på Nordlandsbåtens form, løsrevet fra det faktiske historiske objektet. En slik bruk vil og kunne være samfunnsnyttig, såvel som å bidra til å lette bevaringsarbeidet, og aldri skade eller forringe båten som en historisk kilde.

I dag finnes det flere Nordlandsbåter utstilt både i Tromsø hos Perspektivet Museum, ved Fartøyvernssenteret i Gratangen, Nordland Fylkesmuseum, Lofotmuseet, og ikke minst både ved Norsk Maritimt Museum på Bygdøy såvel som i magasinet ved Marinemuseet i Horten. Alle disse institusjonene, sammen med mange andre, gjør sitt beste for å både bevare Nordlandsbåtene som kilder til sin samtidig, såvel som at man prøver å holde bruken i live. Man samarbeider med kystlag under paraplyorganisasjonen Forbundet Kysten for å arrangere kurs og spre kunnskapen rundt alle tradisjonsbåter. Den levende delen av historien er for tiden i en oppsving, og det legges stor vekt på nettopp dette. Dessuten har Norge, sammen med andre land som legger vekt på sin sjøfartshistorie, en lang tradisjon for å drive med sjøfart som i institusjonell sammenheng. I Asker ligger den har den nybygde storfembøringen «God Bør» hjemmehavn, hvor den eies og brukes av Den alternative skolen, avdeling Sjøskolen.

Hva betyr båten i dag

Eilert Sundt var og en pådriver for at fiskerne skulle få bedre og tryggere arbeidsvilkår, og så på det som viktig å få de til å ta i bruk tryggere båter. Men selv om han omtaler en som «utallige menneskers likkiste» så beskriver han den og som «forførerisk vakker».

Nordlandsbåten ble i større grad enn andre tradisjonsbåter trukket fram *i sin samtid* som symbol. Jonas Lie trekker den flere ganger fram og sier at det for nordlendingen er vel så viktig å ha en rask båt som det er for østlandsbonden å ha en god travet. Ikke bare er Nordlandsbåten et populært nordnorsk motiv for malere, men i den siste halvdel av 1800-tallet blir og Nordlandsbåten tatt i bruk som symbol i offisiell sammenheng. I 1877 blir to Nordlandsbåten som seiler inn i solnedgangen, valgt til Vardøs byvåpen og i 1889 blir den og motiv for Bodøs byvåpen for å nevne to, i tillegg kommer en rekke andre hendelser hvor Nordlandsbåten i mer eller mindre grad fungerer som blikkfang, en færing med komplett prydet den norske standen på verdensutstillingen i Chicago i 1893, og når Norges første konge i nyere tid gjestet Bodø for første gang i 1907, så var det en Nordlandsbåt med sildenot som utgjorde æresportalen.

Ikke bare har jeg brukt Åfjordsbåten som referansepunkt fordi det er Nordlandsbåtens nærmeste slektning sørover, men og fordi det i tradisjonsbåtmiljøene i Nord-Norge og i Trøndelag har vært svært opptatt av identitet. Asbjørn Klepp skriver i *Nordlandsbåter og båter fra Trøndelag* at: «I årenes løp må mang en nordnorsk pode ha protestert mot at en «geitbåt» skulle illustrere «Skarvene fra Utrøst», den mest nordnorske av alle fortellinger» (Klepp 1983, s.69). Tegningen er av Hans Gude fra Asbjørnsen og Moes samlede eventyr. Ikke bare er det nok helt korrekt som Klepp sier, at man i Nord-Norge ville protestere på dette den gangen, men og i tradisjonsbåtmiljøet i dag vil man oppleve at noen blir litt snurt av at Hans Gude har tatt så lett på det.

I mitt arbeid med denne teksten opplevde jeg at når jeg satt på biblioteket til Norsk Maritimt Museum på Bygøyd, så kom det en eldre mann bort til meg fordi han la merke til at jeg satt med tegninger av Nordlandsbåter bredd ut foran meg. Han spurte meg megetsigende om hvorfor jeg ikke skrev om *Åfjordsbåter*. Da jeg forklarte at jeg ikke hadde noen tilknytning til Trøndelag, studerte ved universitetet i Tromsø, hvor både universitetsmuseet jobber med Nordlandsbåter og hvor det er et aktivt kystlag som bruker båtene året rundt, var hans respons at «Fordi du vet jo at Åfjordsbåten er bedre!». Han var

østlending, men eide selv en firrømt Åfjordsbåt og kjente godt nok til tradisjonsbåtmiljøet i nord til å vite at sannsynligheten var stor for å fyre opp en entusiast med opphav et sted nord for Namdalen.

Ikke bare var Nordlandsbåten et populært nordnorsk motiv i maleri under nasjonalromantikken, den er i dag et populært postkortmotiv, såvel som at den er noe som turistene bare *må* ta bilde av om de kommer over den. De vet nok pent lite hva slags båt det er, men appell har den fremdeles. Om det ikke er så mange som har kjennskap til den faktiske båten, så er det allikevel mange som har et forhold til myten. Folk som ellers ikke bryr seg om båter ser ut til å vite hvem i sin familie som har eid eller bygget Nordlandsbåter. Selv om andre kanskje ikke er i stand til å skille en Nordlandsbåten fra verken Åfjordsbåten eller andre vestnorske båttyper, så kan de bety svært mye som et symbol for de respektive områdene hvor de kommer fra. I arbeidet mitt har jeg og møtt på mange som nettopp ikke kan skille mellom disse båtene, men som allikevel mener at den lille trebåten i naustet til bestefaren må være en Nordlandsbåt. Å snakke om *Nordlandsbåt* er noe markant annerledes fra det å bare snakke om båt generelt. Ingen vil snakke om glassfiberbåten sin eller om onkelens aluminiumssjark, sånn som de vil snakke om Nordlandsbåter i familien.

Avslutning

I Nordlandsbåten ser vi et eksempel på en utvikling, om enn liten, som har funnet sted i en tid hvor teknologi og ressurser har forandret seg relativt lite. Når det har vært klare krav som har gjort det nåværende alternativet for dårlig, har man raskt tilpasset seg. Men vi ser og at små forandringer har funnet sted selv når det ikke har vært noe overhengende behov for det, og disse forandringene har som sagt ikke vært drevet teknologiske framskritt eller forandringer i ressursene. Båtbyggerne har vært i stor grad bundet av tradisjon, men har allikevel utøvet kreativitet der det har vært rom for det.

En nøyaktig måling vil kunne gjenskape formen med tilstrekkelig nøyaktighet til at formen i seg selv vil møte alle forventninger til en Nordlandsbåt. Men det som gjør at å se båten kun som en statisk skulptur ikke er tilstrekkelig, er at ikke bare er bevegelse gjennom vann viktig, men og det at båten som sagt gir etter og ikke bare kan men *skal* forandre form etter vannets påkjenninger. Derfor er form så strengt knyttet til både materiale, behandling og bruk. Nøyaktige oppmålinger er selvfølgelig viktig for bevaring, men på samme måte som

når jeg tar for meg form i denne oppgaven, så må man huske på at det bare er en side av saken. Jeg håper med denne teksten å ha fått demonstrert både at det kan ligge betydelig kunnskap i formen, såvel som at de tå ta seg bryet med å sette ord på den bidrar til forståelsen, selv om det å gjøre dette ikke har vært noe man gjorde i Nordlandsbåtens storhetstid. Det er et verktøy fra kunstvitenskapen som vi ikke burde takke nei til om vi har anledning til å bruke det. Jeg håper og at jeg har greid å løfte båtbygging litt fram i lyset, ved siden av trearkitektur og andre håndverk fra landsdelen som har fått sin plass i den nordnorske kunsthistorien. Det er – heldigvis for oss som er interesserte i dette – tydeligvis mye arbeid som gjenstår, og både båtene såvel som tilvirkningen har enda mye å fortelle både om form, såvel som det de kan fortelle med sin egen form.

Oversikt over ord og begrep knyttet til Nordlandsbåten og bruken av den

Hjartnagler – Trenaglens som hud og band er gjort fast i hverandre med.

Alen – Gammelt mål, basert på lengda på underarmen. Den gamle båtalna var på 54,92cm, den dansk-norske var 62,8cm.

Tomme – Båtalna var delt inn i 21 tommer, den dansk-norske alna 24.

Rom – Området i båten mellom to tofter eller band

Skott – Området foran eller bak henholdsvis den fremste eller bakerste tofta eller bandet

Rong – Et band i skottet

Fotstø – Siste band i hver ende, med unntak av festbeten

Leggfjøl – En rund bordbite med et snøre hengende i midten. Brukes å kontrollere vinklens på de forskjellige bordene under bygging.

Båstikke – Stikke hvor båtbyggeren har risset inn måleenhetene sine og de viktigste målene han bruker under bygging.

Tilfar – Tilfar er alt løst som man skal ha i båten ved bruk, unntagen rigg.

Innved – Alt det strukturelle inne i båten, det som ikke er hud.

Røys – Kjøl, lott og stevn. Båtens «ryggrad»

Hud – Selve bordene som utgjør skroget.

Rigg – Mast, rå og alt av tauverk og duk som står for framdrift under seil.

Styre, vol – På nordlandsbåt heter det ikke ror, men styre. Styrvolen er armen man stikker eller drar i for å forandre retning. Ei kastvol er ei som man kan «kaste» fra styrbord til babord side eller omvendt ved behov.

Bikkje – Trefotet støtte til å holde oppe en båt på land.

Lunn – Kvistet stokk eller plankebite som legges på tvers under kjølen på båten når den ligger på land.

Jekt – Stort råseilrigget fartøy med akterspeil.

Tendring – Føringsfartøy mellom fembøringen og jekta.

Jukse - «Djupsogn», enkelt fiskeredskap. I enkleste form en krok med åte i enden av et snøre.

Vaterbord – Bord som ligger flatt oppå ripa, øker det effektive fribordet ved krenkning

Finkenett – Bord som står oppå vaterbordet, litt inni båten. Øker effektivt fribord ytterligere.

Keip – Emne vokst i en y-form som åra holdes på plass i ved hjelp av et «hammelband» i skinn eller vidje.

Tollegang – Nyerer system for å ro. Åra holdes på plass av to pinner som står i ripa i hvert sitt hull.

Pente - Tau som brukes til å trimme seilet i forkant

Signat – Blokk som brukes for å håndtere seilet når kreftene er for store til å å gjøre det ved håndmakt.

Illustrasjonsliste

- Arne Emil Christensen, *Gamle norske trebåter – bevaring og vedlikehold*: Bilde 4 s.16, bilde 5 s.18
- Arne Emil Christensen, etter et manuskript av Bernhard Færøyvik, *Inshore craft of Norway*: Bilde 25 s. 33
- Arne-Terje Sæther, *Fembøringen God Bør – fra skog til skole*: Bilde 3 s. 35,
- Asbjørn Klepp, *Nordlandsbåter og båter fra Trøndelag*: Bilde 1 s.55, bilde 2. s.165, bilde 10 s.30, bilde 11 s.100, bilde 12 s.100, bilde 15 s. 92, bilde 23 s.88
- Gunnar Eldjarn, Jon Godal, *Nordlandsbåten og Åfjordsbåten*, bind 1. *Båten i bruk*: Bilde 6 s. 192, bilde 7 s.73, bilde 8 s.70, bilde 18 s.61, bilde 19 s.52, bilde 26 s. 236.
- Gunnar Eldjarn, Jon Godal, *Nordlandsbåten og Åfjordsbåten*, bind 2. *Nordlandsbåten*: Bilde 13 s.242, bilde 17 s.154, bilde 21 s.219 & s.320 (montasje), bilde 24 s.48,
- Universitetet i Tromsø, hefte, *En kort beskrivelse av Nordlandsbåten og «Opreisningen» i særdeleshet*: Bilde 9 s.7
- Tegninger som kan kjøpes ved Norsk Maritimt Museum, Bygdøy, Oslo: Bilde 16, 22
- Tegninger som kan kjøpes ved Tromsø Museum – Universitetet i Tromsø: Bilde 14
- Montasje av forfatteren: bilde 20

Referanseliste

- Arisholm, T. og Paasche, K. og Wahl T. L. [Red] (2006) *Klink og seil – festskrift til Arne Emil Christensen*. Oslo: Norsk Sjøfartmuseum, Kulturhistorisk Museum, Universitetet i Oslo
- Bjørge, C. og Hallenstvedt A. (2010) *Lofotfisket*, Store Norske Leksikon [Online] tilgjengelig fra <http://www.snl.no/lofotfisket> [Lastet ned 22/11.2010]
- Christensen, A. E. (1992) *Norske Båter Bind VI, Gamle norske trebåter – Bevaring og vedlikehold*. Oslo: Grøndahl og Dreyers Forlag AS
- Christophersen, Christie og Petersen [Red] (1979) *Eilert Sundt – På havet*. Oslo: Gyldendal
- Eldjarn, G. og Godal, J. (1990) *Nordlandsbåten og Åfjordsbåten bind 1; Båten i bruk*. Rissa: Båstikka
- Eldjarn, G. og Godal, J. (1990) *Nordlandsbåten og Åfjordsbåten bind 2; Nordlandsbåten, Byggeteknikk og måledata*. Rissa: Båstikka
- Eldjarn, G. og Godal, J. (1990) *Nordlandsbåten og Åfjordsbåten bind 4; System og oversyn*. Rissa: Båstikka
- Eldjarn, G., Hole, A., Sæther A.T. 2002. Nordlandsbåten i bruk – i dag. *Ottar* 240. (2) 2-38.
- Eldjarn, G. 1984. Nordlandsbåten. *Ottar* 147 (2) 15-18.
- Eldjarn, G. 2010. *Spor i båt*. Gunnar Eldjarn Båtbyggeri.
http://www.eldjarnbaat.no/index.php?option=com_content&view=article&id=49
(lastet ned 10. mars 2010)
- Fiskeri- og Kystdepartementet. (2008) *5.7 Lovgivning på 1860-tallet og innflytelsen fra Lofotloven av 1857*. [Online] tilgjengelig fra:
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/fkd/dok/nouer/2008/nou-2008-5/6/7.html?id=499911> [Lastet ned 26/10.2010]
- Færøyvik, B og Færøyvik Ø. (1979) *Inshore Craft of Norway*. Oslo: Grøndahl og Dreyers Forlag AS
- Hallenstvedt, A. (2010) *Norge – fiske og fangst*, Store Norske Leksikon [Online]

- tilgjengelig fra: http://www.snl.no/Norge/fiske_og_fangst [Lastet ned 22/11.2010]
- Klepp, A. (1983) *Nordlandsbåter og båter fra Trøndelag*. Oslo: Grøndahl & Søn Forlag
 - Kristiansen, Å. og Linde, K. (2006) *Tjærelukt og hammerslag – Saltdals båtbyggerhistorie*. Salten: Saltdal kommune
 - Tromsø Museum. (????) *Opreisningen*. Tromsø: Universitetet i Tromsø, Tromsø Museum
 - Godal, Jon (2004) *Restaurering og autentisitet*, Årbok 2004 fortidsminneforeningen – Autentisitet. Oslo: Fortidsminneforeningen.
 - Gombrich, Ernst H. (2002) *Art & Illusion – A study in the psychology of pictorial representation*. London: Phaidon
 - Wikipedia (2010) *Listerbåt* [Online] tilgjengelig fra: <http://nn.wikipedia.org/wiki/Listerb%C3%A5t> [Lastet ned 27/05.2011]