

Verneplan små og åpne båter



Forbundet
KYSTEN



Rapport

Verneplan for små og åpne båter
Et forprosjekt – Forbundet KYSTEN

Forsidebilde: Nordlandsbåt i naustgamme,
Kåfjord, Troms. Foto: Arne-Terje Sæther.

Utgave 1 – Juli 2020

Verneplan små og åpne båter

- Et forprosjekt
Forbundet KYSTEN

Innhold

Innledning	6
1. Definisjoner og avgrensninger	10
2. Oversikt over båttyper	14
3. Omfang	26
4. Vern og fredning	30
5. Register	40
6. Kunnskap og kompetanse	44
7. Pilotprosjekter og utvikling av modeller	46
8. Sektoransvar og samarbeid	48
9. Konklusjoner og anbefalinger	50
10. Vedlegg	52
Skikk og kulturgeografi	54
Om vern av båtar	64
Verdi	68
Å karakterisere	70
Om å planlegge for vern	74
Leså båt	78
Det trengst mange båtar	80
Å gjera utval	84
Om freding	86
Den fullstendige båten	88
Nordvestlandsbåter	102
Bygghytter	104



Halsabrura er kopi av en gammel kirkebåt fra Nordmøre. Det er tre slike på Nordmøre. Geitbåtmuseet har en. Foto: Geitbåtmuseet.

Innledning

Etter at Riksantikvarens verneplan for fartøyvern gikk ut i 2017 har det vært arbeidet med å få laget en ny fartøyvernplan.

Høsten 2018 ble Forbundet KYSTEN og Riksantikvaren, ved seksjon for tekniske og industrielle kulturminner enige om at Forbundet KYSTEN skulle få ansvaret for å gjennomføre et forprosjekt som skulle utrede og berede grunnen til å få satt i gang et arbeid med å få laget en egen verneplan for små og åpne båter. Forprosjektet ble satt i gang i september 2019 og avsluttet juni 2020. Forbundet KYSTEN har vært prosjektleder og Riksantikvaren ved seksjon for tekniske og industrielle kulturminner har vært oppdragsgiver. Prosjektet er finansiert av Riksantikvaren.

Mandatet og hovedmålet med forprosjektet var følgende: Å utrede og produsere et forslag til problemstillinger, disposisjon, føringer og tema for en «Riksantikvarens verneplan for små og åpne båter».

Gjennom forprosjektet har vi ønsket å få utført følgende:

1. Kartlegge omfanget av små åpne båter, som både finnes i bruk og som er tatt ut av ordinær bruk (ikke detaljert i første omgang, men skaffe oss et overblikk).
2. Lage en liste over kategorier og hovedtyper av de ulike båttypene i Norge.
3. Komme med anbefalinger til kriterier og et system for vern og eventuelt fredning av et representativt utvalg små og åpne båter.
4. Eierforhold: Hvem eier eller disponerer små åpne båter. Aktuelle her er museer, foreninger, kystlag, kommuner, private m.fl.
5. Vurdering av tilstand og forholdene rundt magasiner, oppbevaring og bevaring.
6. Båten som system: Gjøre en vurdering av om et begrenset utvalg av samlinger der små åpne båter inngår i et helhetlig system/kulturmiljøer med tilhørende naust skal med som tema i en verneplan for små åpne båter.

Som en del av forarbeidet til Riksantikvarens verneplan for fartøy 2010 til 2017, ble Forbundet KYSTEN gitt i oppgave å utrede hvordan hensynet til små åpne båter kunne ivaretas i fartøyvernet. Et viktig resultat av denne delen av arbeidet med fartøyvernplanen var bestemmelsen om at alle fartøy, uansett størrelse og type integreres i fartøyvernet. Dette forprosjekt kan betraktes som en oppfølging av denne utredningen.

Arbeidsgruppe

I samband med prosjektet ble det opprettet en arbeidsgruppe bestående av følgende personer: Jon Bojer Godal, håndverksforsker, båtbygger og kulturhistoriker, Elisabeth Erke, museumsleder ved Tana museum, Arne Høyland, kulturarbeider, Gunnar Eldjarn, båtbygger ved UiT Norges arktiske universitet (UiT), Tron Wigeland Nilsen, pensjonist, tidl. generalsekretær i Norges Museums-

forbund, daglig leder ved Oslofjordmuseet. Tore Friis-Olsen fra Forbundet KYSTEN har vært prosjektleder. Arbeidsgruppen har holdt 3 møter i prosjektperioden og ellers holdt tett kontakt via e-postutveksling og telefonsamtaler.

Verneplanen bør omfatte alle relevante miljøer

Forut for prosjektstart ble det drøftet om prosjektet skulle avgrenses til kartlegging av båter i miljøer som kystlagene, foreninger, kommuner og private eiere. Altså først og fremst båter i bruk og ikke båter eid av og magasinert ved museer. I samråd med Riksantikvaren har vi endret til dette til at forprosjektet også inkluderer museene. Det er flere grunner til det. En grunn er at bruksstatus for en del av båtene ikke alltid er helt klare, særlig gjelder dette for museenes båter der flere har samarbeid med kystlag og venneforeninger om bruk og bevaring. Det er også en åpenbar mangel ved kulturminnevernet at vern på museum og vern utenfor museum ikke er samordnet.

Den fullstendige båten

En bred tilnærming handler også om forståelsen av at båter alltid har inngått i et system. Det betyr at vern eller fredning også, i alle fall for et utvalg, bør inkludere båthus, brygger/sjøhus, stø, vorr, naust og utstyr. Denne helhetsforståelsen kaller vi «den fullstendige båten» og må også inkludere immaterielle aspekter ved systemet båt. Vi problematiserer dette i kapittel 4, Vern og fredning.

Bred tilnærming og sektoransvar

I utgangspunktet har dette vært et forprosjekt til en Riksantikvarens verneplan for små åpne båter. I samråd med Riksantikvaren har vi imidlertid lagt opp til en bredere tilnærming hva angår hvilke institusjoner og miljøer som har og bør ha ansvar for vern. En bredt anlagt verneplan må avklare ansvar og arbeidsdeling mellom

Riksantikvaren, Norsk kulturråd, Norsk håndverkssinstitutt, Sametinget, fylkene, museene, kystlag, foreninger, private og andre relevante miljøer. Utdanningsinstitusjoner er også aktuelle. Vi tar til orde for at flere institusjoner og miljøer bør stå bak verneplanen. Tverrsektorielt samarbeid blir viktig i arbeidet med vern av små og åpne båter.

Plast- og aluminium båter

Et representativt utvalg av båter som bør vernes må inkludere båter uavhengig av hva slags materialer de er bygget av eller hvilke produksjonsformer som er benyttet. Det betyr at også plast- og aluminium båter også bør inngå i verneplanen.

Vern er mer enn de juridiske kategoriene vern og fredning

Verneplanen skal gi føringer og kriterier for å kunne velge båter som enten skal føres inn på en verneliste eller fredes. Men planen bør også ta høyde for at en rekke båter med tilhørende systemer betraktes som kulturhistorisk viktige selv om de ikke vil kvalifisere til å føres opp på en verneliste. Eksempler på dette finner vi i de fleste av Forbundet KYSTENs 127 lokallag – kystlagene – og i en del andre frittstående foreninger og miljøer. Disse miljøene har en stor mengde båter i sine samlinger som de betrakter som kulturhistorisk viktige, og som de verner gjennom aktiv bruk. Mange av disse båtene kan ha høy verneverdi og bør vurderes i denne sammenhengen. Også dette kommenterer vi mer utførlig i kapittel 4.

Egen plan for små og åpne båter

Det er ikke klart om verneplanen skal være en del av en ny fartøyvernplan eller om det skal lages to separate verneplaner; en plan for større dekkede fartøyer og en for små åpne båter. Vi tar i denne rapporten til orde for at det bør utarbeides to separate verneplaner.

Sentral del av vår kulturarv

I mars i år nominerte kulturdepartementene i de nordiske landene nordiske klinkbåttradisjoner til UNESCOs representative liste over menneskets immaterielle kulturarv. Det betyr i klartekst at myndighetene i Norden anser de små og åpne båtene - og da særlig de små sua (sydde eller klinkede) tradisjonsbåtene - å være en essensiell del av vår kulturarv.



ANNO 2000

GRATULERER MED NY JOLLE!

NYE BESTEFAR KJØPTE DEN FOR 50 ÅR SIDEN ... I 1950!

ANCAS PLASTJOLLER

er den ideelle farkas for seilere, til camping og på landveier. Lette, sterke, tette, vedlikeholdsfrie, holdbare.

Jollene stapes i en strikke av stålplast, et spesielt materiale av polyester og glassfiber, lett som tre, styrer som seil.

Jollene har mahogni innredning og er synkrétt, idet de har fivelagete i skumplast.

Størrelse: 8, 12 og 16 fot, alle bærer for påhengsmotor. Dessuten leveres en 16 fots passbåt med forrglass, mahogni innredning, gitar, kalesje m. v. - en elegant og morsom feriebåt. Vi kommer også med en 16 fots marconiriggers seiljolle med senkekei. Tegnet av Herbert.

Besøk vårt utvalg hvor et har alle typer utstyr - eller skriv etter broturer og tilbud. Bestillinger effektiveres i den rekkefølge de innløper.

ANCAS ARENDAL
Salgskontor: Prinsensgt. 2 - Oslo - TEL. 41 27 14 og 42 13 63
HAR HITTIL LEVERT OVER 6500 BÅTER I PLAST, TRE OG ALUMINIUM

Mange utredninger og forslag til planer

Det har vært gjennomført flere prosjekter og utredninger om vern av de små og åpne båtene siden 1990-tallet - blant annet i regi av Norsk museumsutvikling og Norsk kulturråd - uten at det har manifestert seg i konkrete verneplaner og tiltak for å bevare denne båtkulturen. Det er på høy tid at det blir utarbeidet en verneplan på nasjonalt nivå med forpliktende tiltak for vern og fredning av de små og åpne båtene.

Viktige innspill - takk!

Takk til arbeidsgruppen som har bidratt betydelig. De har vært påkoblet prosjektet hele tiden, ja undertegnede har nesten hatt problemer med å følge med i diskusjonene og de mange bidragene av faglig art, synspunkter og vedlegg som har tilflytt forprosjektet.

Takk også for verdifulle innspill fra; Arne Emil Christensen (professor emeritus Nordisk arkeologi), Nils Marius Johansen (fartøyvernkonsulent, Troms og Finnmark fylke), Sigurd Nielsen (førstekonservator, Anno Museum/Glomdalsmuseet), Lars Børge Myklevold (seniorrådgiver, Sametinget), Knut Paasche (arkeolog, forsker, NIKU) Håvard Hatløy, (båtbygger, Sunnmøre museum), Erik Brauner (Norboat) og Kjell Magne Mælen (dekan, UiT Norges arktiske universitet), Jan Egil Hansen og Arve Lindvig (Vest-Agder-museet)

Oslo, 16. juni 2020

Tore Friis-Olsen
Prosjektleder
Forbundet KYSTEN

Sjekter i Stavern. Foto Henning Finden.



Z25402

Z-96

Z 597

1. Definisjoner og avgrensninger

Små og åpne båter

Når det gjelder definisjon og avgrensning viser vi til Nasjonal verneplan for fartøy 2010 – 2017 der man med «små og åpne båter» mener «små tradisjonsbåter, mindre fiskesjarker, fembøringer og større tradisjonsbåter uten dekk». Vi har imidlertid ingen eksakt definisjon som vi kan legge til grunn. Med unntak av mindre fiskesjarker og motoriserte båter til fritidsbruk, som kan være bygget med fast dekk, handler det om båttyper som er åpne, som ikke er beskyttet mot overvann og som kan fylles av nedbør eller sjø.

Begrepet båt

Båtbegrepet er tidligere drøftet i samband med arbeidet med nasjonal verneplan for fartøy, 2010 – 2017. Her tok man utgangspunkt i begrepsbruk fra Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern 2002 – 2006:

Farkost er en fellesbetegnelse for alle slags fremkomstmidler til bruk på sjø eller vann. Ordet betyr rett og slett noe å fare (reise/frakte) på.

I kulturminneloven brukes imidlertid betegnelsen **båt** som et fellesbegrep for alt fra små åpne robåter til store supertankere.

Fartøy brukes om en dekket, ofte større farkost, i motsetning til små åpne båter (fartøy var i utgangspunktet et lite dekket skip (jakt, slupp, galeas). Før fristillingen i 1840 ble fartøy bygget på verft i en by.

Fartøyvern brukes synonymt med bevaring av dekkede fartøyer i flytende tilstand.

Verneverdige skip er en egen fartøykategori i sjøfartsdirektoratets regelverk. Det er i denne sammenheng kun Riksantikvaren som kan gi et skip status som verneverdig skip. Skip er fellesord for alt som er større enn fartøy. Det ser ut som om skip juridisk sett både var fartøy og det som var større.

Vernede fartøyer er en gruppe fartøyer som er underlagt antikvarisk bevaringsforpliktelse som resultat av bindene avtale mellom fartøyverneier og Riksantikvaren.

Bevaringsverdige eller verneverdige fartøyer er fartøyer som anses å ha stor kulturhistorisk verdi uten at det nødvendigvis er underlagt antikvariske bevaringsforpliktelser.

I denne sammenhengen trengst det også å minne om mogleg opphavleg tyding av ordet båt. Etymologar peikar på to grunntydingar. Den eine er spalta tre, d.v.s noko som er bygd av fleire delar. Den andre tydinga er den som eldre sjøfolk i praksis har halde seg til og som er: som kan beite, d.v.s som kan krysse, d.v.s som kan segle mot vinden. Båt er altså farkost med årer, segl og kjøl. I dagleg tale har båt såleis vore noko anna enn pram, farty og skip (Jon Bojer Godal, 2019).

I ovennevnte arbeid ble både begrepene «farkost» og «båt» drøftet som mulig valg av det overordnede begrepet. «Farkost» kan kanskje oppfattes som best dekkende, men man valgte da å bruke «båt». To av grunnene til det var at 1) Kulturminneloven bruker betegnelsen «båt» og at 2) «båt» er mest benyttet i språket generelt. I arbeidsgruppen er vi imidlertid ikke enige om vi skal anbefale at «farkost» eller «båt» skal benyttes som benevnelse som dekker alle kategoriene som nevnt ovenfor. Vi lar det være opp til de som skal arbeide med verneplanen å bestemme hvilket overordnet begrep som skal benyttes.

Det viktige i vår sammenheng er at båter og jekter ble bygget på bygdene, uten offentlig innblanding og samsvar med lokal skikk. Båt og jekt på den ene siden og fartøy og skip på den andre representerer to ganske ulike tradisjoner. Den kulturelle så vel som den praktiske bruken var forskjellige. Skip og fartøy bor på sjøen og tas opp for vedlikehold. Båter og jekter, i alle fall vesta- og nordafjells bor i naust og tas ut bare ut når de er i bruk. Små båter ble de fleste stedene som oftest tatt opp, om det så bare var for natten.

Tradisjonsbåt

Benevnelsen «tradisjonelle båter» er benyttet i Riksantikvarens fartøyvernplan 2010 – 2017. Verneplanen bør imidlertid omfatte et representativt utvalg med en stor bredde av båttyper. En verneplan må i tillegg til tradisjonsbåter (og som er båter bygget i tradisjon) også omfatte serieproduserte trebåter, trebåter bygget på tegninger og maler, plastbåter m.fl.

Ordet tradisjonsbåt er det vanskelig å finne en god definisjon på. Det kan sies tradisjonell sjark om en båt som ellers ville kunne kalles serieprodusert. Det er ikke en tradisjonsbåt. Den er et industriprodukt, men som det er tradisjon for å bruke. Med tradisjonsbåter mener vi båter som er bygget i samsvar med lokal skikk og tradert kunnskap.

For å kunne være presise legger vi diskusjonen om begrepet tradisjonsbåt til side i denne omgangen og anbefaler at det jobbes mer med dette i samband med verneplanen.

Den fullstendige båten

«En nasjonal verneplan for båter kan ikke begrense seg til kun å behandle båtene som enkeltstående kulturminner. De inngår som essensielle elementer i kulturmiljøer langs kysten. Hvis man ønsker å vise båtens betydning og bruk, må man inkludere miljøet som er bygd opp rundt båten i en fredning. Et godt eksempel er naustet som inneholder alt en båt trenger for å fungere til sitt bruk. Ordet naust betyr rett og slett der båten står. Det er stø med hus over. Tradisjonsbåtene i vest og nord er i naustet når de ikke er i aktiv bruk på sjøen. Det tilsvarende kan man si om dampskipskaiene og fiskemottakene langs kysten. De hadde ikke vært der hvis det ikke hadde vært for fiskebåter som leverte fisk eller dampbåter som skulle levere gods og varer. Skiller man dampskipskaien fra båten eller fiskebåten fra mottaket, ser man bare en liten del av det historiske bildet og konteksten de ulike deler utgjør av helheten (Per Hillesund, 2009).

Kulturminneloven har åpnet for at man kan frede båter, men hva legger lovgiverne i begrepet båt? Jon Godal har arbeidet mye med forståelsen av båt og begreper knyttet til det. På ulike nivåer sier han at vi med båt kan forstå:

1. Et skrog.
2. Et skrog med inventar og framdriftsmiddel (årer og seil).
3. Et skrog med inventar, framdriftsmiddel, og det utstyret som båten er bygd for å bruke/frakte.
4. Et skrog med inventar, framdriftsmiddel, utrustning og infrastrukturelle elementer på land som stø med naust og vorr. Vi kan også føye til brygge, plutting, hjell og skjå.

Eitt av dei vanlegaste husa i sjøkanten er naust. Ordet er sett saman av lekken nau (som tyder skip eller båt) og st som står for stø. Ordleken nau går att i ord som navigere. Naust tyder rett og slett der båten står, og ordet høyrer til dei eldste i språket vårt. Båt og naust er så og seia same byggverk. Dei høyrer saman. (Jon Bojer Godal, 2020)

«Den fullstendige båten» med nivå fire som omtalt ovenfor i bør innlemmes i forståelsen av hva båt er i en verneplan. Et utvalg av «den fullstendige båten» bør utvelges til en representativ liste over vernede båter (se kap 4 om vern og fredning). Vi vil ta til orde for å utvide ytterligere forståelsen av hva vi legger i begrepet «Den fullstendige båten». Båtbegrepet bør også inkludere de immaterielle sidene av hva som kan være verneverdig knyttet til båt. Vi viser her til UNESCOs konvensjon om den vern av den immaterielle kulturarven der det i artikkel 2 blant annet står: «Immateriell kulturarv betyr praksis, fremstillinger, uttrykk,

kunnskap, ferdigheter – samt tilhørende instrumenter, gjenstander, kulturgjenstander og kulturelle rom – som samfunn, grupper og, i noen tilfeller, enkeltpersoner anerkjenner som en del av sin kulturarv. Denne immaterielle kulturarven, som er overført fra generasjon til generasjon, blir stadig gjenskapt av samfunn og grupper i relasjon til deres miljø, i samspill med naturen og med deres historie og gir dem en følelse av identitet og kontinuitet,....».

Båter ute av ordinær bruk

I benevnelser om båter som har gått ut av ordinær bruk brukes ofte betegnelsen «landsatte båter». For noen, særlig på Østlandet, er dette ensbetydende med at båtene ikke lenger brukes og er satt på land for godt. Vesta- og nordafjells er båten på land og settes ut bare når de skal brukes. Små båter (opp til fire par årer) trekkes som oftest på land for natta. Store båter (6 til 8 par årer) kunne ligge på sjøen opp til et par måneder under skreifiske om vinteren. Etter endt økt har båtene vært satt på land i sitt naust.

Vi vil bruke benevnelsen «ute av ordinær bruk» for benevnelser om båter som ikke lenger brukes til fiske, transport, landbruk eller til fritidsbruk. Vi vet gjennom registreringer og fra andre kilder at antallet båter som er ute av ordinær bruk, teller mange tusen.



Der det var godt settarland låg det fleire støer side om side og naust for kvar stø. Foto: Jon Bojer Godal.



2. Oversikt over båttyper

Ett av hovedmålene med dette forprosjektet har vært å lage en liste over hovedtypene av små og åpne båter i Norge.

Å komme frem til en oversikt over båttyper har ikke vært lett. Arbeidsgruppen, som innehar svært høy kompetanse på dette området, har alle bidratt mye gjennom søk etter kilder, aktive diskusjoner og en rekke viktige innspill. De små og åpne båtene består av et svært «univers» med en stor mengde typer, mange varianter og bruksformål. Vi trodde vi hadde en viss oversikt, og det har vi, men når vi nå har gjort dypdykk i de ulike regionene har vi funnet mye nytt av både typer og varianter. Gjennom arbeidet med vårt nordiske prosjekt om å få innskrevet nordiske klinkbåttradisjoner på UNESCOs representative liste over menneskehetens immaterielle kulturarv har vi fått et visst overblikk av båttyper hele i Norden. Det har slått oss hvor stor mengden og «artsmangfoldet» i Norge er sett i forhold til de øvrige nordiske landene. Norges lange kystlinje er kanskje en av årsakene. En annen grunn kan være være lovgivningen som ikke regulerte båtbyggingen. Det var fri syssel.

Det er med andre ord behov for å gjøre flere systematiske undersøkelser og registreringer for å få en bedre oversikt.

Målet har vært å lage en typologi. Det har vi lyktes med langt på vei. Men som nevnt må det gjøres flere grundige kartlegginger før vi kan slutføre arbeidet med en fullstendig typologi

Utfordringen med å lage en systematisk oversikt har derfor vært å gjøre et utvalg og avgrense materialet i denne omgangen.

Vi har i denne oversikten valgt å organisere oversikten i følgende fire hovedgrupper:

1. Tradisjonsbåter - kulturgeografisk definerte båttyper

De kulturgeografisk definerte båttypene inngikk tidligere i kunnskapssystemer med felles uttrykk, struktur og utseende. Det dreier seg om skikk og felleskap i form. Alle bygges etter samme grunnprosedyre innenfor klare kulturgeografisk definerte grenser. Tradisjonsbåtene inkluderer både innlandsbåter og saltvannsbåter. En del av oppgavene for verneplanarbeidet må være å ringe inn grensene for skikk, altså det kulturgeografiske området. Ikke minst er det viktig å identifisere så mange av dem som mulig, slik at de hver i sær kan bli koblet opp mot en klargjørende karakteristikk.

De kulturgeografiske grensene for båter faller bare delvis sammen med dagens fylkesgrenser. Nordlandsbåtene finnes i hele det gamle Trømsø stift, men også i Ytre Namdal. Geitbåten finnes i den delen av Møre og Romsdal som lå til Frostatinget og Nidaros bispedømme. Nordfjordsbåtene ble bygd og brukt i det gamle futedømmet Nordfjord, men finnes også i Sunnfjord osv. Typegrensene har tilsynelatende i ganske stor grad utgangspunkt i gamle administrative

grenser, men de følger ikke de gamle grensene helt eksakt. Flere av vassbåtene følger elvene. Skaugdal-seika finnes bare i elva Skauga (Rissa, Trøndelag). Grensene for typene er et helt kapittel for seg.

Vår fylkesvise inndeling er begrunnet i at de skal samsvare med fylkenes forvaltningsområde for båt- og fartøyvern. Fordi vi har valgt et fylkesvis oppsett har vi ført opp enkelte båttyper på flere fylker. Simpelthen fordi de finnes i flere fylker.

Les mer om dette i artikkelen «Skikk og kultur- geografi - tradisjonsbåtar dreiar seg om skikkar» av Jon Bojer Godal side 54.

2. Serieproduserte båter

Med motoriseringa fikk vi en overgang til båtbyggeridefinert utforming av båtene. Båtbyggeriene fikk etter hvert en kundekrets som til dels kunne ligge langt unna, og kjøp og salg av disse båtene ble til å begynne med avgrenset til sine kulturgeografiske bestemte grenser. Etter hvert fikk en rekke av disse båttypene en utbredelse til hele landet og enkelte ble eksportert utenlands. De fleste av disse båttypene ble etter hvert standardiserte og serieproduserte.

En serieprodusert båt har en forenklet produksjonsprosess slik at den lar seg produsere i serier. Selve byggingen blir da en montering, ikke bygging i tradisjonell forstand hvor man kan variere egenskapene etter kjøpers ønsker. Dvs. endringer i fasong eller rømming for å imøtekomme spesielle bruksegenskaper.

I vår oversikt har vi imidlertid definert disse båtene ut i fra produksjonssted og ikke ut i fra hvor de etter hvert ble brukt. Vi har kun tatt med et lite utvalg av de serieproduserte båttypene. Det vil være en kartleggingsoppgave for seg å finne ut hvor mange båtbyggerier som alt i alt har vært i drift

i Norge. Bare i Møre og Romsdal dreier dette seg om mer enn ett hundre. Temaet er i seg selv vanskelig. Fartøybyggingen ble flyttet etter hvert som det nærliggende tømmeret var brukt opp. Noen av tradisjonsbåtbyggerne var også omvandrende. De bygde der oppdraget var. Dette har nok både med tilgang på materialer å gjøre og at båtkjøperen hadde folk å stille med til hjelp under arbeidet.

I rubrikken «produksjonsform» i oversikten over båttyper er det angitt om båttypen er serieprodusert.

3. Landsdekkende båter

De fleste av de landsdekkende båttypene har en lokal opprinnelse som senere har bredt seg ut over deler eller hele kysten. De fleste av disse båttypene er stort sett standardiserte i forhold til byggeteknikk og konstruksjon.

4. Plast og aluminium

Et representativt utvalg av båter som bør vernes må inkludere båter uavhengig av hva slags materialer de er bygget av, eller hvilke produksjonsformer som er benyttet. Både plast- og trebåter er likestilte som potensielle verneobjekter. Til å begynne med var det mange som prøvde seg på å bygge i plast. Etter hvert ble de færre og større. Det bør derfor utvikles noen prinsipper for utvalg.

Vi har ikke ført opp plast- og aluminium båter i vår typeoversikt. Dette skyldes dels at, så vidt vi vet, ikke er laget noen samlet oversikt over plastbåttyper og at arbeidsgruppen har begrenset kunnskap om plast- og aluminiumbåter. Vest-Agder-museet har imidlertid arbeidet en god del med plastbåthistorien i Norge. Vi viser til et eget avsnitt om plastbåter i kapittel 4, vern og fredning.

Aktuelle båttyper, oversikt fylkesvis

Hovedtyper	Varianter
Finnmark og Troms	
Vanas	
Bask	
Elvebåt	Elvebåt fra Troms og Finnmark
Nordlandsbåt	Kvænangen, Lyngen, Balsfjord, Malangen, Kvaløya
Ferge	
Jolle	
Sjark	
Nordland	
Nordlandsbåt	Saltværing Ranværing Bindaling
Spisse	Ranaspisse Saltdalspisse
Elvebåt	Elvebåt fra Vefsn, Saltdal, Rana
Jekt	
Jolle	Lofotjolle, tororsjolle, trerorsjolle
Sjark	
Trøndelag	
Nordlandsbåt	Follabåt
Elvebåt	Nord-Trøndelag: elvebåt fra Namsen Laffar Eikje/stokkebåt (elvebåt i Orkla)
Innherredsbåt	
Flatbunnede båter/pram	Skaugdalseike
Stampås-båt	
Jekt	
Snekke	
Stokkebåt	Elvebåt i Orkla
Spissbåt	Åfjordsgeit
Ulvanbåt	
Børsabåt	
Møre og Romsdal	
Geitbåt	Aurgjelding, sørfjording, romsdaling
Sunnmørsbåt	
Møringsbåt	Nyere sunnmørsbåt
Jekt	Småjekt
Bremsnesbåt	Sjark/snekke
Skorgenesbåt	Sjark/snekke
Kjøpstadbåt	Sjark/snekke
Løvik	Sjark/snekke
Flatbunnede båter/pram	Surna, Driva, Rauma
Spisse/lystring	
Dory	Posebåt Stablebåt
Vestland	
Notbetar i hele fylket	Varianter med og utan gavel bak
Nordfjordsbåt	Gammel variant med høye stevner, nyere med lave stevner
Nordfjordsjekt - Hølevikjekta	
Småjekter i Sunnfjord	Bakkejekta
Sunnfjordbåt	Varianter: Norda-nesning og Søra-nesning Haukedalsbåt variant tilpassa bruk i ferskvatn
Sogn Småjekt	Skåsheimbåten
Sognebåt	
Nordhordlandsbåt	Masjordbåt, Austfjordbåt, Osterfjordbåt, Stamnesbåt
Nordhordland ferjer (pram)	Flatbotna med langsgående eller tverstilte botnabord Rundbotna - firborda, modifisert utgave av geitabåten
Småjekter Nordhordland	To varianter : Masfjordjekta og Ostraskuto
Vengbåtar i Sunnfjord og Sogn	Varianter med og utan spegel bak Varianter med og utan løfting bak
Motorbåt /snekke Nordhordland	Lokale båtbyggjarar har bygd litt i indre strok
Oselver	Treborda variant av den gamle hardangerbåten
Hardanger	Den gamle treborda hardangervarianten

Hovedtyper

Sunnhordland	Variant av trebordingen
Jekt Hardanger	Muligens en levning av en klinkbygd råsegljekt
Strandebarmen	Nyere varianter av hardangerbåt
Snekke	Hardangersnekke
	Rolvsnessnekke
Gavlboat	
Dory	Askvik

Varianter

Rogaland

Boknabåt	
Tingvikbåt	
Aslabåt	
Melingsbåt (Kvitsøybåt)	
Kommedalsbåt	
Båter fra Finnvik og Torsteinsbu	
Gavlboat	Gavlboat
Snekke	

Agder

Skøyte	Listerskøyte
	Risørskøyte
Sjekte/snekke	Sjekte/snekke/kogg med sleperor eller krysserhekk
	Sjekte/snekke/kogg med sleperor eller krysserhekk
Flatbunnede båter/pram	Arendalspram
Vabåt	
Små åpne seilbåter	Kragerøterne

Vestfold og Telemark

Sjekte/snekke/kogg	Sjekte/snekke/kogg med sleperor eller krysserhekk
Sjekte/snekke/kogg	Sjekte/snekke/kogg med sleperor eller krysserhekk
Små åpne seilbåter	Færdersnekke
	Kragerøterne
	X-kogg
	Oslojolle
	Gazelle
Flatbunnede båter/pram	Lågendalspram
Vabåt	
Skøyte	Colin Archer

Oslo og Viken

Skøyte	Hvalerskøyte
Elvebåter	Dramselvbåt
	Nersetterbåt
Eke/pram	Holmsbupram
Små åpne seilbåter	Oslojolle
Snekke med sleperor eller krysserhekk	
Flatbunnede båter/pram	
Små åpne seilbåter	Oslojolle
	Gazelle

Innlandet

Flatbunnede båter/pram	Fløtningsbåter fra Glomma bl.a.
	Åfløyer fra Gudbrandsdalen
	Fløterbåt fra Trysilelva
Spissbåt	Hollandbåt
	Fløterbåt
	Grøndalbåt
	Mjøsbåt
Tverrskotting	Tverrskotting fra Espa

Landsdekkende

Flatbunnede båter/pram	Pram
	Stokkebåter
	Flåter
	Rundbotna
	Flatbotna: eks åfløyer, også i Møre og Romsdal
Jolle	Skipsjolle/kutterjolle
Spesialiserte typer for fiskeri	Dory, basbåt, posebåt, gavlboat, notbåt, fangstbåt
Spesialbåter	Havnebåt, losbåt, skipsbåt, livbåt, føringsbåter, skyssbåt, strømbåt, redningsbåt, ulike typer spesialiserte arbeidsbåter, eks. fløting
Plast- og aluminiumsbåter	Se kapittel 4

Bruksformål	Innland	Produksjonsform	Byggeteknikk
Allsidig bruksbåt			Sua, klink
Allsidig bruksbåt			Sua, klink
Allsidig bruksbåt		Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt			Sua, klink
Allsidig bruksbåt		Serieprodusert	Sua, klink
Allsidig bruksbåt		Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt		Serieprodusert	Sua, klink
Allsidig bruksbåt		Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt		Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt		Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt		Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt		Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt		Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt		Båtbyggeristyr	
Allsidig bruksbåt		Båtbyggeristyr	Kravell
Allsidig bruksbåt		Tradbåt	Sua, klink
Fritidsbåt	Tradbåt	Kravell	
Allsidig bruksbåt		Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt		Tradbåt	Sua, klink
Fritidsbåt	Tradbåt	Sua, klink	
Allsidig bruksbåt			Kravell
Fritidsbåt	Tradbåt	Sua, klink	
Fritidsbåt	Tradbåt	Kravell	
Fritidsbåt	Tradbåt	Sua, klink	
Fritidsbåt	Tradbåt	Sua, klink	
Fritidsbåt	Tradbåt	Sua, klink	
Fritidsbåt	Tradbåt	Kravell	
Allsidig bruksbåt		Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt		Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt		Seriebåt	Kravell
Allsidig bruksbåt		Tradbåt	Kravell
Allsidig bruksbåt	x	Tradbåt	Kravell
Allsidig bruksbåt	x	Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt	Delvis	Tradbåt	Sua, klink
Fritidsbåt	Tradbåt	Sua, klink	
Allsidig bruksbåt			Sua, klink
Allsidig bruksbåt		Sua, klink	
Fritidsbåt		Sua, klink	
Fritidsbåt		Kravell	
Allsidig bruksbåt	x	Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt	x	Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt	x	Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt	x	Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt	x	Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt	x	Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt	x	Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt	Delvis	Tradbåt	Sua, klink
Allsidig bruksbåt	Delvis	Tradbåt	
Allsidig bruksbåt	Delvis		Sua, klink
Allsidig bruksbåt	Delvis		Sua, klink
Allsidig bruksbåt	x		Sua, klink
Allsidig bruksbåt			

Delvis

Forklaringer og kommentarer til oppsettet

Oversikten på forestående sider (side 16 – 19) er et forenklet oppsett der vi har valgt å ta med hovedtypene av de små og åpne båtene.

Rubrikken «hovedtyper»: Det finnes flere hovedtyper. I en fullstendig oversikt må det inn flere karakteristikk som gjør det tydelig hva det er som særkjenner eller definerer båttypene.

Rubrikken «varianter»: Hver i sær av båttypene finnes ofte i flere varianter. Nordlandsbåten for eksempel hører inn under byggeområdene Folla, Bindal, Rana og Salten. Typene og variantene finnes i en mengde antall størrelser, kategorier (bruksformål) og ofte i ulike steg i en historisk utvikling.

Vi har kun tatt med ett kategorioppsett for «bruksformål». Flere underkategorier må med i en fullstendig oversikt. For eksempel slik: Type, variant, kategori 1 (eks. bruksbåt), kategori 2 (fiskebåt), 3 (notbåt) osv. Et knippe typiske eksempler på kategorier er: skyssbåt, ærendsbåt, juksabåt, linebåt, garnbåt, sildegarnsbåt, torskegarnsbåt, lettboat, posebåt, notbåt (vabåt), dory (stabledory), kirkebåt, likbåt,



*Rundbotna ferge i Stusdal i Lindås der det er benyttet kjøl som botnbordene er klinket til.
Foto: Arne Høyland.*

føringsbåt, ferge, elvebåt, allsidig bruksbåt, krøtterbåt, fritidsbåt, laksnotbåt. Det finnes mange flere.

Med andre ord: Detaljeringsgraden må være større i en fullstendig oversikt. Viktig er det også å understreke at når man kommer ned på individnivå, for eksempel med registreringer, vil man kunne detaljere i større grad. Et registreringsskjema tillater flere rubrikker og kategorier. I tillegg vil oppmåling og tegning og/eller scanning supplere informasjonen.

I rubrikken «Innland» har vi krysset av for om båten er innlandsbåt (ferskvann). Noen båter brukes både i innlandet og i sjøen (ferskvann, brakkvann, salt sjø). Vi har da skrevet «delvis».

I rubrikken «produksjonsform» i oversikten over båttypen er det angitt om båttypene hører inn under kulturgeografisk type eller om de er serieproduserte.

I rubrikken «byggeteknikk» har vi ført opp om båtene er sua, dvs. subygde båter der bordgangene i båten overlapper hverandre med en «su» og sydd sammen med klinksøm, tæger, bast eller sener eller om de er kravellbygde.

I rubrikken «kunnskapssystem» har vi ført opp om båttypen er bygget på brøk, på faste mål, mal eller etter tegning. Eventuelt en kombinasjon.

Vår oversikt legger større vekt på tradisjonsbåtene enn for eksempel båtbyggeribåtene. En av grunnene til det er at variansen og artsmangfoldet for tradisjonsbåtene med deres respektive kunnskapssystemer, er langt større enn for båtbyggeribåtene. Mengden av båtbyggeribåtene og antall båtbyggerier, særlig etter at motoren ble innført er naturligvis kolossal. I en fullstendig typologi må flere med, men på grunn av variansen innenfor tradisjonsbåtene mener vi det er riktigere at en større andel av disse er representert på en verneliste.

Det har vært mange diskusjoner i arbeidsgruppen om hvordan forstå enkelte båter som for eksempel type, variant og kategori. Et eksempel er snekke og sjekte. Noen oppfatter det som en kulturgeografisk type med opphav fra og størst utbredelse i Skagerrak og Oslofjorden. Men snekke finnes også som betegnelse på noen båttyper vestafjelds (eks. hardangersnekke, skorgenessnekke og rolvsnessnekke). Er da snekke og sjekte å forstå som en båttype med større utbredelse både i øst og i vest, eller som kulturgeografisk type i Skagerrak og Oslofjorden og båtbyggersturt type i vest? Eller er snekke en variant av skøyte som hovedtype i Skagerrak? I vår oversikt har vi valgt å benevne snekke og sjekte som kulturgeografisk type der hovedargumentet er at denne båttypen oppfattes slik av befolkningen langs Oslofjorden og i Skagerrak. Den er like viktig som identitetssymbol, som nordlandsbåten for kystbefolkningen i nord.

Et annet eksempel: Ordet «sjark» kommer nordfra og slår inn i Trøndelag og Møre i 1970-årene. Ordet «snekke» kommer nok sørfra og møter ordet «sjark» på Møre på omtrent samme tid som «sjark» kommer fra nord. Ordblandingen ser med andre ord ut til å være et fenomen som kom etter at det var slutt på å bygge tradisjonsbåter til det ordinære fiskeriet.

I utgangspunktet ser det ut til at «sjekte» også etymologisk er en parallell til ordet færing. Færing er den minste robåten i systemet i vest og nord. I og med at det fundamentale rombegrepet som vi har i båtene i vest og nord er samme som med vikingskipene, kan vi kanskje tro at sjekte og snekke har kommet inn ved seilskutefarten og kontakt med Holland?

Vandringen av ord og benevnelser ser i hovedsak ut til å være et fenomen som er knyttet til motoriseringen og den etter hvert økende bruken av båter til fritidsformål.

Innlandsbåtene

I arbeidet med en verneplan må innlandsbåtene løftes frem. Ikke fordi de skal ha en større plass i verneplanen men fordi man mangler tilstrekkelig oversikt for båttyper innenfor denne kategorien. For båttyper på kysten og i fjorder er det over mange år gjort mye kartlegging og dokumentasjon. For innlandsbåtene mener vi at det i større grad må gjøres analyserende kartlegginger av forekomster, typer, byggeteknikker, prosedyrer og målesystemer enn hva som behøves for eksempel for Nordlandsbåtene og Åfjordsbåtene.

Noen typer er undersøkt i mange år. Andre er mer fragmentarisk dokumentert (f.eks Stampåsbåten i Selbu). Noen plasser er nesten helt hvite flekker på det båtshistoriske kartet (f.eks de store vassdragene i Nord-Trøndelag).

For Nordlandsbåtene, Åfjordsbåten, Geitbåten, Snidbetningen, og vestlandsbåtene er det kanskje gjort såpass mye forarbeid både når det gjelder registrering, typologisering, bygging og bruk at det bør være mulig å planlegge for vern.



Spissbåt med utriggere bygget av K. Holland Båtbyggeri på Hamar, her lagret på stranden på tradisjonelt vis med kjølen mot bakken og snekret båtakk. Foto: Sigurd Nielsen, Mjøsbåtarkivet.



Eksempler på kulturgeografiske grenser for tre typer tradisjonsbåt. Illustrasjon: Arne Høyland

For innlandsbåter er det gjort spredte undersøkelser mange steder og det er registrert mange. En del er også tegnet. Men en samordnende typologisering basert på båtbyggerteknisk inngang til karakterisering ser det ut til at foreløpig mangler. Det samme kan gjelde for elvebåter og vassbåter i Nord-Norge.

Norsk skogmuseum, Anno museum – Museene i Hedmark har imidlertid utført større arbeider rundt innlandsbåtene som bør være interessante for flere kartleggingsprosjekter.

Norsk Skogmuseum gjennomførte i perioden 1997 – 2000 flere registreringer av innlandsbåter

i indre Østlandet, det vil her si øvre deler av Glomma vassdraget, Østerdalen, Gudbrandsdalen, deler av Toten, Mjøsa, og noe nedover i Vormo. Resultatet ble noe i overkant av 350 registreringer, og et diasmateriale (to-tre bilder pr båt) som er å finne i Norsk skogmuseums arkiv.

Mjøsbåtarkivet i regi av blant andre Mjøsmuseet, Anno Museum - Museene i Hedmark er et annet prosjekt som er svært interessant og som dokumenterer og formidler trebåter bygget ved eller brukt på Mjøsa (mjøsbåter). Arkivet prioriterer kulturvern av små trebåter hovedsakelig brukt til fritid og fiske fra sent 1800-tallet til i dag. Det inkluderer alle typer robåter, motorbåter og seilbåter i tre, eid av enten private eller offentlige institusjoner. Mjøsbåtarkivet henter informasjon fra særlig tre kilder: trebåter (materieell kulturarv), båtbyggere, og brukere og eiere av båter (immaterieell kulturarv). I et større perspektiv ønsker Mjøsbåtarkivet å styrke bevisstheten om trebåtkulturen i tilknytning til Mjøsa og stimulere til mer bygging og bruk av trebåter.

I vår oversikt har vi med et lite utvalg av innlandsbåter. Det finnes betydelig flere typer og varianter. Analyserende registreringsarbeid blir viktig å få utført.

Når det gjelder elvebåter i Trøndelag og Nordland, vet vi lite, men det er i alle fall slektskap østover

Samiske båter

Når det gjelder samisk båtbygging og båtbruk så har den vært sammenfallende med den norske langs kyst og fjorder i Nordland, Troms og Finnmark. Nordlandsbåten er et godt eksempel på delt kulturarv og representerer kulturhistorien til både den norske, samiske og kvenske kystbefolkningen. Andre båttyper som elvebåter på Nordkalotten kan også betraktes som delt kulturarv men det har vært vanlig å se elvebåtkulturen i nord som en

større del av det samiske og kvenske. Båttyper som bask og vanas er samiske benevnelser for spesifikke båttyper som oppfattes som samiske. Bask kan tilhøre en kategori («elvemunningsbåt») og ikke være en type. Produksjonsteknisk kan det være en delvis hoggen båt og med nykkjesaum. Vanas er hoggen båt og ser ut til å være en type. Spørsmålet er med andre ord om bask er vanas, at vanas er et overordnet ord. Tyder det generelt båt, eller er det kulturgeografisk type? Dette bør studeres.

Sametinget fikk nylig delegert ansvaret for samisk fartøyvern som også inkluderer små og åpne båter. Det er stor forskjell på det å verne båt og det å verne fartøy. Det er kanskje lurt å si båtvern når det handler om båt og fartøyvern når det er fartøy (og skip). I samråd med Sametinget har vi bestemt at dette forprosjektet inkluderer samiske båter og fartøyvern. Derfor har vi i forprosjektet arbeidet tett med samiske institusjoner og miljøer. Fra fartøyvernansvarlig på Sametinget understrekes det at det ikke kan overlates til Sametinget alene å definere et samisk fartøyvern. Hvis Sametingets definisjon skal ha legitimitet må det også forankres hos relevante departementer og hos Riksantikvaren. Derfor behøves både samarbeid omkring definisjon, og også samarbeid med relevante institusjoner for å bygge opp en forvaltning. Vi slutter oss til dette synet.

Det er viktig at Sametinget selv bestemmer om det skal lages en egen verneplan for samisk båt- og fartøyvern eller om dette skal være en del av arbeidet med verneplanen for hele Norge. Hvis sistnevnte må Sametinget være representert i arbeidet.

Nasjonale minoriteter

En verneplan for små og åpne båter må også inkludere nasjonale minoriteter. Det foreligger gode oversikter over kvensk båthistorie og flere kvenske museer har båter i sine samlinger. Vi har god kontakt med flere av de kvenske museene og

organisasjonene som er opptatt av å få dokumentert sin båtkultur. Båtkulturen til de reisende – romanifolket må også trekkes inn i arbeidet med en verneplan. Skogfinnene er en annen minoritet som kanskje har båter av interesse i en verneplan. Dette må kartlegges.

De båtreisende var først og fremst sjøfolk og handelsfolk som levde sitt liv på nomadisk vis langs kysten. De var Europas eneste minoritet som reiste og bodde i båt. Båten ga de reisende en frihet til å dra hvor de ville, når de ville og en mulighet for å handle med fastboende på den ytterste øy og i den dypeste fjord. Færingar, seksæringar, jakter, listerskøyter, makrellskøyter, hønærævsøyter, kuttere og små og store motorskøyter var noen av båttypene som var i bruk mellom 1850 og 1970.

Størrelsene kunne variere fra 20 til 50 fot, alt etter hvor stor familien var og hvilke båter som var å få tak i. Årer og seil var framkomstmiddelet for de fleste fram til 1945. Friske seilaser og lange roturer ble etter hvert erstattet av taktfast motordunk og diesellukt i lugaren. I 1950- og 60-årene var motorskøyter og små motorsnekker i flertall (Fortellinger om kyst-Norge, Museinvest, 2014)

Båt og språk i endring – om benevnelser på båter

Samme gjenstand kan få ulike navn etter tid og sted. Båt betyr for de fleste både, pram, fartøy og skip. Noen eksempler:

Snekke for 100 år siden synes å være noe annet enn motorisert snekke fra andre halvdel av 1900-tallet. Klegg i Romsdal ble til sjark, lystbåt og snekke.

Vi har tidligere hatt et klart skille mellom «band» i sua båter og «spant» i kravellbygde. I dag snakker de fleste om spant i sua båter.

Dette er eit ganske stort problem. Spant spenner og band bind. Spant gjeld kravellbygd der spanta blir reist først og så blir borda opp. Klinka/sua båt blir bygd som skallkonstruksjon og banda kjem inn for å stabilisere etablert form. Såleis blir det heilt håplaut å skulle gjeva etter for kunnskapsløysa bak endringane i ordbruk. Det er det same som at mange kallar det plank når det er eit bord dei talar om. Det er ikkje mogleg å halde opp eit konsistent fagspråk om vi skal gi etter for slikt. Ein planke er 3 tommar tjukk eller tjukkare. Eit bord er 1 ¾ tomm eller tynnare. I visse samanhengar er 2 tom bord, men stort sett 2 tom, og 2 ½ ” er batting (Jon Bojer Godal, 2020).

Båter har fått navn etter rigg (råseiler, sneiseiler), etter fremdriftsmiddel (robåt, seilbåt, motorbåt osv), etter skrogform (krysser, kutter, skøyte osv.), etter landsdel (Nordlandsbåt, vestlandsbåt, østlandsbåt osv.).

For en del blir det snakk om benevnelse knyttet til geografi. Som nevnt ovenfor; snekke kom fra Oslofjorden og bredte seg etter hvert nordover. Sjark kom fra Finnmark og bredte seg sørover.

Mange benevnelser er knyttet til lokalt avgrensede områder (eks. ørlendingshana og jutulboge).

Det er et stort behov for språklig klargjøring i arbeidet med en verneplan. Mye av dette kan gjøres i samband med nye registreringer og en innsamling av tidligere registreringer.

Kartlegging av språk knyttet til båtkultur må bli en viktig del av arbeidet med en verneplan.

Andre tilnærminger

Oversikter over båter i Norge kan organiseres og sorteres på andre måter med andre tilnærminger enn den vi har presentert ovenfor. Et eksempel kan være en inngang fra formål. Da kan det for eksempel bli slik: Fiskebåt, garnbåt, linebåt, gavla notbåt, spisstevnet notbåt osv.

Vi har også diskutert om vi skulle presentere separate lister for hver av de ulike båttypene, dvs. en liste for de kulturgeografisk definerte båttypene, en liste for landsdekkende båter, en for båtbyggeridefinerte båttyper, en for motorbåter osv. Det kan kanskje være mer hensiktsmessig når man etter hvert vil ha en langt større mengde av båttyper registrert. Imidlertid vil et godt utarbeidet system gjøre det mulig å sortere båter på typer, kategorier osv.

Se også eksempel på en regional oversikt over båttyper på Nordvestlandet på side 100 i kapitlet *Vedlegg*. Denne oversikten er utarbeidet av Håvard Hatløy, Sunnmøre museum.

Alternativt system?

Det finnes flere mulige system som kan benyttes for å klassifisere båtene i. Her presenterer vi et mulig system som bygger på Carl von Linnés klassifikasjonssystem for dyr og planter. Jon Bojer Godal har konvertert dette systemet til tradisjonsbåtens verden. Det illustrerer godt at vi kan drøfte og prøve ut flere modeller og systemer for oversikter. Ikke minst alt etter som hva det er vi er ute etter.

Oversikt båter – bygget på Carl von Linnés system for klassifikasjon av planter og dyr

Individ	Variant	Material	Grunnl. teknikk	Byggetekn. prinsipp	Grunnform
Gulldokka	Bindalsfæring	Tre, gran	Kjølbåt	Sulagde båt/klink	Stemn av rotkne
Anvikbåten	Masfjordbåt	Tre, eik, furu	Kjølbåt	Sulagde båt/klink	Rundstamna beingangar/kjølparallele bord
Anny	Pram	Tre, gran, furu	Flatbotning	Sulagde båt/klink	Rundbotna
	Bask				
osv...					



Seiling i geitbåtfyring med gamle sjøulker. Foto: Øystein Ormbostad.

Teknologisk karakter	Type	Bruksformål	Størrelse	Geografi
Fjølåbåt	Nordlansbåt e. 1860	Friarbåt	To-roring	Nordland
Delvis hogd	4-bordet vestlandsbåt	Skyssbåt	2 1/2 roms båt	Vestland
Fjølåbåt	Pram	Allsidig bruksbåt	16 fot	Landsdekkende

3. Omfang

Et annet mål med forprosjektet har vært å gjøre et grovt anslag, et estimat over omfanget av små og åpne båter i Norge. Dernest skulle vi få en viss oversikt over eierforhold, dvs. institusjoner, miljøer og enkeltpersoner som enten eier eller disponerer små og åpne båter.

Det er ikke vært mulig å skaffe til veie et tall på hvor mange båter med tilhørende gjenstandssamlinger som finnes i Norge. For å fremskaffe slik oversikt må det gjøres grundige undersøkelser og registreringer over tid. Dette må være en sentral del av arbeidet med en verneplan. Vi vet at det dreier seg om flere tusen båter. Bare i museenes eie eller varetekt finnes om lag to tusen båter. Av disse er om lag 350 i bruk som flytende/seilende båter. Fra museumshold blir det opplyst at oversiktene er mangelfulle og at mange museer ikke har fullgode oversikter over hvor mange båter som er magasinert eller som de på andre måter har i sin varetekt. Sannsynligvis er tallet høyere. Det bør være en prioritert oppgave å registrere resterende båter i regi av museene.

Når arbeidet med selve verneplanen tar til må det gjøres et grundig kartleggingsarbeid for, så langt det er mulig, å få tilnærmet full oversikt over antall båter med tilhørende system, gjenstandssamlinger, tilstand og eierforhold. Dette er avgjørende for å kunne sette i gang programmer for vern og fredning.

Et anslag

Vi har bedt ulike miljøer om sende oss informasjon om de har tall fra båtsamlinger, registreringer eller annet. Noen har foretatt undersøkelser i samband med forprosjektet, andre har formidlet kunnskap gjennom tidligere registreringer eller oversikter de allerede har. Dette er ingen systematisk oversikt, kun en oppramsing av noen registreringer og kilder. Men det gir oss et visst grunnlag for å si noe om mengde.

Norske museer

1973 båter

Eiere: Museene

Hvor finnes båtene: De fleste museene i Norge har båter i sine samlinger.

Kilde: Norsk kulturråd.

Kommentar: Fra flere museer sies det at tallet nok er adskillig høyere da en rekke museer ikke har fullgod oversikt over sine gjenstander og båter.

Bindal kommune

150 båter

Eiere: Private, Bindal kystlag, Foreningen Faragut, Helgeland Museum

Hvor finnes båtene: Bindal kommune

Tilstand: De fleste båtene ligger i naust. Stor mengde med tilhørende gjenstander.

Kommentar: Disse opplysningene er innhentet fra en undersøkelse Bindal kystlag fra 2020 gjort i januar på forespørsel fra oss. Dette er ikke en registrering, informasjonen er skaffet til veie gjennom korte telefonintervjuer. Kystlaget ønsker å få gjort en grundig registrering av båter sammen med redskaper og naust i regionen.

Sjøsamisk kompetansesenter

60 båter

Hvor finnes båtene: Porsanger kommune

Eiere: I hovedsak private eiere.

Kommentar: Antall båter er langt høyere. Informasjonen kommer fra en kort befaring gjort av Mearrasiida, Sjøsamisk Kompetansesenter, langs deler av vestsiden av Porsangerfjorden på forespørsel fra oss.

Hardangerbåter

Antall: 147 båter

Hvor finnes båtene: I Hardanger. Noen i naust, andre i bruk

Eiere: Stort sett private.

Kommentar: Registrering er foretatt av Hardanger fartøyvernssenter

Indre Østland:

Antall: 350 båter

Hvor finnes båtene: Indre Østlandet, nærmere bestemt øvre deler av Glomma- vassdraget, Østerdalen, Gudbrandsdalen, deler av Toten, Mjøsa, og noe nedover i Vormå.

Eiere: I hovedsak private eiere.

Kommentar: Oversikten kommer fra registreringer gjort av Terje Planke og Espen Skjærbakken på oppdrag fra Norsk Skogmuseum i tidsrommet 1997 – 2000. Selv om dette er et godt stykke arbeid er det god grunn til å fremheve at det er svært mange båter som ikke ble registrert i de nevnte områdene på grunn av manglende finansiering. Cirka 87 av disse båtene kunne betegnes som «mjøsbåter» (trebåter som enten var brukt på Mjøsa og/eller bygget ved Mjøsa). www.mjøsbåtarkivet.no inneholder over 120 båter, inkl. de 87 som er nevnt over.

Nordhordland og Voss (Bolstadfjorden)

Antall: 491 båter

Kilde: Arne Høyland – 2000.

En del båtregistreringer gjort av Arne Høyland :

- Punktregistreringer i Hardangerkommunene Ullensvang, Ulvik, Jondal og Kvam i 2010 og 2007. Totalt registrert 43 klinkbygde båter, 5 tilhører Hardanger museum, resten er på private hender.
- Registreringer i Nordfjord – 57 båter

Kommentar: De to ovenstående registreringer må sees på som punktregistreringer. De aller fleste båtene er i privat eie og står i private naust. Registreringene er svært enkle. Det viktigste er bildene og informasjonen om båtene, eierne og nettverket til eierskapet.

Et annet viktig poeng er at skoleelever og lærere har vært involvert i dokumentasjonen og fått økt kunnskap om båtene, gjennom foredrag, praktisk feltarbeid og renskrivning og publisering av resultatet. Dette er en metode for kartlegging av båter og sjøbruksutstyr kombinert med styrking av lokal kompetanse og interesse for tradisjonsbåtene.

Nordhordlandsbåter firbording

Antall: 60 båter

Nordfjordsbåter firbording

Antall: 41 båter

Oselver trebording

Antall: 263 båter

Hardangerbåter - firbording og oppover

Antall: 124 båter

Sunnfjordbåten

Antall: 35 båter

Kommentarer: En god del av disse ligger i sentrale museer.

Sognebåten

Antall: 22 båter

Kommentarer: Båtene ligger i museum eller eies av Indre Sogn Kystlag.

Rogalandsbåten

Antall: 15 båter

Kommentarer: Båtene er for det meste er i musealt eie.

Oselvarklubben

Antall: 250 båter

Kommentar: Dette er eldre og nyere båter som seiles. Oselvarklubben sier også at mengden av oselvere, hardangerbåter og andre båttyper fra regionen kan dreise seg om «flere tusen».



Sildegarnsbåt med typisk slitasje etter garn. Det er over ripa i babord bakskott. I dette tilfellet er det tilsvarende slitt rundt hele båten. Det er typisk for sildegarnsbåter. Foto: Geitbåtmuseet.

Geitbåtmuseet

Fra Geitbåtmuseet i Møre og Romsdal blir det opplyst at antall båter som finnes i regionen kan dreie seg om minst 300 til 400 båter. Det dreier seg om geitbåter i mange kategorier, Snidbetninger, Lystringer, Møringer, eiker (i elvene), doryer, snurpenotbåter, lett båter og motorbåter (sjarker og fritidsbåter). Dette er i tillegg til verneverdige fartøy.

Det finnes båter på alle de tre store museene, i private samlinger og det finnes båter i mange naust som bare delvis er kjent for andre enn eierne. Geitbåtmuseet har 50 båter i sin samling. Jon Bojer Godal ved museet har registrert ca. 70 båter til.

Fra flere kystlag i Nord-Norge samt Jon Bojer Godal og Gunnar Eldjarn opplyses det at tallet på nordlandsbåter trolig er minst 2000.

Forbundet KYSTEN

Opplysninger om båter som eies av kystlagene innhentet fra «Kystlagundersøkelsen 2016»:

- 545 båter under 25 fot, de fleste små åpne klinkbygde båter.
- 120 båter mellom 25 og 40 fot.
- 50 båter fra 41 fot og oppover.
- I gjennomsnitt har hvert kystlag 8 båter.
- I tillegg finnes flere hundre båter i medlemmers eie hvorav mange er mindre åpne båter. Sistnevnte har vi ikke tall på.

Konklusjon: På basis av hva vi foreløpig vet, ser vi at det før grundige registreringer blir utført, nærmest er umulig å fastslå et omtrentlig tall på det nåværende tidspunkt. I arbeidsgruppen har vi landet på at det finnes ett sted mellom 5000 og 10 000 båter på kysten, i fjorder, langs elver og i innlandet som bør vurderes i samband med vern.

Eiere

Opplysninger om eierforhold var ett av flere områder vi skulle finne opplysninger om. Her har vi ikke gjort tilstrekkelig kartlegging utover at vi vet at eiere kan inndeles i følgende grupper: Private eiere, kystlag og andre foreninger, kommuner og museer. Uten at vi har fullt ut belegg for å si dette, er vi ganske sikre på at de fleste båter med tilhørende naust, sjøhus og gjenstander er i privat eie.

Tilstand

Fra befaringer gjort, vet vi også at tilstanden til en stor mengde av båter og naust er svært dårlige. Det haster derfor med registreringer og tiltak for bevaring.

I best stand er ofte de båtene som har fått stå i ro i naustet. Det kan de tåle i mange tiår, når de bare er rett skorda (støttet opp), står på lunner eller golv, og så lenge nausttaket er tett.

Dessverre tyder mye på at et stort antall av de båtene som er kommet inn på museum er ufullstendige. Svært mange mangler seil, nesten ingen er sammen med det tilhørende driftsutstyret. Noen har tilhørende årer. Men slett ikke alle.

Mange av båtene i bruk mangler tilhørende utstyr av ulik art. Med bruk er det også behov for «vedlikehold», og som ofte medfører endringer. Generelt vil slike endringer svekke verneverdien.

På grunn av uforstand, blir mange båter i bruk i dag liggende ute gjennom hele sommeren. Resultatet er råtning, forvitring og sterk økning i behov for vedlikehold.

Gjenganger er også overgang til alkydoljer til erstatning for tjære og linolje. Det fremmer skadeomfang.

4. Vern og fredning

Vår inngang i dette prosjektet har vært å berede grunnen for en bred tilnærming til hva vern av små og åpne båter må handle om. Følgende tre delmål har ligget til grunn for arbeidet med vern og fredning av små og åpne båter i dette forprosjektet

Mål

- Foreslå et system med kriterier for å velge ut båter til verneliste med et representativt utvalg av små og åpne båter.
- Foreslå kriterier for fredninger for et mindre utvalg av små og åpne båter.
- Foreslå andre former for vern i tillegg til de juridiske og formelle vernekategoriene.

Vernevurderinger

Ett av delmålene med verneplanen, kanskje det viktigste, er å komme frem til et system for å kunne velge ut et representativt utvalg av små og åpne båter til en verneliste. For å få til det må det utarbeides ett sett med kriterier som kan hjelpe oss med å finne representativiteten. Arbeidet skal kunne ut i sikring av så mange båter at vi tar godt nok vare på det som båtene står for som kulturelle uttrykk. Det kan dreie seg om innsikt, mønster og tradisjon som båtene kan fortelle om. Vi må da forklare hvorfor en båt er mer verneverdig, og en annen er det i mindre grad. Stikkord som typisk, representativ, sjelden, fortellerkraftig er da nyttige begreper for å kunne forklare karakteristikken. I en del tilfeller vil det være byggetekniske detaljer, størrelse eller kategori som det kan bli lagt vekt på. I andre tilfelle kan det være slitespor som forteller om båtens historie.

Historiske hendelser knytter til en viss båt kan også komme inn som vurderingsgrunnlag. Fem-børingen «Marcus Thrane» er kanskje ingen god båt, men den er knyttet til viktig historie. «Shetlandsbåten» er en heller dårlig åfjordsbåt, men som er i forvaring av Norsk maritimt museum fordi den ble rodd til Shetland under krigen. Om det finnes båter fra evakueringen av Finnmark, kan disse ha tilsvarende symbolverdi.

Båttyper og varians

Ved utvalg av et «univers» av båter er det variansen som avgjør hvor mange som bør velges ut for å få et representativt utvalg. Når det finnes mange som er litt forskjellige trengs det mange flere eksemplarer for et utvalg enn når alle er like. Når alle er like er det i prinsippet nok med ett eksemplar, men vi vil gjerne ha to eller tre, slik at vi er sikret mot uhell. Det vil således være båttypen og variansen som avgjør hvor mange båter av ulike arter det bør tas vare på.

Eksempel: Det finnes kanskje igjen fem uthulede trestammer som er brukt som båt. Som eneste representanter for en klasse og et prinsipp for tillaging som tidligere har vært vanlig, har vi bare disse fem å stille opp med. På den annen side har vi for arten Nordlandsbåt kanskje 2000 båter fordelt på historiske steg i en utvikling med kultur-geografiske varianter, størrelser og kategorier. Skal Nordlandsbåten bli tatt vare på med et representativt utvalg er det vanskelig å se for seg at det kan bli færre enn 200- 300 båter.

Vern av båter må følge båten og ikke eier

Det er det systematiske utvalget av den samlede bestanden som det bør tas utgangspunkt i, og ikke hvem som eier/disponerer. Systemtanken må ligge i bunnen. Det viktige er ikke hvem som eier, men hva som finnes.

Et mulig system for utvelgelse

Vi mener at tallet 2000 små og åpne båter kan være et utgangspunkt for mengden båter som bør velges ut til en verneliste. Båtene fordeles på følgende grupper (ikke fullstendig liste):

- **Tradisjonsbåter: kulturgeografisk type**

- a. Kategori/driftsfom (fiskebåt: juksa, line, garn, osv.)
- b. Byggeteknikk (hogne bord, sagde bord, bygging på mal, bygging på spant osv.),
- c. Teknologihistorie (øks, håndsag, sirkelsag, smidd søm, fabrikk søm osv.)
- d. Formkonsept (struktur og målesystem)
- d. Fremdriftssystem (årer, rigg, seil, motor)

- **Båtbyggeribåter**

- a. Båtbyggerstyrte båter
- b. Serieproduserte båter
- c. Utenfrastyrt båter (bygget etter tegning)

- **Landsdekkende:**

- a. Flatbunnede båter/pram
- b. Spesierte typer for fiskeri
- c. Spesialbåter

- **Den fullstendige båten**

Båter med inventar, framdriftsmiddel, utrustning og infrastrukturelle elementer på land som naust, sjå/brygge og stø/vorr.

- **Plast og aluminiumbåter**

Se side 37–39

Avgrensning i alder?

Hvorvidt det bør fastsettes en avgrensning på alder for båter som skal tildeles verne- og fredningsstatus har vi ingen sterke meninger om. I utgangspunktet bør det handle om eldre båter. Båter eldre enn for eksempel 50 år, kan være et alternativ. Om man fastsetter en slik aldersgrense bør den ikke være ufravikelig da det kan forefinnes nyere båter som er unike i sitt slag og kvalifiserer for vernestatus. Ikke minst i samband med teknologisk utvikling vil serier som viser de ulike stegene i utviklingen kunne være interessante.

Båtarkiv

Forbundet KYSTEN har i alle år hatt som utgangspunkt «vern gjennom bruk». Vernepraksis i Norge har stort sett dreiet seg om fortsatt bruk av kulturminnene som vernes eller fredes. Vi er imidlertid bekymret for at enkelte båter som vernes gjennom bruk kan forringes og til slutt ødelegges som den kilden båtene representerer.

Vi mener at en del av båtene som velges ut på en verneliste også må bevares «mot bruk». Jon Bojer Godal formulerer det slik: «Til realitetene høyrer då også det som har skjedd med dei farkostane (det er vel for det meste farty og skip) som er freda eller verna. Det meste dreiar seg om symbol. Tiltak eg kjenner til har auka bruksverdien, men svekka dokumentasjonsverdien. Tradisjonsbåtane lyt arkiverast og i så fullstendig tilstand som råd. Dei representerer eit hav av kunnskap og som vi kan misse om vi ikkje no fer fint med dei siste restane. Bruken bør knyte seg til kopiar. Unntak kan vera symboliske båtar (Marcus Thrane) som på grunn av «restaurering» har liten dokumentatorisk å verdi. Knytt til Marcus Thrane er det ei løgleg historie å fortelje.



Når man vet hvor det skal måles og hvilke måleenheter det blir målt i, er der bakenforliggende formkonseptet et enkelt regnestykke. I kopier av tradisjonsbåter kan vi seile hardt som disse båtene er laget for å seile. Foto: Geitbåtmuseet.

Det einaste realistiske etter mitt syn er å få arkivert så mange båtar som i det heile mogleg og så fort som råd. Viktig del av det vi foreslår bør kunne bli å skissere ei arkivering for båtar der det kanskje skal inn ein stad kring 2000 båtar og kopla til båtbyggeri som kan bygge dei typane båtar som er arkivert. Båtarkiva bør knytast til dokumentasjon og forskning og til aktivitet på sjøen. Dei kan ligge under Riksantikvaren, dei kan ligge under Kunnskapsdepartementet, dei kan ligge under Klima- og miljødepartementet. Framfor alt bør dei tre departementa samarbeide om eit slikt tiltak.»

Målet må være å sikre et komplett «arkiv» så godt som råd er, slik at fremtidige generasjoner båtbyggere, håndverkere og andre med interesse for tradisjonelle båter har nok å ta av når de skal studere, føre videre, forstå og utøve båtbyggertradisjoner. Viktig da er å ta vare på de vernede båtene som en av flere kilder til videreføring av tradisjonell båtbygging. Originalene beholdes uendret og det bygges nye båter med utgangspunkt i de vernede båtene. Dette betyr også at vi kan kombinere både en materialautentisk og prosessautentisk tilnærming.



Ved å bygge og bruke i tradisjon holder vi vedlike den prosesskunnskapen som behøves for å kunne lese båtene og det som hører til. Vi skal både bygge og bruke. Dermed kan arkiveksemplarer være arkiveksemplarer og båter i bruk kan vi slite ut.

Ett av formålene ved å velge ut et antall båter til et arkiv kan da oppsummeres slik:

1. Arkivere et representativt utvalg båter
2. Tolke å teste disse båtene
3. Prosesskunnskap
 - bygge kopier og prøve ut disse

Vi foreslår, som nevnt, at en verneplan bør bestå av ca. 2000 båter. Hvor mange av disse båtene som bør arkiveres har vi ikke forslag om nå. Det vil blant annet avhenge av resultatene fra nye registreringer. Vi mener at denne diskusjonen må føres videre i arbeidet med en verneplan.

Denne diskusjonen handler også om målet for vernet. Som for det øvrig fartøyvern, båten i bruk eller sikre eksemplarer mest mulig urørt for ettertiden? I dag er vernet og tilskuddsordningen forbeholdt båter i bruk. Dersom vi ønsker vern gjennom konservering og sikringstiltak for å beholde båtens opprinnelige materiale og utførelse og eventuelt bygge kopier, kreves det endring og samkjøring mellom ulike departementer og støtteordninger.

Den fullstendige båten

Vi viser til omtale av «den fullstendige båten» i kapittel 1, side 7). Vi har i forslaget til et system med inndeling av båter i grupper satt opp «den fullstendige båten» som egen gruppe. Det holder trolig med 30 til 50 båter med naust som er systematisk utplukket og som kan formidle systemet båt med gjenstander, byggeskikker, variasjon og prinsipp. Denne gruppen er først og fremst aktuell som representant for den første gruppen; tradisjonsbåtene.

Ein kan kanskje konservera og sikra båtane bra i naustet over lang tid, men alt inventaret med materialar som tre, jarn, tekstilar m.m. kan ikkje konserveast i eit naust over lang tid, det vert forfall, så det må i magasin etter mitt syn, så difor må det dokumenterast optimalt, og deretter laga kopiar av alt og plassera rett i naustet dersom eigaren er villig til eit slikt prosjekt. Dersom ikkje må ein vurderer om dette er eit så viktig døme at ein kan kopiera heile pakken på eit museum der utstyret og båtane kan brukast og prøvast ut. Sameleis kan ein tenkja om å byggja kopi av gamle innhaldsrike naust, med båtar og alt det andre som høyrer til båtbruken. Difor er spørsmålet om ein skal tenkja på same måten som i strategien for sikring av den gamle båtbyggjarhandverket det må holdast i hevd gjennom bygging, regionale klynger av handverskunnskapar. Problemet er at alt som er i privat eiga er avhengig av den private eigaren si interesse og vilje til å verna om båten og alle delane som båten er i system med, sidan Nordhordland ikkje har ein offentleg ansvarleg museum som kan ta imot gaver, vert det ekstra vanskeleg sak. (Arne Høyland, 2020)

Fredning

Vi vil i det følgende foreslå at fredning først og fremst er aktuelt for de tilfellene der båten med fremdriftsutstyr, gjenstander, redskap m.m. kan tas vare på i opphavelig naust med stø og vorr. Dette som vi ellers i rapporten kaller «den fullstendige båten». Fullstendige båter, der de måtte finnes, vil i de fleste tilfellene være ekstremt verneverdige. Bare unntaksvis er fredning aktuelt for båter som enkeltobjekter.

Les mer om fredning på side 86.

Immateriell kulturarv

I ovenstående avsnitt har vi også trukket frem immateriell kulturarv og dens relasjon til det materielle (båter, redskaper, gjenstander, naust). I UNESCOs konvensjon om vern av den immaterielle kulturarven er det også nevnt at

terielle kulturarven kommer dette forholdet til uttrykk som del av definisjonen av immateriell kulturarv: «Immateriell kulturarv betyr praksis, fremstillinger, uttrykk, kunnskap, ferdigheter – samt tilhørende instrumenter, gjenstander, kultur gjenstander og kulturelle rom – som samfunn, grupper og, i noen tilfeller, enkeltpersoner anerkjenner som en del av sin kulturarv» (artikkel 2, avsnitt 1). Som redegjort for ovenfor, må immateriell kulturarv inngå som et aspekt i en verneplan for små og åpne båter.

Andre former for vern

Andre former for vern i tillegg til de juridiske kategoriene «vern» og «fredning» bør også innlemmes i en verneplan. De fleste av kystlagene tilsluttet Forbundet KYSTEN, museer og en rekke andre foreninger, miljøer og enkeltpersoner besitter interessante samlinger av små og åpne båter som de bevarer ut i fra et verneperspektiv. Dette er både eldre og nyere båter. De fleste av disse vil mest sannsynlig ikke være aktuelle for arkivering, men det er nødvendig at de kartlegges i samarbeid med disse miljøene for å få en oversikt.

Båtsamlingene er også svært viktige i perspektivet av immateriell kulturarv og i relasjon til Europarådets «FARO-konvensjonen» som Norge undertegnet i 2008. Konvensjonen tar utgangspunkt i menneskenes rett til kulturarv, rett til å tolke sin egen historie og sine egne kulturminner. Konvensjonen vektlegger at enhver har ansvar for å respektere andres kulturarv i samme grad som sin egen.

Slike båtsamlinger inngår som oftest i miljøer som innehar høy kompetanse om vern, bevaring og bruk. En stor del av disse miljøene («communities involved», ref UNESCOs konvensjon om vern av den immaterielle kulturarven) omfattes av den nordiske nominasjonen om å få innskrevet nordiske klinkbåttradisjoner på UNESCOs representative liste over menneskehetens immaterielle kulturarv. Vi anbefaler at et utvalg av slike miljøer kartlegges som en del

av de foreslåtte registreringene vi har omtalt i dette kapitlet. (Norsk kulturråd har en liste over et utvalg av disse miljøene som er en del av nominasjonen).

Gjennom verneplanen bør det arbeides for å få opprettet tilskuddsordninger til båter og miljøer som ikke kvalifiseres til å bli ført opp på en verneplan eller fredes.

Kystkultur er helt avhengig av frivillig innsats. Det blir eksempelvis utført årlig rundt 170.000 dugnadstimer på medlemsfartøyene til Norsk forening for fartøyvern, og de over 10.000 medlemmene i Forbundet KYSTEN utfører tilsvarende antall dugnadstimer. Alt som er i privat eie er avhengig av eierens interesse og vilje til å verne om båtene, delene og miljøet som båtene er en del av. Det er av avgjørende betydning med stimuleringsmidler. Det er momskompensasjonsordninger for kommuner, museer, og delvis når det gjelder frivillige foreninger. Det finnes ikke tilsvarende kompensasjonsordninger for privatpersoner. Vi registrerer således at omtrent 1/4 av dagens fartøyer på Riksantikvarens «Fartøyliste» (<https://www.riksantikvaren.no/fartoyvern/>) ikke inngår i ei ordning for momskompensasjon. I tillegg til direkte tilskuddsordninger, bør det vurderes å innføre momskompensasjon knyttet til båter og miljøer som er freda eller verna (Tron Wigeland Nilsen 2020).

Gul liste

Med utgangspunkt at hver enkelt båt er unik, (med unntak av enkelte serieproduserte typer) bør man kanskje gjeninnføre begrepet bevaringsverdig som den laveste vernestatusen. Dette vil kunne fungere som de listeførte objektene innenfor bygningsvern - jf. Byantikvaren i Oslo sin «Gul liste». Kartleggingen og registreringsarbeidet for små åpne båter kan være starten på en slik listeføring. Ut fra denne lista kan man så velge ut objekter for vern, fredning og arkivering.

Språk og benevnelser

Språk og benevnelser må også inkluderes i hva som kan være verneverdig. Språk er både et delaspekt av kunnskapssystemet rundt båter men har også egenverdi. Først og fremst handler det om språk og benevnelser knyttet til båten, redskapene, håndverket og bruken av båtene. Dette er gode eksempler på den immaterielle delen av vernet som må inkluderes i en helhetlig tilnærming i arbeidet med en verneplan.

Immateriell kulturarv kommer blant annet til uttrykk på følgende områder: muntlige tradisjoner og uttrykk, herunder språk som et uttrykksmiddel for immateriell kulturarv (fra kapittel 2 i UNESCOs konvensjon om vern av den immaterielle kulturarven).

Registreringer – første fase i arbeidet

Grunnprinsippet som må ligge til grunn i verneplanarbeidet må være; et representativt utvalg. Det blir i alle fall mange båter og det blir et stort arbeid med å finne fram til dem. Før det kan fastsettes et tall for hvor mange båter som skal velges ut til en representativ liste og før arbeidet med en typologi og et system for utvalgelse kan slutføres må det settes i gang et større arbeid med registreringer og innsamling av data fra registreringer som er gjort tidligere (metastudie). Kanskje har man deler av representative utvalg i eksisterende samlinger som for eksempel hos museene. Sammen med gjennomføringer av pilotprosjekter og utprøving av modeller (se kap. 8), må dette bli en første fase i arbeidet med en verneplan, og det vil være et omfattende arbeid.

Kvaliteten på registreringene og hvilke kilder og kunnskapssystem som hvert enkelt båtobjekt kan sees i forhold, til blir viktig. Derfor er det viktig at beskrivelsen/omtalen er av en viss kvalitet. Det samme gjelder lyd/bilde/tekst-dokumentasjon av objektet for at det skal kunne inngå i en meningsfull vernesammenheng. Registreringer må utføres

aktivt og ikke passivt ved for eksempel å invitere folk til å fylle ut skjemaer eller på andre måter sende inn bidrag. Eventuelt kan dette supplere aktive registreringer.

Et minstemål av data for hver enkelt farkost bør være:

- Fotografier: Antall bilder vil variere etter størrelse og kompleksitet for eksempel min. 4 og maks. 50 per objekt.
- Opplysninger om eierforhold, lokalgeografisk type, eventuelt om båtbygger osv.
- Måledata der hovedmålene er med (ca. 10 mål per båt)
- Fotogrammetri og eller scanning er aktuelt (les mer på side 45).
- Liste over hva båten omfatter; skrog, tiljer, plikter, tofter, årer, rigg, segl, vadbein, ausekar, stø med naust osv. Mengden gjenstander som båten alt i alt utgjør vil variere mye.
- Historie, eierforhold osv.

Vi mener at fylkene, etter retningslinjer og føringer fra Riksantikvaren, må koordinere arbeidet med registreringer og innsamling av data. Samarbeidspartnere bør være kommuner og museene i respektive fylker. I alle fylkene vil arbeidet være så stort at det må ansettes egne folk til å gjennomføre registreringene. Registreringer av denne art er også kompetansebyggende. Fylkeskommunene bør derfor se arbeidet i et personal-forvaltingsperspektiv.

Andre samarbeidspartnere kan være kystlag eller andre miljøer som innehar kompetanse. Kommunene bør innlemme båter, båtsamlinger og ikke minst miljøer som innehar kompetanse i lokale kulturminneplaner. Med andre ord; både materielle og immaterielle kulturressurser bør kartlegges.

Riksantikvaren må fortsatt ha det overordnede ansvaret

Selv om fylkeskommunene etter den nye reformen får brorparten av ansvaret for båt- og fartøyvernet

mener vi at Riksantikvaren fortsatt må ha det overordnede ansvaret, ikke minst fordi det hefter så mye usikkerhet med den nye oppgavefordelingen både med hensyn til ansvar, kompetanse og ressurser.

I første fase vil fylkeskommunenene være dårlig skikket til et slikt arbeid. Kulturgeografien stemmer ikke med fordeling av typer. Nordlandsbåten er bygget og brukt i tre fylker. Geitbåten er bygget og brukt i to fylker. Trebords vestlandsbåter er bygget og brukt i to fylker osv.

For den motoriserte flåten blir det enda vanskeligere. Båtene fra de ulike båtbyggeriene er spredt over hele landet. Kanskje er den mest verneverdige Skorgensebåten (bygget i Møre og Romsdal) å finne i Finnmark? Kanskje er han i Agder?

Å forvente at forvaltningsorganene i fylkeskommunene skal sitte på spisskompetanse for en mengde ulike småbåttyper og gjøre en kvalifisert utvelgelse for vernestatus er vel ikke særlig realistisk på nåværende tidspunkt. Dette gjelder spesielt der utvalget er stort for den enkelte båttype.

I denne første fasen er det derfor viktig å markere nasjonalt ansvar. Når grunnstammen av verneverdige objekt er plukket ut, kan forvaltningen av dem overlates til den det måtte passe best for. Noen fylkeskommuner vil kanskje opprette egne båtar-kiv. Noen vil kunne gi et slikt ansvar til et museum. Eit tredje alternativ er å koble båtarkiv opp mot en undervisningsinstitusjon. Bra for ivaretagning av immateriell kultur, vil det være å koble arkivene mot båtbyggeri eller mot kystlag. Alternativer må utredes.

Hvordan velge ut båter til en representativ liste?

Det er nødvendig med et nasjonalt perspektiv, langsiktighet og klart siktemål mot koblingen mellom materiell og immateriell kultur. Riksantikvaren må ha det overordnede ansvaret sammen med Norsk håndverkinstitutt for å velge ut aktuel-

le båter til en verneliste. En mulig metode kan da være å opprette utvalg i hvert enkelt fylke som skal foreslå kandidater. Utvelgelsen av båter må skje i samråd med eier. Heldigvis finnes i alle fylkene/regionene sterke miljøer rundt tradisjonsbåter som kan betraktes som kunnskapsklynger med svært høy kompetanse rundt bygging og bruk av båter. Vi nevner noen eksempler: UiT, Sjøsamisk kompetansesenter, Nord-Norsk fartøyvernssenter, Museet Kystens arv. Geitbåtmuseet, Nordfjord folkemuseum, Oselvarverkstaden, Hardanger fartøyvernssenter, Maritime Risør, Vest-Agder musum, Maritimt Center og Plus-skolen i Fredrikstad, Anno museum m.fl. Disse kan trekkes inn i et samarbeid med Riksantikvaren og Norsk håndverksinstitutt og på lengre sikt fylkene. Eierne av båtene, enten det er kystlag, museer eller private eiere sitter ofte på betydelig kunnskap om aktuelle båter generelt og båttypen spesielt. De har naturligvis en viktig rolle i dette.

De ovennevnte institusjonene skal ha en aktiv rolle i dette studiet som regionale læringsarenaer og kunnskapsmiljøer. En følge av dette arbeidet vil være en konsolidering og utvikling av disse regionale miljøene som både vil inneha materiell og immateriell kompetanse. Vi ser for oss at disse institusjonene vil være viktige samarbeidspartnere til de foreslåtte utvalgene.

Forvaltning av verneverdier

Vi mener at ett eller flere miljøer bør ha ansvaret for å forvalte verneverdiene knyttet til små og åpne båter. En løsning som er interessant er å opprette såkalte bygghytter (se avsnittet om bygghytter på side 104) Disse bygghyttene bør knyttes nært opp til fylkenes forvaltningsansvar slik at bygghyttene blir en del av av forvaltningen. En modell, som kan være aktuell å studere nærmere, er bygghytten til Nidaros Domkirkes Restaureringsarbeider (NDR). NDR forvalter verneverdiene, utfører vedlikehold og restaurering, forsker og lærer opp fagfolk.

Interessant er også at NDR inngår i et Europeisk nettverk som har samarbeidet om en nominasjon om å få bygghyttene innskrevet på UNESCOs representative liste over menneskehetens immaterielle kulturarv. Denne nominasjonen er nå fremmet til UNESCO av respektive lands kulturdepartementer. Nominasjonen er bygget opp på samme måte som nominasjonen om få nordiske klinkbåttradisjoner innskrevet på samme liste.

Bygghytter

Bygghytter bør være egne institusjoner med definerte formål direkte knyttet til offentlig forvaltning (Riksantikvaren). Bygghyttene skal ta oppdrag innenfor sin region og innenfor det arbeidsfeltet de skal arbeide med. Det er viktig at bygghyttene får et definert innhold. De bør defineres som oppdragsinstitutt med ansvar for forvaltning av handlingsbåren kunnskap knyttet til båter og båtbruk. Det kan spesialiseres med bygghytter for båter og bygghytter for fartøy. Det trengst et minimum av fysisk og faglig innhold. Les mer om bygghytter på side 104.

Plastbåter

Norge har vært sentral i utviklingen av europeisk plastbåtproduksjon. Den første plastbåten ble støpt allerede i november 1953 på Lillestrøm, og var et samarbeid mellom Ancas Træskibsbyggeri AS i Arendal og Nordisk Formstoff AS hvor Herbert Waarum var driftsingeniør. Allerede i januar 1954 startet Ancas opp sin produksjon av plastbåter, og utover på 50-tallet dukket det så opp en rekke plastbåtprodusenter, herunder Alicraft, Askeladden, Camo, Herwa, KMV, Pioner, Selco, Simoa, og Skibsplast. De første With-jollene ble produsert hos Simoa, seinere hos KMW. Fjord ble opprettet i 1960. Mye av produksjonen gikk til eksport, og Selco, seinere Fjord, utviklet seg til å bli blant Europas største plastbåtprodusenter. De første plastbåtene var små joller beregnet for små påhengsmotorer, men på slutten av 50-tallet ble det også vanlig med større passbåter, ofte inspirert av amerikansk bildesign.



Fotografi tatt i reklameøyemed av en Ancas «Sea Prince» på 14 fot. Modellen kom i 1958 og var tegnet av den svenske båtkonstruktøren Harry Becker. Ancas var Norges første plastbåtprodusent. De produserte trebåter fra 1918 og er et fint eksempel på bindeledd mellom tre og plast. Foto: Ukjent. Bildet utlånt til Vest-Agder-museet av Terje Lunder.

Arbeidsgruppen mener at historiske plastbåter kan være verneverdige. Sverige har sin verneordning med «K-mærkning» (en merkeordning i regi av Sjöhistoriska museet i Sverige som skal fremheve båters formidlingsverdi og oppmuntre til at de merkede båtene gis bedre forutsetninger for å bevares og brukes), og opererer med følgende kriterier m.h.t. fritidsbåter: Båten skal være bygd som fritidsbåt og være sjøsatt før 1965. Den må også være bygget i Sverige, tegnet av en svensk båtkonstruktør, være en vanlig type i landet og/eller være bevaringsverdig på en annen måte. Videre stilles krav om at båten skal være i sjødyktig stand. Autentisitet og veldokumentert historie er også kriterier. Vi mener at dette kan være et nyttig utgangspunkt også når det gjelder vern av norske plastbåter. Utfra disse kriteriene kan eksempelvis tidlige eksemplarer fra ovennevnte produsenter være verneverdige.

Jeg synes det er viktig at vi fremhever de to Båtlivsundersøkelser som har vært vedr fritidsbåter, som har vist hvor viktig fritidsbåter er for det norske folks fritidsaktiviteter og rekreasjon så vel i ferie som i weekender. Vi har hatt to båtlivsundersøkelser gjort av «Opinionen» hvor «Kystverket», «Sjøfartsdirektoratet», «Norsk kystradio», «Båtbransjeforbundet Norboat», «Redningsselskapet», «KNBF» og «Nærings- og kulturdepartementet» var med. Vi hadde den første båtlivsundersøkelsen i 2012, hvor det viste seg at det var ca. 750 000 fritidsbåter i Norge. Den andre i 2018 var tallet 980 000 fritidsbåter. Det er verdt å merke seg at både «Kystverket» og «Sjøfartsdirektoratet» har opprettet egne avdelinger for fritidsbåter. Dette forteller at hver 5. nordmann har en relasjon til båtlivet. Vi hadde ca. 40 produsenter av plastbåter i Norge, og var i sin tid Europas største plastbåtprodusenter. Bare Agderfylkene sysselsatte over 2000 mennesker når det gjaldt produksjon, og produkter fra underleverandører. I dag har vi store produsenter som «Pioner» på Bjørkelangen som produserer ca.

3000 båter i året. «Ibiza» i Arendal, «Hydrolift» i Fredrikstad, «Goldfish» i Son, «Saga» i Selje og «Viknes» i Askøy Bergen leverer også et stort antall plastbåter. Det er viktig å beholde disse arbeidsplassene, det er også viktig å beholde «Båtbyggerlinjen» i Fredrikstad både for plast og tre. Vi rekrutterer lærlinger både til yrkesbåtverftene og fritidsbåtproduksjon i Norge. Vest-Agder museet har samarbeidet med «Sjøen for alle», som er Norges største salgsarena i mange år. Hvor de har presentert norske plastbåter sin historie fra 70 år tilbake. «Nærings- og miljø departementene» har lagt ut vrakpantordningen som et prøveprosjekt, og hvor det ikke finnes politisk vilje til et obligatorisk register for fritidsbåter, er jeg redd for at mange båter vil gå tapt som historisk objekter for norsk plastbåtindustri. Jeg mener at det helt avgjørende at denne verneplanen også må gjelde plastbåtens historie som et viktig ledd i norsk båtproduksjon (Erik Brauner, Norboat).

Aluminiumbåter

Prosjektgruppen har begrenset kompetanse når det gjelder produksjon av aluminiumbåter i Norge. Vi har rapporter om at det skal ha vært en aluminiumjolle på Totak i Telemark før krigen. Vi vet at det ble produsert noen aluminiumjoller ved Nordisk Aluminium AS i Holmestrand under krigen. Aluminiumbåter AS blei grunnlagt som datterselskap av KMV 1946. De produserte robåter, prammer, passbåter og livbåter. Brødrene Rolands Båtbyggeri i Kristiansand begynte å lage aluminiumbåter på slutten av 1940-tallet, og Arendal Lettmetallindustri AS skal ha startet opp 1950 med produksjon av livbåter og prammer i aluminium. I dag tilbyr flere norske produsenter planende båter i aluminium. Enkelte av båtene kjennetegnes av «hybridløsninger» med aluminium ytterskrog og glassfiber innerskrog.

Les mer om fredning, vern og representativitet i kapitlet vedlegg fra side 52.



Bilde 1 og 3: Ancas 8' og 12' plastjoller i deres lokale på Tromøy utenfor Arendal. Ancas var Norges første plastbåtbedrift og startet ordinær produksjon av plastbåter 1. januar 1954. Foto: Terje Lunder/Vest-Agder-museet.

Bilde 2: Terje Lunder fra Ancas hilser på Kong Olav i forbindelse med en båtutstilling på Festningsplassen på Akershus Festning i 1958. Mannen i midten er Rolf Stranger, daværende ordfører i Oslo. Foto: Paul Andreas Røstad.

5. Register

Et godt register og gode metoder for registrering og dokumentasjon er en forutsetning for godt vern.

I en første fase i arbeidet med en verneplan må omfattende registreringer ha førsteprioritet. Dette blir et stort arbeid som vil kreve flere årsverk. I samband med dette arbeidet må det gjøres undersøkelser av hva som tidligere er gjort, hva som finnes av arkivmateriale i museene, kommuner, private arkiver m.m. Riksantikvaren og Norsk handtverkinstitutt bør ha ansvaret for å koordinere registreringer i samråd med museer, kystlag og andre miljøer som har kunnskap.

Nasjonale registre

Når det gjelder registreringer og arkiv over mindre båter og dekkede fartøyer finnes det i dag tre registre som dekker hele landet: DigitaltMuseum, Askeladden og Tradisjonsbåtregisteret.

DigitaltMuseum omfatter 287 samlinger og museer. I følge Norsk kulturråds museumsstatistikk for 2018, er kun 291 av 1973 innrapporterte farkoster digitalisert. Det er viktig for vernearbeidet å få en bedre oversikt over museenes båter.

Askeladden er et register som inneholder informasjon om kulturminner og kulturmiljøer som er vurdert som verneverdige eller som krever videre undersøkelser for å avklare bevaringsverdi. Kulturminneloven og Svalbardmiljøloven står sentralt i disse vurderingene og undersøkelsene, men mange kulturminner er også vernet ved at de står i nasjonale eller regionale lister over objekter som er faglig vurdert som viktige. Registeret omfatter både arkeologiske kulturminner og nyere tids kulturminner som etterreformatoriske bygg, anlegg og kirker.

Askeladden er først og fremst et verktøy for kulturminneforvaltningen. Ved behov gis det tilgang for andre deler av forvaltningen, forskere, studenter, samt konsulenter som jobber med konsekvensutredninger og planarbeid.

Fra 2009 ble deler av databasen Askeladden gjort allment tilgjengelig gjennom nett-stedet Kulturminnesøk.

Askeladden brukes også som register for vernede og fredede fartøyer. Foreløpig finnes ikke små og åpne båter registrert her.

Andre registre

Sjarkregisteret i regi av Nord- Norsk fartøyvern-senter er viktig i denne sammenhengen. Her er viktig informasjon for en verneplan og registeret et godt eksempel på metode som er relevant for et register for små og åpne båter.

Foreningen Klassisk Treseilerklubb og Classiske Motorbåter har oversikt over sine medlemsbåter. De fleste av disse hører inn under vernekategorien fritidsbåter.

Problemer med identifisering

Ved fartøyvernseksjonen hos Riksantikvaren er man usikker på om Askeladden egner seg som register for små og åpne båter. Man aner ikke hva som skjer om man tar sikte på å registrere for eksempel 2000 båter i dette registeret. Et problem er identifiseringen, da de fleste av de små og åpne båtene ikke har registreringsbokstaver, slik at det først må lages en form for skipsregister og tildele båtene en identitet. Askeladden ble utviklet for faste kulturminner og krever også kartfesting av det som legges inn (gårds- og bruksnummer). Riksantikvaren har ennå ikke fått gjennomslag for å koble Askeladden opp mot AIS. (Automatisk identifikasjonssystem eller Automatic Identification System, forkortet AIS, er et antikollisjonshjelpemiddel for skipsfarten. Fartøyer som har utstyr for AIS om bord sender ut og utveksler informasjon om sin identitet, posisjon, fart, kurs, osv. over frekvenser på VHF-båndet).

Vi må gå ut i fra at fartøy som inngår i museenes faste samlinger har museumsnummer. Noe usikkert er det om fartøy som museene tar imot for å bruke i f.eks. formidlingsøyemed, får slike nummer. Museene skiller i dag gjerne mellom ulike «nivåer» av gjenstander og underkaster disse ulike former for grader av vern.

Det finnes i dag en rekke registre over små og åpne båter. Stort sett er dette båter som inngår i museers samlinger. Men det finnes også en del oversikter som er laget av andre som eksempelvis kommuner, enkeltpersoner og foreninger. Disse oversiktene er nok av ganske skiftende kvalitet og det er lite konsekvent benevningsbruk i registreringene.

To innspill:

1) Kommentar fra Olve Utne ved Tradisjonsbåtregisteret, Nasjonalbiblioteket: De tidligere registreringsnumrene for fartøy inneholdt en fylkesidentifikator (f.eks.: Møre og Romsdal var M- i det eldre systemet og T- i det nyere), et løpenummer, og, i det eldre systemet, en avsluttende kommuneidentifikator (f.eks. -T for Tustna kommune). Det nåværende småbåtregistreringssystemet er en kombinasjon av bokstaver og siffer.

To ulemper ved et system som er basert på geografiske identifikatorer er:

- Fartøy skifter eier og/eller eieren flytter. Da vil tilknytning til gårds- og bruksnummer være uegnet som primær identifikator over tid.
- Kommune- og fylkesstruktur har gått gjennom flere reformer, den nåværende reformen er ikke helt ferdig, og enda flere kommer nok.

Om et slikt system likevel skal være praktisk gjennomførbart, bør identifiserende elementer være basert på første eiers plassering. Men i en god del tilfeller vil dette ikke være tilgjengelig informasjon – jfr. bl.a. salg av eldre fartøy uten eierhistorikk på finn.no.

Et rent numerisk løpenummersystem kun basert på rekkefølge av registrering i katalogen (f.eks. = tradisjonsbåtregisteret på Lokalhistoriewiki.no) vil innebære en lavere registreringsterskel. Annen informasjon, inkludert nåværende og tidligere registreringsnummer, museums katalognummer og eier- og gårds-/bruksnummertilknytning, hører etter mitt syn hjemme i informasjonsmalen, og man tar dermed også høyde for at denne informasjonen ikke forutsettes for å kunne registrere fartøyet i basen.

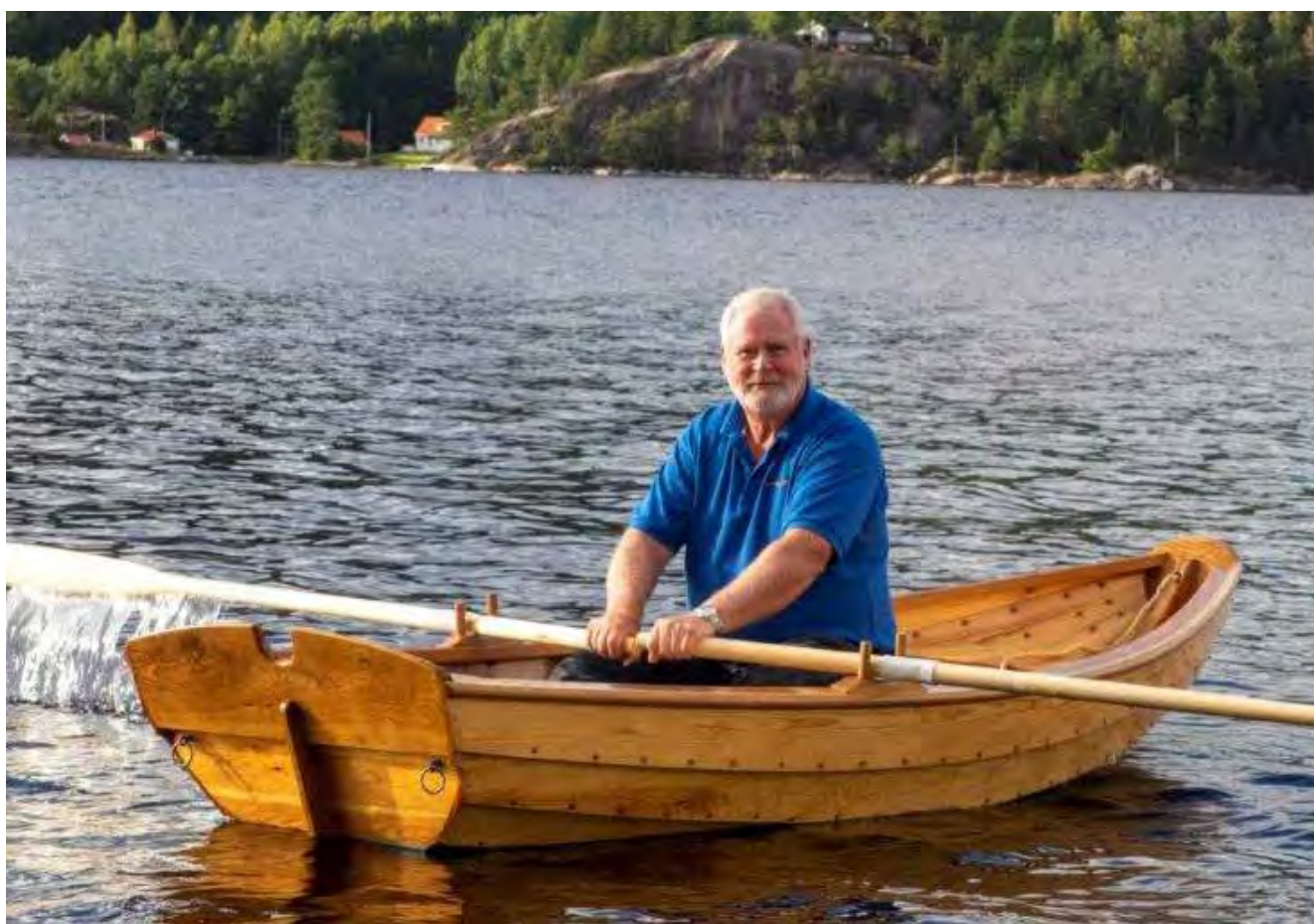
Det jeg derfor tenker er at det ideelle ville være et løpenummersystem a la aksesjons-nummer. Konkret vil jeg anbefale løpenummer av type:

[baseidentifiserende bokstavkode]-[løpenummer]

Baseidentifiserende bokstavkode, som først og fremst er aktuell utenfor wikien, kan for eksempel være «tbr-» (fork. av TradisjonsBåtRegisteret).

Løpenummer kan enten

- være sifferuavhengig og gå fra 1 og opp uten ledende nuller, eller ..
- ha et fast antall siffer, gjerne underdelt med bindestrek om antallet faste siffer overstiger 4. Et sekssifret løpenummersystem (123-456) muliggjør en million registreringer om man begynner på 0; et sju-sifret løpenummersystem (12-34-567) muliggjør ti millioner registreringer.



Prammen finnes langs kysten, i fjorder, i vassdrag og innsjøer i hele Norge. Foto: John Andersen.

2) Kommentar fra Jon Bojer Godal: I og med at vi operer med namn, er det rimeleg å halde fram med dei. Nordlandsbåt er nordlandsbåt anten han finst i Trøndelag i Finnmark eller i Oslo. Identifisering kan vera Nor, stad der båten er til dømes Osl og eit løpenr + eventuell adresse/telefon nr til eigar + dato for registrering. Tilsvarande for åfjordsbåt Åfj, Trh og nr. o s b. Også for båtbyggeriidentifiserte båtar kan vi ha tilsvarande Vol for Vollan, Bre for Bremsnes o s b. Av di dei typiske båtbyggarmåla som skal hefte til registreringane varierer med typane vil til dømes standard fiskeriregistrering med loa i engelske fot vera lite opplysende for mange av typane. Somme typar blir målte i gamle alen og somme i nye, somme i norske halve alen (fot) og somme i 30 cm fot. Dette er med på å understreke at typeinngang er eit greitt utgangspunkt. For å taka vare på karakter er det viktig at båtane blir målte etter same prinsipp som det båtbyggaren brukte.

Behov for nasjonalt register

Vi mener det er et behov for å opprette et nasjonalt register for små og åpne båter som både skal benyttes for å arkivere informasjon fra fremtidige registreringer og for å samle tidligere registreringer og arkiver. I alle fall bør det for sistnevnte lages en oversikt slik at det blir mulig å hente ut ønskede data fra disse arkivene.

Registeret må ta høyde for å kunne registrere båter med tilhørende system (gjenstander, naust, stø, osv.). I samband med registreringer av båter hører metoder for oppmåling, tegning og scanning og/eller fotogrammetri av båter. Registeret må fungere godt både i forhold til faglig god dokumentasjon og som formidlingskanal både for fagfolk og publikum.

Vi anbefaler at Tradisjonsbåtregisteret som finnes på nettstedet lokalhistoriewiki benyttes og videreutvikles. Samarbeid om arkiver og registre som brukes av museene (DigitaltMuseum), Norsk kulturråd og Riksantikvaren (Askeladden) og Norsk instiutt for kulturminneforskning (NIKU) bør også vurderes.

Forbundet KYSTEN har samarbeidet med Lokalhistorisk institutt om opprettelse og utvikling av Tradisjonsbåtregisteret fra det ble opprettet. Registeret fungerer godt i dag men det er behov for en del justeringer for å imøtekomme behovene for de registreringene vi mener må iverksettes så snart som råd er, i en første fase av arbeidet med en verneplan. Blant annet bør registeret deles i ett register for små og åpne båter og ett for større fartøyer. I dag finnes begge disse båtkategoriene i Tradisjonsbåtregisteret. Sistnevnte bør vær registeret for små og åpne båter.

En fordel med å velge Tradisjonsbåtregisteret er at fagfolkene som drifter dette registeret er svært kyndige og har vist å bistå oss i Forbundet KYSTEN og andre som publiserer artikler og stoff om båter på en utmerket måte. Vi har hatt ett møte samt hatt e-post korrespondanse med Norsk Lokalhistorisk Institutt, Nasjonalbiblioteket knyttet til forprosjektet om verneplanen og det bekreftes at instituttet vil være med å utvikle et register for små og åpne båter. Det inkluderer også arbeidet med å utvikle gode maler og skjema for registreringer. Og, som nevnt ovenfor, arbeide videre med identifiseringsspørsmålene.

6. Kunnskap og kompetanse

Det er behov for å sette i gang tiltak og programmer for å øke kunnskapen og kompetansen for de som vil ha ansvar for og arbeide med vern og bevaring av små og åpne båter.

Kulturminneforvaltningen, først og fremst i fylkene

I samband med regionreformen og overføring av ansvaret for fartøyvernet til fylkeskommunene er det helt nødvendig med skoloring av aktuelt personell. Det har kommet klart frem at fylkeskommunene mangler både ressurser, nok personell og nødvendig kompetanse for å kunne håndtere ansvaret for fartøyvernet. Vi har også erfart at flere fylker ikke er klar over at ansvaret for fartøyvernet også inkluderer de små og åpne båtene (den nasjonale oversikten må imidlertid på plass før fylkeskommunene kan ta over).

Utvikling av kurstilbud

Vi foreslår at det opprettes kursprogrammer om kulturminne- og fartøyvern etter modell av Riksantikvarens program «Utviklingsnett» som ble satt i gang på begynnelsen av 2000-tallet i samband med at kommunene skulle tildeles mer av ansvaret for kulturminnevernet. Et resultat av dette programmet var opprettelse av studietilbud i regi av flere av universitetene og høyskolene i Norge i samarbeid med Riksantikvaren. Målgruppen var ansatte i kommunene og andre med oppgaver og interesse for kulturminneforvaltning. UiT er en naturlig samarbeidspartner da man her allerede er i gang med utvikling av et studietilbud knyttet til tradisjonsbåt i samarbeid med Forbundet KYSTEN m.fl.

I disse dager pågår det et utviklingsarbeid i regi av UiT – Norges arktiske universitet der målet er å opprette et studium på bachelornivå i tradisjonsbåtbygging. Forbundet KYSTEN er med i en referansegruppe tilknyttet dette arbeidet. I et utkast til studieplan inngår fagområder som båthistorie og dokumentasjon.

Opplæring er forvaltingsansvar. Riksantikvaren eller Norsk Handverksinstitutt bør ha ansvar for opplæringen av første generasjonen av de som skal registrere. Det dreier seg om å lære opp folk

som kan kurse nye. I tillegg til UiT er samarbeid med Forbundet KYSTEN, museene og fylkeskommunene aktuelt.

Vi har også drøftet muligheten for å utvikle en kursserie om båt- og fartøyvern med Studieforbundet kultur og tradisjon. Dette studieforbundet, hvor blant andre Forbundet KYSTEN, Norsk Forening for Fartøyvern og Norges Museumsforbund er med, har mange års erfaring med å drifte landsdekkende kurstilbud sammen med NTNU og flere høyskoler. Studieforbundet kultur og tradisjon bekrefter at de gjerne er med å utvikle et eller flere studie- eller kurstilbud sammen med Riksantikvaren og andre relevante institusjoner, gjerne et universitet eller en høyskole. Eventuelle studie- og kurstilbud kan legges opp både med eller uten studiepoeng. Kursprogrammene kan for eksempel legges opp som en kombinasjon av selvstudier og helgesamlinger. Også her kan UiT være en mulig samarbeidspartner. De foreslåtte bygghyttene bør også innlemmes i dette.

Målgruppen for et kurstilbud kan, foruten ansatte i fylkeskommunene, være museumspersonell, ansatte i kommuner og frivillige organisasjoner. Et kurstilbud bør også legges opp slik at det stimulerer til å etablere nettverk om kunnskap på tvers av miljøene.

Registreringer fordrer kunnskap

Som nevnt må det i første fase i arbeidet med en verneplan gjennomføres omfattende registreringer av båter og respektive systemer (gjenstander, naust osv.). Det er viktig med god kvalitet på registreringene derfor må de som skal utføre registreringene ha tilstrekkelig faglig kompetanse.

Registrering ved skanning/fotogrammetri eventuelt supplert med tegning og tradisjonell oppmåling er aktuelt. Det vil i alle fall være behov for opplæringsprogrammer om registreringsmetoder. Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU) bekref-

ter at de gjerne blir på å utvikle kursprogrammer og vil være en samarbeidspartner. NIKU opplyser at teknologien og den faglige kunnskapen er der. De foreslår først et pilotstudie (se kap. 8), hvor nye og gamle metoder blir samkjørt på en god måte. Det handler om å ta med det beste fra det Bernhard Færøyviks og Arne Emil Christensens virksomhet og trekke dette inn i mere moderne dokumentasjonsramme (skanning/fotogrammetri). Når så metoden er bestemt, kan vi iverksette et opplæringsprogram, kursing osv. Det er behov for mange langs kysten som kan mestre denne metodikken. Vi foreslår at det foruten NIKU vurderes å trekke inn Studieforbundet kultur og tradisjon og Lokalhistorisk institutt og UiT i arbeidet med å utvikle kursopplegg.

Når den første runden av registreringer og innsamlinger er gjort mener vi at det vil foreligge store muligheter for forskningsoppgaver og studier.

Vi vil også peke på at det vil være et behov for et stort båtarkiv knyttet opp mot UiT og Tromsø universitetsmuseum.

De siste tiårene har det skjedd store endringer i dokumentasjonsmetoder, noe som gjør det mulig å samle inn store mengder data på svært kort tid. Dette gir muligheter til å lage gode oversikter som gir grunnlag for prioritering og utforming av langsiktige vernestrategier, samtidig som det gir nye muligheter for forskning og formidling (fra den nylig fremlagte Stortingsmelding «Nye mål i kultur- miljøpolitikken», Meld.St.16 (2019 – 2020), Kap.11.6, dokumentasjonsteknologi).

7. Pilotprosjekter og utvikling av modeller

Vi foreslår at det gjennomføres minst åtte pilotprosjekter som skal arbeide med kunnskapsutvikling og utvikling av modeller. Eventuelt også forskningsprosjekter. Disse vil være viktige bestanddeler for å kunne lage en god verneplan.

Vi foreslår følgende pilotprosjekter:

- **Den fullstendige båten.** Hordaland/Vestland. Utvikling av metoder for kartlegging og dokumentasjon av båten som system: Båt, stø, vorr, gjenstander, kulturmiljø. Og/eller lage ett forslag til en regional verneplan for fylket Vestland. Ansvarlig/prosjektleder: Arne Høyland.
- **Scanning/fotogrammetri /tegning/oppmåling:** Utvikling av et opplæringsprogram om moderne dokumentasjonsrammer (skanning/fotogrammetri) hvor nye og gamle metoder blir samkjørt. Samarbeid med NIKU og UiT.
- **Utvikling av et representativt system** (utvalg, båttyper, kategorier, kriterier for vern og fredning). Utvikling og utprøving av et lokalt system/program. Med referanse/mal fra prosjekt «Geitbåten som system». Det viktigste av alt er å lære folk opp i dei ikke- litterære systemene; posisjonsmål, brøk, siktelinjer og indre bilde av form. Ansvarlig: Jon B. Godal/Geitbåtmuseet.
- **Bygghytter:** Utrede en modell fordi det i forbindelse med arbeidet med en studieplan i tradisjonsbåtbygging er foreslått å basere studiet på en desentralisert verkstedsmodell som kan passe med etablering av bygghytter. Ansv: UiT i samarbeid med Museet Kystens arv, Geitbåtmuseet, Oselvarverkstaden (flere kan være aktuelle).

- **Lage en lokal verneplan for sjekter.** Med registreringer. Samarbeid mellom kystlaget Fredriksvern, Larvik kommune og ev. Sjøfartsmuseet i Larvik. Lokalt prosjekt for Stavern og søndre Vestfold, eventuelt utvide til deler av Telemarkkysten, Agderkysten som et kulturområde. Ansvarlig: Kystlaget Fredriksvern.
- **Tanavassdraget** - fra fjord til fjell. Båt, naust, systemer. Registreringer, utvikle en regional forvaltningsmodell/verneplan. Vektlegge det samiske. Ansv. Tana museum i samarbeid med Universitetsmuseet, UiT.
- **Samisk båtterminologi**, i regi av Mearrasiida – Sjøsamisk kompetansesenter.

Mearrasida ønsker også å være med på å utvikle en regional bygghyttemodell.
- **Innlandsbåter.** Anno Museum er interessert i å utrede en mulig pilotstudie.



Sjekten Z-96 er bygget ved Stavern Båtbyggeri i 1944 og fikk sin Kvikk 6-7 hk motor fra Fredriksvern Motorverksted, som lå vegg i vegg. Båt og motor har holdt sammen siden. Båten ble restaurert av Kystlaget Fredriksvern i 1999-2005. Foto: Lars A. Solberg

8. Sektoransvar og samarbeid

Når vi nå tar til orde for en bred tilnærming til hva en verneplan skal omfatte er det nødvendig med et bredt samarbeid og involvering av flere institusjoner og miljøer.

Nasjonalt nivå

Vi mener at Riksantikvaren som er oppdragsgiver for dette forprosjektet, fortsatt bør ha det overordnede ansvaret. Men fordi verneplanen vil omhandle aspekter som materiell og immateriell kulturarv, kunnskap og kompetanse er det naturlig at institusjoner som Norsk handverksinstitutt og andre som representerer relevante felt og har delansvar, trekkes inn i et samarbeid. På overordnet nivå er Norsk kulturråd og Riksantikvaren kanskje de viktigste institusjonene her. Sametinget bør også ha en rolle på overordnet nivå.

Et nasjonalt ansvar for en verneplan kan vurderes lagt opp etter modell av det tidligere direktorat-samarbeidet om kystkultur. Bak dette samarbeidet sto Fiskeridirektoratet, Kystverket, Riksantikvaren og Norsk kulturråd. Samarbeidet resulterte i en «Handlingsplan for kystkultur 2011 – 2014» og de fire direktoratene sto bak årlige konferanser om kystkultur som trakk til seg deltagere fra en rekke samfunnsfelt og institusjoner.

En tilsvarende modell for samarbeid på statlig nivå om verneplanen kan bestå av institusjoner som Riksantikvaren, Norsk håndverkinstitutt, Norsk kulturråd, Utdanningsdirektoratet.

Kulturarvpolitikken er delt mellom flere departement. For å lette samarbeidet og gjøre det enklere å se forvaltningen av blant annet den materielle og den immaterielle kulturarven i sammenheng, skal det etableres et departementenes kulturarvforum etter modell av departementenes verdensarvforum og den interdepartementale landskapsgruppen (fra den nylig fremlagte Stortingsmelding «Nye mål i kulturmiljøpolitikken», Meld.St.16 (2019 – 2020), Kap. 10.3.2).

Andre institusjoner og organisasjoner på nasjonalt nivå som kan trekkes inn i et samarbeid er Norges Museumsforbund, Forbundet KYSTEN, Norsk Forening for Fartøyvern, Kontaktrådet for fiskeri- og kystmuseer (KFK), organisasjonene for nasjonale minoriteter m.fl.

Fylkeskommunene

Fylkeskommunene har formelt fått ansvaret for det meste av kulturminnevernet. Men det forutsetter et det følger med ressurser slik at de kan bli i stand til å ta dette ansvaret. Vi viser til omtale av fylkeskommunenes rolle i kapittel 4.

Kommunene

Oversikt over båter og lokale miljøer med kompetanse bør innlemmes i kommunale kulturminneplaner. Fylkeskommunene må samarbeide med kommunene og kan delegere oppgaver. Dette kan også lette arbeidstrykket for fylkeskommunene. Kommunene kan trekke inn kystlag, museer og andre foreninger i et samarbeid. Det er helt nødvendig å trekke inn kommunene i dette arbeidet.

9. Konklusjoner og anbefalinger

Følgende er en stikkordsmessig oppsummering

Forutsetninger/premisser

- Det skal lages en nasjonal verneplan for små og åpne båter
- Dette forprosjektet gir føringer og forslag til målsetninger og innhold i en slik verneplan.
- Riksantikvaren skal ha det overordnede ansvaret men sentrale departementer og direktorater må tildeles en rolle
- Det grunnleggende prinsippet for vern er: Et representativt utvalg
- Vern av både materiell og immateriell kulturarv må ligge til grunn
- Sametinget skal ha en rolle
- Nasjonale minoriteter skal ha en rolle
- Alle typer materialer er aktuelle for verneplanen: Tre, plast, aluminium
- Vernestatus bygger på båten (verneobjektet) og ikke eier
- Riksantikvaren må fortsatt ha ansvaret for byggverk dvs. stø med naust og innhold.

Anbefalinger

- På nasjonalt nivå: Styringsgruppen/styret for en verneplan legges opp etter modell av det tidligere direktoratsamarbeidet om kystkultur. Ansvarlige institusjoner er Riksantikvaren, Norsk håndverkinstitutt og Norsk kulturråd.
- Det etableres regionale utvalg/sentra/nettverk der fylkene, museer, kystlag, båtbyggere/båtbyggerier m.fl. er med. Rammene rundt de regionale utvalgene/sentraene er bygghytter som også forvalter verneverdiene i respektive regioner.
- Første fase i arbeidet med en verneplan består av følgende: 1) Omfattende registreringer og 2) gjennomføring av pilotprosjekter. Denne første fasen må være et entydig statlig ansvar
- Riksantikvaren og Norsk håndverksinstitutt har det overordnede ansvaret for vern og fredning. De trekker inn de regionale sentraene i arbeidet med å opprette en verneliste.
- Vern:
 - Det skal opprettes en verneliste med ca 2000 båter
 - Hoveddelen av båtene som vernes er båter ute av ordinær bruk. Dette fordi de må betraktes som «arkiv» og må vernes «mot bruk».
 - Med de arkiverte båtene som forbilde lages kopier og nye båter. Dette for å videreføre også den immaterielle kulturarven.
 - Bare unntaksvis kan vernede båter være i bruk.
 - Et utvalg av vern og fredning handler om den fullstendige båten der båten med naust, stø, vorr, gjenstander vernes eller fredes i sin helhet.
- Fredning:
 - Fredning er aktuelt kun for båter og system (den fullstendige båten)
 - Riksantikvaren er fredningsinstans
- Kunnskap
 - Det bør utvikles kursprogrammer for ansatte i den fylkeskommunale kulturminneforvaltningen, for registratorer og andre.

Verneplanen; organisering av prosjektet

Forbundet KYSTEN kan ta på seg ansvaret for å lede prosjektarbeidet med en verneplan. Det forutsetter finansiering. Det opprettes en styringsgruppe som består av representanter for Riksantikvaren, Norsk kulturråd, Sametinget, Norges museumsforbund, Norsk håndverkinstitutt og eventuelt andre relevante institusjoner.

Verneplanen – fremdrift og milepæler

Prosjektperioden er fra februar/mars 2021 til utgangen av 2023. Vi foreslår at arbeidet med en verneplan starter opp med en større oppstartskonferanse i Tromsø i februar eller mars 2021. Arrangører er UiT, Riksantikvaren og Forbundet KYSTEN.

Når	Aktivitet
Høst 2020	Arbeid med finansiering og søknader
Feb/mars 2021	Oppstartskonferanse i Tromsø
Mars 2021	Etablering av en prosjektorganisasjon
Mars 2021 - 2023	Produksjon av verneplan
Høst 2021 - 2023	Registreringer
Høst 2021 - høst 2022	Gjennomføring av pilotprosjekter
Høst 2023 og fremover	Utvalg til verneliste
Møter i prosjektledelsen/styringsgruppen	Løpende

10. Vedlegg

- Skikk og kulturgeografi
- Om vern av båtar
- Verdi
- Å karakterisere
- Om å planlegge for vern
- Lesa båt
- Det trengst mange båtar
- Å gjera utval
- Om freding
- Den fullstendige båten
- Nordvestlandsbåter
- Bygghytter





Lystbåten «Kanutten» 27 fot, bygget i 1952 av båtbygger Teigen, Gresvig båtbyggeri i Fredrikstad. Senere (1963) modifisert med mahognyhytte av samme båtbygger. Foto: Hroar Hesselberg.

Skikk og kulturgeografi

Tradisjonsbåtar dreiar seg om skikkar.

Noko av det typiske for landet vårt er at det har gjeve oss identitet. Heimstaden har vore viktig. Det har rådd ei grunnleggjande kjensle av å høyre til i eit landskap. Denne identiteten har uttrykt seg som fellesskap i form innafor den krinsen som den einskilde høyrde til i.

Av Jon Bojer Godal

Ulike stader har (hatt) ulike skikkar

Målføra har geografisk fordeling. Byggeskikken fordeler seg geografisk. Administrative grenser er knytte opp mot det den einskilde kjende seg som. Om trønderen ikkje var trønder villa han skjæms, heiter det. Det låg vyrdnad i høve heimstad. Naturgrunnlag, ferdsel, historie og mange faktorar det ikkje alltid blir tenkt så mykje over, har verka inn på sjølvkjensla.

Målføre, hus, klesdrakt og båt var ikkje noko som ein berre tok av seg eller på seg. Dei var ein del av det utvida eg. Med industrivekstsamfunn, einsrettande politikk og mobil arbeidskraft har det lenge kome både direkte og indirekte angrep på den innarbeidde kjensla av å høyre til, på ein stad, i ei slekt, i ei bygd, i eit lagdøme.

Anonymiseringa gjeld språkleg normalisering, statleg finansiert og regulert bustadbygging så vel som bygging av uthus i landbruket. Det gjeld overgang frå lokale båttypar til meir eller mindre serieproduserte farkostar som blir spreidde over heile landet

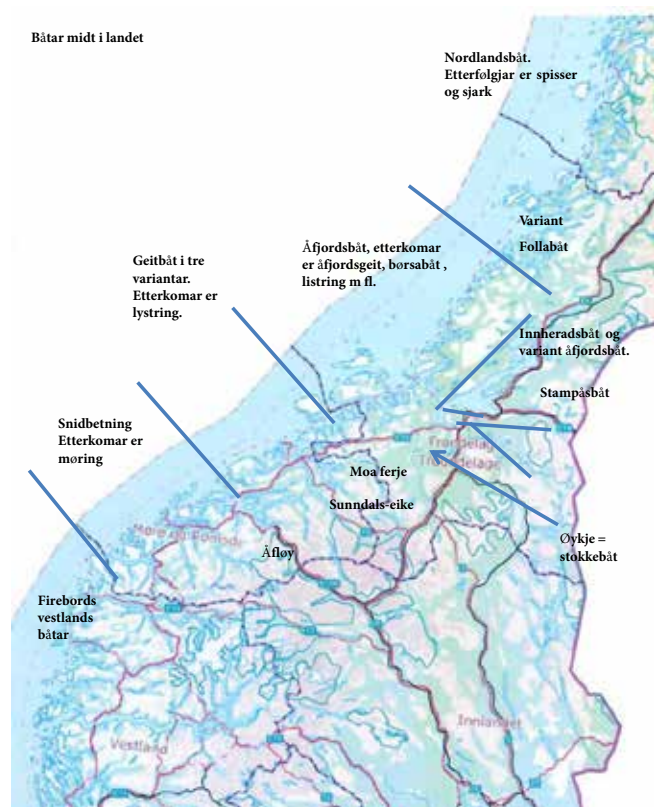
Ein heil del av kledda kjem i dag frå motsett side av jorda. Skjortene kjem kanskje frå Thailand. For 45 år sidan var dei heimesauma. Bilen kjem kanskje frå Japan. Kjerrar og sledar kom frå Moelv eller ei lokal smie.

Kommunereformer og sentralisert skole er viktige faktorar i det å bryte ned kjensla av å høyre til på ein viss stad. Nummer i staden for namn på hus og heim gjer oss også meir anonyme. Det blir ikkje like naturleg som før å seia vi aurgjeldinga, vi staværinga eller me raulendingar.

Kanskje det er mange som konstruerer seg ein slags collage av element som byggjer den personlege identiteten. Denne moderne personlege identiteten er geografisk uavhengig, men blir kanskje plassert i eit eller anna slags sosialt hierarki. Somme strevar. Dei finn ikkje svar på spørsmålet kven er eg?

Poenget no, er at det for båtane sin del, har funnest ei svært tydeleg kulturgeografisk fordeling, men som no er viska ut av industrisamfunn og handel. Vi kan ikkje lenger sjå på dei industriproduserte båtane kor folk kjem frå, slik som vi i høg grad kunne før. Jamvel om båtane var like, avslørte fargar på ripene om det var staværing eller stjørnværing i båten. Keip og tollepinnar kunne også avsløre heimstad.

Det var fram til motoren kom at identiteten til båtane var heilt klar. No kan eg ikkje lenger møte opp med til dømes med åfjordsbåten og såleis gjeva seg til kjenne som trønder. I vårt omskiftelege samfunn er både båten og den som er oppi geografisk uavhengig.



Kart syner ei fordeling av typar midt i Noreg.

Natur og tradisjon

Å forklare kvifor dei ulike typane av båt vart som dei vart på dei ulike stadene kan bli ei omfattande

drøfting. Det basale er sjølvsagt. For å kunne fara på havet trengst det noko å fara i. Den tingen vi lagar lyt det finnast emne til. Det havet vi skal ut på har ein viss karakter av både vind, bølger og straum. Båten lyt passast inn i det naturmiljøet han veks fram på.

Vinden og straumane var ulike på ulike stader. Bylgjene var annleis i fjordar og i ope hav. Skogen var annleis i sør enn i nord, Fisken sto på ulike djup, ulikt langt frå land, i ulike mengder og til ulike tider på året.

Ein grunnleggjande likskap i den nordiske båt-kulturen er kombinert med tilpassing til lokale vilkår. Båtane har både felles grunndrag og lokale særpreg. Spenninga mellom differensiering og fellesskap vil gjelde både i stort og smått, lokalt så vel som nasjonalt og jamvel vidare ut.

Til tradisjonen høyrer språk, målesystem, handlingsmønster, system for storleikar og for tilpassingar tril ulik bruk. Det er tydeleg at alle båtane langsetter kysten i utgangspunktet og så langt som vi kan sjå attover, har nytta same måleining. Det er den gamle alna, *båtalna*, *nevalna* som er 55 cm lang. Denne står for eit kulturelt fellesskap i båtane så langt som dette er kartlagt både innan Noreg og på Island. Færøyingane nytta *stikke* på 58 cm, medan svenskane ei alen som var 59 cm.

Seinare er dansk-norske alen teken inn som måleining i somme av båt-typane her i landet. Den er 62,8 cm. Det gjeld til dømes åfjordsbåten og nordlandsbåten. Frå 1917 kom jamvel fot inn som måleining i båtane. Då var det engelske fot som etter kvart tok over i lengdekarakteristikken.

Også nemningsbruken er i høg grad felles. Ord som *kjøl*, *hals*, *ripe*, *stamn*, *tilje*, *band*, *åre*, *keip*, *toll*, *styrvol*, *master* og *rå* går att. Uttala kan endre seg noko, men ordstamma er den same. Det gjeld jamvel særnemningar knytt berre til ein eller nokre

få typar. Det er slike som *ørhu, rem, kjempe, slag, snelle, bras, urve, hunbore, priar og pente*. Så lenge som det er tale om båt i eigentleg forstand, med kjøl og som kan seglast, kan det i høg grad seiast: *Båtane i landet vårt dreiar seg om variasjon over tema innafor ein samanhengjande kultur.*

Det er i detaljane at variasjonen blir synleg. Då blir kulturgeografien tydeleg. Variasjonen innan båtkulturen svarar til målføre i språket. Det er jamvel slik at grensene mellom målføra rett som det er fell saman med grensene mellom ulike typar av norske båtar, så vel som at det blir samanfall i byggjeskikk på land og byggjeskikk på sjøen.

Det kulturelle spranget ved utlaupet av Åna Sira, markerer grensa mellom Vestlandet og Austlandet. Dette spranget er å sjå til ganske stort. Båtane får ei anna form austom i høve til vestom. Breidda austom er ofte 1/3 til 2/5 av lengda (L). $2/5 L$ er same relasjon som for mellomjektene i vest. Breiare enn skipbåtar og småjekter. Breiddene på dei vanlege tradisjonsbåtane i vest og nord er som $1/4$.

Grensa mellom vest og aust omfattar også ganske store språklege sprang. Ordet *færing* er ikkje med i aust. Sjølve grunn-omgrepet for båtar i vest seier ingenting til ein austlending. Ordet *snekke* kom inn i Romsdal ein eller annan gong etter 1960(?) som nemning på motorbåtar for fritidsbruk. Ordet seier lite og ingenting til ein som er vaksen opp i den vestvende delen av norsk båtkultur. Ordet *skøyte* kom til Møre med bankskøytene, redningsskøytene og etter kvart los-skøytene heilt på slutten av 1800-åra.

Det lyt bli eit omfattande studium for seg å karakterisere og leite etter årsaker til det store kulturelle spranget mellom aust og vest. Kor vidt desse skilnadene kan følgjast oppover elvane og inn i landet er uklart. Somme av båtane i innlandet har slektskap mot kysten i vest. Det er også teikn til at somme innlandsbåtar heng saman med båtkultur

austafor Noreg i Sverige, Finland, Russland og Baltiske land. Mykje er ugjort.

Kulturell diffusjon

Der to ulike kulturar møtest kan den eine verke inn på den hin. Der geitbåten har hatt grense mot åfjordsbåten ser vi at geitbåten har teke inn i seg nokre karakterdrag frå åfjordsbåten. Det er slikt som vaterbord og tverrsegl. Der geitbåten møter snidbetningen ser vi tilsvarande. Romsdalingane fekk ei form på geitbåtane som syner kontakt sørover. Byggjeskikk så vel som målføre har mange overgangsformer.

Typisk for vår tid er ein massiv påverknad frå utanomverda samstundes som teknologiske og kulturelle endringar skjer med stor fart. Når vi skal karakterisere det som skjer, er ikkje lenger *diffusjon* like godt ord som *omvelting*.

Når det gjeld tradisjonsbåtane, høyrde dei heime i ei tid der omgrepet diffusjon kan vera tydeleggjering for prosessar og endringar, men også for 160 år sidan kunne utviklinga gå fort. Det ser vi mange døme på. Skilnaden i høve notida ligg mellom anna i at alle båtbyggjarane uttrykte seg i det same språket, i den same måten å uttrykkje seg på, ut frå den skikken dei høyrde til i. Det dreiar seg om definerande rammer og prinsipp. Johan Hårstad i Åfjord var oppteken av dette. Båten var noko meir objektivt enn den einskilde båten laga av den einskilde båtbyggjaren.

Johan fortalde dette på denne løglege måten: *Båtbyggarn ska itj skriv namnet sitt på båten. Han kan, om han vil, skriv namnet sitt under tofta, for den er laus. Om vi skal seia dette på ein meir akademiske måte blir det slik: Båten tilhøyrer ein høgare objektivitet enn det som er knytt til den individuelle båtbyggjaren.* Klarare kan det ikkje uttrykkast at maksla, måten å bygge på, dreiar seg om fellesskap i form.

Alle som byggjer yter inn i fellesskapet. Samstundes lyt båtbyggerane lye til brukarane, at den individuelle tilpassinga er høveleg. Vi står andsynes eit svært spennande samvirke mellom individ og fellesskap der det felles dominerer i uttrykk, men der individualiteten likevel alltid er tilstades, jamvel om det er ganske diskret.

Båten var fellesskap i form. Båten var vilkår for samband og samkvem. Såleis var båten på ein gong både vilkår og uttrykk.

Ligg det ein djup visdom i dette at båtane ikkje skulle signerast? Ikkje ein gong den vidspurde Johan Hårstad d. e. kunne skrive namnet sitt på båtar han bygde av di båten hørde til ein felles identitet.

Den felles identiteten forplikta. Båtbygginga sto for høgt utvikla kunnskap. Sjølve båtmaksla sto likevel over individet. Når båten uttrykte fellesskapet var det å raske frå seg ein umogleg tanke.

Båtane endrar seg både med tid og stad

Bak oss har vi tider der menneska bygde identitet inn i kvardagen. Det har mellom anna ytra seg som fellesskap i form på båtane. På somme typar er dei ytre kjenneteikna svært tydelege. Det gjeld til dømes nordlandsbåtane og åfjordsbåten. Frå Møre til Rogaland er dei ytre kjenneteikna ikkje fullt så synlege. Vi lyt sjå nærare på detaljar for å kunne slå fast kor båtane kjem frå. Då stig det fram eit anna bilete.

Funksjonsskilnadene på til dømes ein geitbåt i høve grannen i sør, snidbetningen, er langt på veg merkverdig stor. Det går til dømes på slikt som utgangs stabilitet, lotting, stifeting, lengda av den flaten som båten har å liggje på under sterkt seglpress. Snidbetningen er uvørsbåt til havs. Geitbåten er leddrodd båt og dertil trygg i kastevind under bratte fjell. Detaljar uttrykkjer også variantar innafor det vi kallar type. Nordlandsbåten finst i minst

fire variantar; *saltværing*, *ranværing*, *bindaling* og *follabåt*. Dertil blir han produsert til bruk i ulike område så som *yttersidebåt* og *finnmarksbåt*,

Typar og variantar vart bygde og bruka innafor faste grenser. Grensa mellom snidbetningen på Sunnmøre og geitbåten skrått gjennom Romsdalsfjorden. Snidbetningen sneik seg over grensa mot Romsdal, jamvel om denne grensa høyrer til dei eldste vi kjenner til her i landet. Som kjent høyrde Sunnmøre til Bjørgvin bispedøme og jamvel i lange tider til Gulatinget. Romsdalingane derimot, møtte på Frostatinget. Vi lyt tolke denne grensa som uttrykk for funksjonell tilnærming.

Fram mot vår tid og knytt til motoriseringa kjem ein overgang frå kulturgeografiske typar til ein meir individualisert variasjon. Det var etter motoriseringa at båtformene vart styrde av båtbyggeria. Det oppsto nye nemningar, slike som *Finnvikbåt*, *Bremsnesbåt*, *Skorgenesbåt*, *Ulvanbåt* o s b.

Somme av desse får ei ganske lik utforming. Stenødegård, *Skorgenes*, *Kjøpstad* og *Løvik i Tresfjord* er gode døme. Dei har kvar sine merke, men båtane er ganske like. Dei ter seg som type med variantar. *Tresfordbåt* er nemning på denne. Det er likevel ein viktig skilnad. Kwart båtbyggeri har skilt med namn på båtbyggeriet. Båtane blir merkte med desse. Det er ikkje lenger anonyme båtbyggerar som leverer ut frå ein skikk. Det er heller snakk om eit samarbeid og eit samordna uttrykk. Båtbyggeristyrte formgjeving blir eit nytt prinsipp. Første generasjon småe fiskebåtar med motor hadde i Romsdal nemninga *klegg* (Terje Thingvold har fortalt) Det var fiskebåtar basert på skroget i snurpenotbåtar (lettbåt/posebåt/dory). Snurpenotbåtane var i sin tur utvikla frå dei opphavlege doryane, stabledoryane med flat botn. Til snurpenotbåt var det bra med flat botn som bar mykje. Viktig endring frå stabledory var kjøll og ørhu. Nemningane vart etter kvart retta inn mot ein landsdekkande og jamvel internasjonal marknad. Ordet sjark

avløyste ordet klegg. Orda lystbåt og fritidsbåt vart supplert med ordet snekke. Dette var endringar som i hovudsak kom i tida 1960 til 1980.

Sjark er eit vanleg ord i dag, som nemning på fiskebåt. Det har kome til på 1900-talet. Utviklinga let til å ha vore frå *dæs-kaill-hark* (= døyande manns hoste), Notert etter Alfred Lindrupsen som hadde høyrte dette ordet om motorisert halvferderømming i Hammerfest 1917. Det vart etter alt å døme trekt saman til *skailhark* som er notert på Senja (Leidulf Olsrud). Kring 1920 (Irgens Wikerøy) kom visstnok dette ordet i bruk i Lofoten i forma sjark. Det vandra sørover og kom til Trøndelag og Møre i 1970-åra.



Liten klinkbygd dory frå Marøy i Radøy.
Foto: Arne Høyland

Det blir ei ny tid. Merksemda rettar seg meir og meir mot motoren. Det trongst ikkje lenger at båtane var lettrodde, men at dei var trauste og låg godt under bruket, at dei var ein god arbeidsplass i draginga. Dei skulle heller ikkje *slå* om sjøen kom i mot.

Til dei smærre motorbåtane tok båtbyggeria som oftast utgangspunkt i lokal kulturgeografisk type, men utvikla dei etter kvart til meir individualiserte særpreg. Typisk døme er Vollanbåt frå Bindal. Den logiske strukturen bak Vollanbåtane var nordlandsbåt. I første generasjon sjarkar var dette svært synleg. Etter kvart var det berre båtbyggjaren som visste om samanhengen. Slik signalisering av type etter byggeplass var vanleg så lenge som trebåtbygginga varde og jamvel eit stykke inn i plast-alderen.

Som vi har nemnt ovanfor, fekk motorbåtane i Romsdal viktige impulsar frå doryen og lettbåten. Dei var rundbygde som den, men med kjøl og ørhu, stilk og kryssarhekk i tillegg til fleire bord. Doryane var ganske flate i botn. Dei skulle bera mykje og dei første vart rodde. Såleis fekk desse båtane namn etter doryen. Lokal nemning var gjerne *doris* og *snurpedory*. Kjøl og ørhu var herming etter lystringen.

Då kraftblokka kom var det ikkje lenger behov for snurpedoryane. Då vart det ledig produksjons-



Første generasjon sjark. Halvfirderoms nordlandsbåt med motor.

kapasitet. Sildefiskeria var på nedtur og fisket frå motorbåt var på tur opp. Mange skulle ha motorbåt. I Romsdal var snurpedoryen utgangspunktet for den, men kleggane vart litt meir reiste i botn. Etter kvart fekk dei jamvel kjølbord i staden for ørhu. Så langt fram som kring 1975 slo ordet sjark gjennom også i Møre og Romsdal.

I 1964 vart det allminneleg ferie for alle. Mange skulle ha fritidsbåt. Ordet *snekke* vart teke i bruk, men også ord som lystbåt og turbåt vart nytta i marknadsføringa. Det samsvara med Sørlandet og ferieidyll. Snekke og lystbåt er same båten, og skroget er det same som i sjarken..

Historia om båtbygging dei siste 200 åra, er med fåe unnatak ei samanhengjande historie om rask tilpassing til nye vilkår. Det gjengse er at røynsle med lokale båttypar vart nytta som grunnlagsmateriale for utvikling av nye modellar.

Jamvel om det blir overgang frå kulturgeografiske typar, til båtbyggeristyrde modellar og i endra driftsformer blir ein del av den eldre kulturgeografien hengjande att. Sjarkar frå Kjøpstad (i Tresfjord) ser ikkje ut som sjarkar frå Vollan (i Bindal) heller ikkje etter 1970. Det heng att ekko frå tradisjonsbåtane i fleire av dei nye modellane.

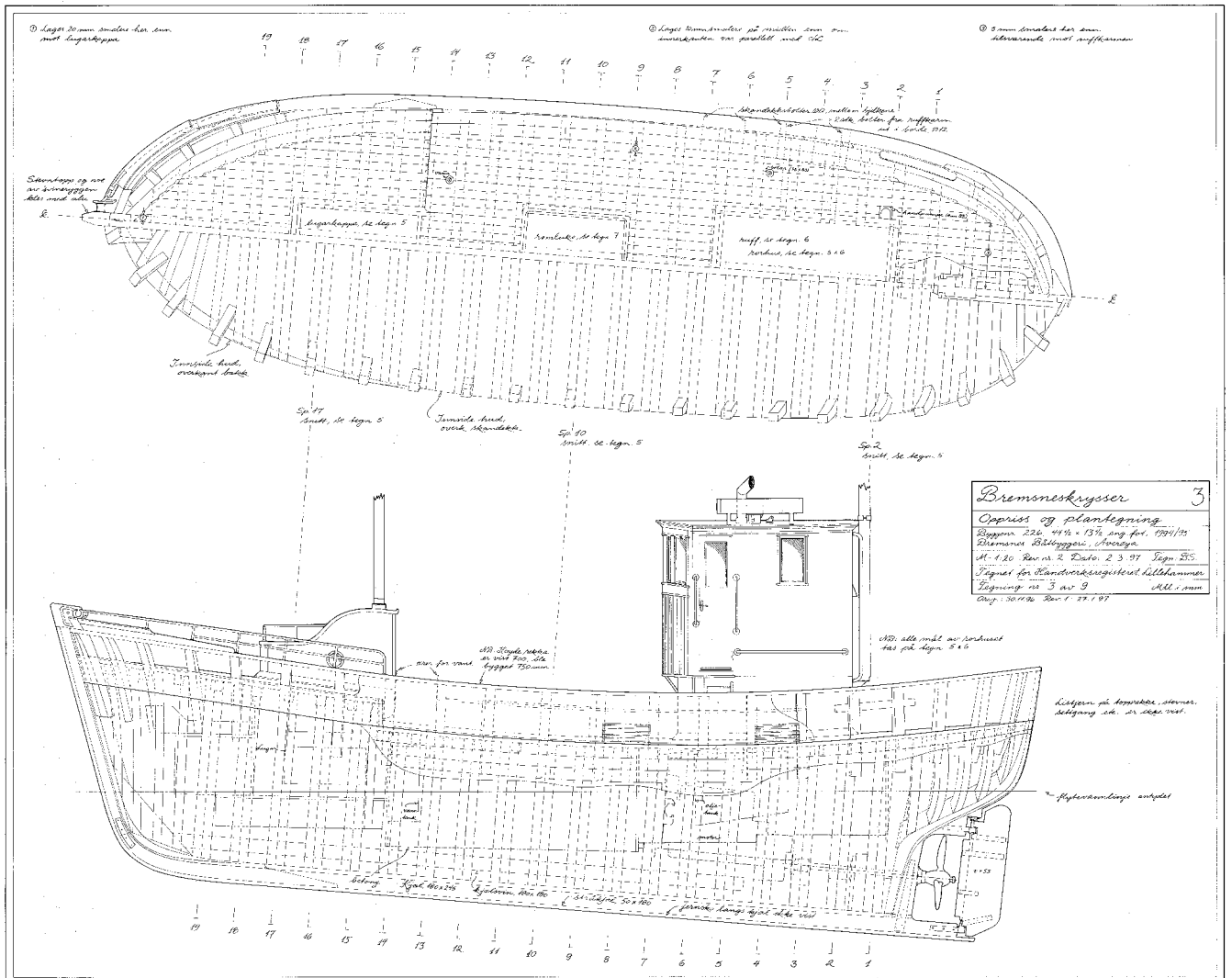
Teikning

Teikning? – det er berre plunder og heft, sa Olav

Forsøk med å slepe ei lang (pølse) og ei rund blåse demonstrerer skilnaden i eigenskapar for runde og strake båtar. Runde båtar vil oppføre seg i prinsippet som den runde blåsa, medan dei strake vil likne meir på pølsa. I bilde 1 er det låg fart. Både den lange og den runde ligg oppå sjøen og om lag like høgt. I bilde 2 er farten auka. Den runde blåsa tek no sjø over seg, medan pølsa ligg like lett og fint oppå. I bilde 3 ser vi tydeleg løft i framenden på pølsa, medan den runde blåsa er dreggen heilt under.



*Slepeforsøk med pølse og rund blåse.
Foto: Arne Terje Sæther.*



Teikning av Bremsneskryssaren Hilding, teikna av Bjørn Skauge.

Denne fysikken har båtbyggerane kjent til. Vi har mange døme på subtile detaljar som er lagde inn i eigenskapane til tradisjonsbåtane. Snidbetningen er berre eitt av mange døme – og som er særleg tydeleg.

Båtane blir breiare sørover.

Om vi held oss til båtane mellom grensa mot Nordlandsbåten og sør til Hardanger, ser vi at båtane gradvis blir breiare. Nordlandsbåten og åfordsbåten varierer kring ei breidd som er lik $\frac{1}{4}$ av L til ei breidd som er lik $\frac{1}{4}$ av l (lengda på hal-sodd). Det blir litt smalare enn $\frac{1}{4}$ av snorlengda.

Aurgjeldingane får ei breidd som er litt mindre enn $\frac{1}{4} L$, men slik at relasjonen endrar seg med storleiken. Det dreiar seg om at Aurgjeldsfæringen er 3 tommar smalare enn $L : 4$. Det er ikkje mykje, men merkande.

Dei vanlege geitbåtfæringane sviv temmeleg presist med $B = \frac{1}{4} L$. Frå og med Romsdalen og til og med Nordfjord er båtane litt breiare. I Hardanger kjem relasjonen opp $B = \frac{1}{4} L \times 1,1$. Først når vi kjem inn i Skagerrak får vi radikale endringar. Straks vi er i Vest-Agder blir normalen at $\frac{1}{3} L = B$.

Enno lenger aust blir dei enno breiare. Båtane blir breiare og rundare i uttrykket (Gøthesen 1977). Lillebaad frå Arendal har B som er $2/5$ av L. I heile Skagerrak varierer båtane mellom B Litt større enn $1/3$ L og til $2/5$ L. Vi forklarar gjerne denne store breidda med at det i Skagerrak alltid er pårekneleg vind. Brei båt kan bera mykje segl, men han er tung å ro.

Vi kan heller ikkje sjå bort frå kulturell kontakt. Østersjøfart og dette at mange sjøfolk hyra seg for hollendarar har nok spela ei rolle. Ymse variantar av sneseigl var i kjend tid det dominerande i sør, medan ymse variantar av råseigl dominerte i vest og nord.

Det påfallande er den store likskapen i vest. Lokale tilpassingar er gjorde med vår hand. Dette fortel mange ting på ein gong. Presisjonsnivået var høgt. Tilpassinga til føremål og lokale vilkår er tydeleg. At det har vore rekna, kjem utanfor tvil. Jamvel om nordlandsbåten er ganske ulik å sjå til enn ein snidbetning, syner dei sentrale måla at det er same språket dei talar.

Båtbyggjarane har vore fri menn. Dei har korkje hatt styringsverk eller organisasjonar over seg. Likevel har dei på ein nokså tydeleg måte uttrykt seg med same språk. Spørsmålet blir då korleis ein på ein så lang kyststrekning har kunne koma fram til så likearta prinsipp og uttrykksformer.

Handelen langsetter kysten kan ha hatt med saka å gjera. Handelen med bjarmane varde frå forhistorisk tid og i alle fall fram til fram til Håkon Håkonsen regjerte. Det gav fart langsetter kysten frå Karmsund til Karahavet. Handelen med skrei har ført med seg ein trafikk mellom Lofoten og Bergen.

Prøving og feiling over 10.000 år har sjølvsagt også verka inn. Målesystem og rekning har likevel mykje med kultur å gjera. Folk har møtts i ulike samanhengar. Normalisering av måleiningar har vore viktig. Vi veit ikkje når det starta. Som konfliktav-

vergende tiltak lyt vi gå ut frå at det er like gammalt som handelen. Vi får ikkje fullgyldige svar, men vi får mange spørsmål som det er mogleg forfølge.

Båt er ikkje berre båt

Geitbåtbyggjarane hadde målepunkt som gjekk på brøk i høve eit førstemål. Dette førstemålet var lengda på stamnskjern. Viktig del av konseptet er at båten vart tenkt ved hjelp av tal knytt til målepunkta. Båten er i båtbyggaren sin tanke ei form han ser for seg og som er knytt til eit knippe med tal. På dette nivået er båtbygging svært abstrakt.

Ved måling av ein båt er det difor viktig å måle slik båtbyggjarane målte. Berre då er dei lesande, dei tankane som båtbyggaren uttrykte med det han gjorde. Difor er det at alle båtane er presenterte med ei gruppe tal, knytt til viktige målestader i båten.

Viktig intensjon med denne framstillinga er:

- Båtane er individ, men som varierer innafor visse rammer. Den einskilde båten er representant for definert type, variant og intensjon. Ofte er dei også justert i høve den bruken båten er tiltenkt å skulle ha. Tilpassingane gjeld såleis både funksjon og stad. Når ein båt er litt ulik ein annan båt, har dette helst med ei medviten tilpassing å gjera.
- Typar og variantar heldt til innafor visse avgrensa geografiske område.
- Typane har system for storleikar, variantar og tilpassing til bruk.
- Variasjonane er ikkje tilfeldige. Båtane synest vel tilpassa til vør og sjø på den staden dei høyrer til.
- Dei grunnleggjande draga av struktur, dimensjonar og proporsjonar er meir eller mindre stabile over tid.

Etter at motoriseringa slo gjennom gjekk den innarbeidde kulturgeografiske strukturen meir eller mindre i oppløysing. Typespekteret vart etter kvart definert av båtbyggeria og ikkje lenger av skikken i området.

Desse båtbyggeridefinerte farkostane byggjer som oftast på utvikling av skrogformer, dimensjonar og strukturar henta frå tradisjon. Den 24 fot lange sjarken frå Vollan Båtbyggeri i Bindal, var i hovudet til båtbyggjar Åsmund Vollan ein halvfjerderøming (nordlandsbåt).

Samstundes med utviklinga av motorbåtane greip endringar av skrogformer og arrangement om seg. Rundhekk (kutterhekk) og kryssarhekk er typiske døme. Styrhuset vart flutt frå framom midten til atterdekk, for på nytt å bli flutt fram o s b.

På 1800 talet møter båtbygging, som gjekk for seg på bygdene, skips- og fartybygging som var regulert byhandverk fram til i 1840. Dette gav grunnlag for utvikling av kravellbygde farkostar til fiskeflåten. Desse småe fartya vart konstruert og bygd i etter prinsipp som hadde hausta tradisjonar både frå båtbygging og fartybygging.

Motorane var i starten nesten for kjøkenbenkproduksjon å kalle. Det fanst i 1920-åra nær 130 motorfabrikkar i Noreg. No er det nokre fåe att, og dei tevlar i ein internasjonale marknad. Båtar bygde i Nordland kan få motorar frå Japan, USA eller Hordaland. Også motorane har utvikla seg frå handverk til industri, og det er ei utvikling som har gått fort. Å bygge ein motor frå modellar i tre til han er ferdig maskinert, er det ikkje lenger mange her i landet som kan – om det er nokon.

Brøk

Fellesskap i form tyder felles språk for form. Det har med vilkår for kommunikasjon å gjera. Det har å gjera med at formene var koda inn i eit språkleg fellesskap. Dem *rækna i brøk*, sa Ole Skålvik. Kommunikasjonen om former var knytt til enkle tal og som løyste ut bilete av form, prosess og funksjon hos den kyndige. Tal og brøkar gjer det mogleg å kommunisere presist om former og funksjonar. Det er når også prosessar og rekkefølgekunnskapen også er felles. At kunnskapen er det vi kallar handlingsboren.

Viktig pedagogisk prinsipp for formidling av handlingsboren kunnskap er herming. Det er å *herme rørsle*. Det er å sjå og gjera. Av og til vert det kalla *oppdagande læring*. Slik læring byggjer på deltaking. Tradisjonen er vorten formidla slik at kvar især er deltakar i ein felles kultur. Fellesskap i form er meir enn ein ytleig skikk. Det dreiar seg om forståing. Det dreiar seg om likeverdige møte.

Det er samband som gjer oss til samfunn

Når båtane er nesten like og samstundes med ein medviten individualitet, då kan det nyanserast. Då kan tilpassinga gjerast med små steg og samstundes synleg for alle som veit sjå. Det tyder i prinsippet at heile det kulturelt avgrensa området som båten høyrer til tek del i drøfting og utvikling.

Alle båtbyggjarane som bygde geitbåtar uttrykte seg i det same språket, i den same måten å uttrykkje seg på. Det dreiar seg om definerande rammer og prinsipp. Alle som byggjer yter inn i fellesskapet. Samstundes lyt båtbyggjarane lye til brukarane, at den individuelle tilpassinga er høveleg. Vi står andsynes eit svært spennande samvirke mellom individ og fellesskap der det felles dominerer i uttrykk, men der individualiteten likevel alltid er tilstades. Båten var fellesskap i form. Fellesskap er mogleg når menneske treffest. Å vera åleine er einsemd. Båten var vilkår for samband og samkvem. Såleis var båten på ein gong både vilkår og uttrykk.

Det blir eit bratt kulturelt skifte når båtane ikkje lenger står for fellesskap i form. Snarare tevlar båtbyggjarane om å få fram individuelle særdrag. Båten er produkt i ein open tevlende marknad. Båtane får skilt som fortel kor dei kjem frå. Båten lyt framleis vera funksjonell og tilpassa bruken og havet han skal på, men han har stiga ut av det som vi kan kalle geografisk identitet.

Det er noko som heiter *patent*. Då er det ein person som har funne på noko lurt og som vil sikre seg fordelane ved ei oppfinning. Dette er det

motsette prinsippet av fellesskap i form. Det tyder å minske fellesskapet. Prinsippet om patent inneheld såleis eit prinsipp om einsemd.

At prinsippet om fellesskap i form, knytt til prosessar, tal og brøkar tilsynelatande har overlevd meir enn 1000 år er vel forklaring god nok på funksjonaliteten. No for tida er formene private. Det er nokon som eig eit konsept. Patent er det diametralt motsette av fellesskap i form. Det verkar stengjande på samkvem.

Er fellesskap i form og identitet knytt til grannskap og landskap noko av det mest karakteristiske som kan seiast om dei før-industrielle skikkane her i landert? Det gjeld skikkar for hus så vel som for båtar. Det gjeld målføre. Det gjeld korleis vi ter oss på mange slags vis. Skikk uttrykkjer fellesskap. Skikkane spenner også over generasjonane. Skikkane sikrar at dei som kjem etter har levekår. Å gjera slik som bestefar og bestefars bestefar gjorde, sikrar varige livemåtar.

Granne er eit godt ord. Det tyder noko i retning av å; *høyre saman med*. Er dei mentale avstandane vortne lengre? Ordet *grend* er av same rot. Å høyre til i ei *grend* vart greitt uttrykt med at alle grendene hadde namn. Alle som budde i Sætergrenda i Valsøyfjorden skreiv seg for Sæther. Dei hadde fellesskap i identitet og identifikasjon.

Fellesskapet både med fortid, notid og ettertid var viktig. *Skikk følgje eller land fly* er gammalt munnhell. Å følgje skikken var sosialt imperativ. Språket er tydeleg. Vi har mange ord: samkvem, samtale, samhald, sams, sameige, samfunn, samkjensle, samflot, samlag, samvirke, Mange av desse orda er på veg ut av språket. Er prinsippet om fellesskap i form den viktigaste bodskapen som dei gamle handverka kan gjeva til notida? Er det grunn til å tenkje på ein ny start mot det å styrke fellesskapet?

Fridom likskap og brorskap som vilkår for båt-tradisjon

Båtbygging har vore fri syssel så langt attover som vi kan sjå. Først i 1979 vart båtbygging definert som fag under lov om fagopplæring i Noreg. Då var det nesten slutt med bygging i tre og tradisjon.

Grunnleggjande samtykt retningsline har vore at båtane ikkje skulle signerast. Dei sto ikkje for eit personleg uttrykk. Fellesskap i form var grunnprinsippet. Alle arbeidde innafor den same og allment aksepterte/vedtekne grunnforma i sitt område. Det er eit djuptgripande brorskapsprinsipp som ligg til grunn. Likevel slik at kvar einskild båt var individuell og svar på eit behov som kjøparen representerte. Den individuelle tilpassinga er varleg, nyansert og diskuré. For den ukyndige kan individualiteten vera vanskeleg å oppdage. Eit slikt brorskap er berre mogleg under føresetnad av ein grunnleggjande tanke om likskap, som er å finne i vår nordiske tradisjon. Den eldre tingsretten her i landet operer med relativ eigeomsrett, odelslov, allmenning, sameige og fri ferdsel var (og til dels enno er?) grunnleggjande føresetnader for samfunnslivet.

Jamvel Kongen står under lova. I den gamle tid fanst jamvel paragrafar for å handtere kongar som gjekk ut over sitt mandat og øvde vald mot folket. Dei skulle jagast av landet og i yttarste konsekvens drepast (§ 50 i Frostatingslova). Det var i samsvar med denne paragrafen at Olav Digre vart avretta på Stiklestad. Han er den einaste kongen nokon veit om som er vorten avretta i samsvar med lov.

Brorskapstanken er også lagt inn i det båtbyggarpedagogiske prinsippet om at kunnskap er løyndom. Då lyt den lærande avsløre kunnskapen. Han lyt *stela kunst*. Det fører med seg eit absolutt prinsipp om likeverd. Når kunnskapen er stolen og avslørt, er dei to, læraren og den lærande, likeverdige fagfellar. Meir konsekvent er det nesten ikkje mogleg å vera.

Fridom, likskap og brorskap (likeverd) er dei grunnleggjande pedagogiske prinsippa som vi har fått frå dei eldre båtbyggjarane.

Om vern av båtar

Vern er knytt til omgrepet verneverdi. For å få fram denne er det viktig å kunne karakterisere. Svært mykje ligg i det å kunne karakterisere og evaluere.

Av Jon Bojer Godal

Symbol eller kunnskapsberar

Symbol

I utgangspunktet finst det to ulike slags motiv for å taka vare på ting som ikkje lenger er i sin opphavlege tiltenkte bruk. Det eine motivet er at gjenstanden har vore knytt til hendingar eller samanhengar som minner. Viktige symbol i vår kultur er slikt som nasjonalflagget og Eidsvollbygningen. Båten er også viktig symbol for livet på kysten, på øyar, langsetter fjordar så vel som ved elvar og vatn. Båten har vore sentral i livsopphaldet her i landet. Ein gammal båt minner oss om dette. Båten har også representert lokal skikk og såleis vore identitetsgjevar. Den tekniske tilstanden er i samanhengen med å vera symbol ikkje det viktige, men at båten er der.

Visse hendingar kan også vera viktige. Shetlandsbåten i Norsk Maritimt museum minner om krig, pågangsmot og overlevingsvilje i ei vanskeleg tid. Den Siste Viking i Stadsbygd (Trøndelag) minner om lofotdrifta frå Trøndelag. Båten etter Jakob Åsan minner om ein makalaus spilloppmakar og forteljar som det går gjetord om.

Gjenstandar med symbolverdi stiller ikkje strenge krav til medstell. Det viktigaste er at dei er der, og at det vi ser gjev det minnet som gjensanden er der for å gjeva. Den Siste Viking har fått ny kjøll og nye halsar. Det er ikkje sikkert at desse halsane er laga på plent same måten som originalt. Dei ligg under tiljene. Ingen ser eller ser etter. Båten ter seg som heil. Dimensjonen og det synlege uttrykket slik han ligg i naustet, er ikkje påverka av ei eventuell ikkje synleg teknologisk endring.

For gjenstandar som er tekne vare på som symbol er det synleg uttrykk, inntrykk tingen gjev og det sjåaren veit om/kan få å vita om, som kvalifiserer. Om ingen visste at Shetlandsbåten vart rodd med rømlingar for tysk overmakt i Noreg, ville det vera ein dårleg båt å stille ut. For gjenstandar som er tekne vare på som symbol er det med andre ord kva som knyter seg til tingen av hendingar, personar og kva rolle tingen har hatt i samfunn og levemåte som kvalifiserer. *Det viktigaste då er at gjenstanden er teken vare på, at historia kring tingen er kjent og at ytste synlege lag er rimeleg intakt.*

Kunnskapsberar

Ting kan vera berarar av kunnskap. Det er når denne kunnskapen let seg lesa. Dette har både med tingen å gjera og med den som les, at vedkomande har innsikt. I svært mange tilfelle trengst det at lesaren granskar. Jamvel omfattande forskning kan av og til bli turvande, for at det som tingen kan fortelje blir tilgjengeleg.

Eit døme på kunnskapsberande gjenstandar kan vera hoggen spon på kyrkjetak. Sponane gjev dei gamle kyrkjene eit levande preg og som er med på å draga kyrkjene inn i ei verd av symbol. Samstundes representerer spon på tak og vegg ein teknologi. Tak med hoggern spon høyrer til dei varigaste tekkingane som finst. 400 år og jamvel av og til meir synest vera ei grei norm på kor lenge tak med kyrkjespon kan vare. Etter ein heil del eksperiment og gransking av gamle spon, ser det ut til at vi er på sporet av i alle fall ein del av dei viktige faktorane som gjer at sponane kan halde seg så lenge. Gamle spon på tak ber i seg kunnskap. Noko av den kan vi finne fram til – når dei blir tekne vare på.

Båtar ber i seg røynsler som er samla gjennom fleire tusen år. Kunnskapen er nedfelt i arbeidsmåtar, krav til material, form, bruk og tilpassing til ulike bruk og lokale vilkår. I tilpassinga til natur, behov og fleire slags driftsformer uttrykker båtbyggerane kva dei veit og kan, noko av denne detaljerte kunnskapen kan bli tilgjengeleg for den som granskar. Båtar dreiar seg mellom anna om temmeleg komplekse kunnskapspakker.

Når det er noko komplekst (til dømes fenomenet båt) som er motivet for vern, trengst det mange gjenstandar. Det er viktig at dei er tekne ut på ein systematisk måter. Til større variasjon, til fleire båtar trengst det. Kvar båt blir representant for noko.

Det trengst med andre ord ei omfattande kartlegging og karakterisering av det som finst av tradisjonsbåtar og deira etterkomarar. Dette blir første steget i arbeidet. Neste steget blir den kyndige utveljinga av båtar som skal arkiverast eller vernast på annan måte.

Analysearbeidet som ligg føre er omfattande. Det trengst for at ei endeleg utveljing av vernverdige båtar kan bli gjort på eit kyndig grunnlag. Det gjeld for dei typane det finst mange av især. Nordlandsbåten er talrik. Snidbetningen er det på hi sida truleg så fåe att av, at alle er verneverdige.

Alder

I lovverket har alder ein tydeleg påverknad på om ein gjenstand er vernecverdig eller ikkje. Alle byggverk frå før 1536 er automatisk og udiskutabelt freda. Hus som er frå tida 1536 til 1650 er i prinsippet automatisk freda, men det trengst verneerlæring. Samiske kulturminne som er meir enn 100 år er automatisk freda. Også i fleire andre samanhengar blir alder tillagt innverknad på kor vidt eit byggverk eller ein gjenstand har vernverdi.

Alderen i seg sjølv er korkje kunnskapsberande eller symbolsk. Sjansen for at ein gammal gjenstand kan fortelje noko om si samtid er likevel til stades. Gamle gjenstandar kan også få stor symbolverdi. Osebergskipet er eit tydeleg døme i den samanhengen. Alderen har såleis i den vernejuridiske samanheng stor innverknad på kor vidt ein gjenstand blir verna. Alderen påvirkar formell status, men er likevel ikkje ein umiddelbart påvisande verdi, slik som symbolverdi og kunnskapsverdi er det. På grunn av den juridsiek statusen vil alder såleis ha ein sjølstendig karakter i høve forvaltinga av byggverk og gjenstandar.

«Ja takk, begge deler»

Denne innstillinga tek for seg båten som bruks-gjenstand, som teknologi og i stor variasjon. Samstundes lyt vi vera opne for at ein del av dei har symbolverdi. Båtar kan ha ei historie knytt til seg og såleis ha verdi ut over det å vera fysisk svar på eit fysisk behov. Det kan jamvel vera koplingar mellom desse to motiva for vern. I det samlararbeidet som no skal gjerast blir det viktig å ta for seg heile breidda. Det trengst å få med seg både teknologi og historie.

Det viktige no blir difor å bygge opp rammer for arbeidet og å syte for eit kvalifisert mannskap. Det trengst brei og omfattande kompetanse og mange nok par augo til å sjå. Forsking og opplæring blir dei første stega.0



Mærdøpram. Foto: John Andersen.

Verdi

Ein gjenstand kan ha verneverdi. Då er gjenstanden på en eller annan måte forteljekraftig. Det som gjer gjenstanden verdfull kan ha ulike samanhengar. Tippoldefar sin kniv har verdi for ein etterkomar av di han veit at kniven har vore i slekta. Etterkomarar kan kjenne det slik. Vi kan kalle det privat affeksjonsverdi.

Av Jon Bojer Godal

Annleis er det med verdier i offentleg samanheng. Når eit fornminne blir freda i medhald av lov, når eit hus blir freda, eller når det frå tilskott frå det statlege Kulturminnefondet er det av di eit forvaltingsorgan har gjort ei vurdering av ein samfunnsverdi. Denne verdien er erklært gjennom vedtak om vern eller ved tilskott til vernevøling. Verdien er ikkje då lenger noko som er relatert til ei mindre gruppe av menneske. Han er allmenn og offentleg.

Den offentlege erklæringa endrar statusen til tingen. Det er ikkje lenger berre eigaren som rår over bygget. Også fellesskapet ved verneinstansmaktene gjer det. Styresmaktene rår over verneverdiane.

Den verneverdige gjenstanden har med dette to sett verdier knytt til seg. Den eine er eigaren sine verdier. Dei er knytte til bruken og nære relasjonar. Den andre er det offentlege sine verdier som er knytt til offentlege erklært verneverdi. Prinsipielt er denne offentlege erklærte verneverdien ein tilført verdi og knytt til styresmaktene.

Det er nærliggjande å forstå dette som oppretting av ein kløyvd eigedomsrett. Eigaren av gjenstanden eig retten til den ordinære bruken (vi kan kalle det *bruksverdien*), medan det offentlege eig og har ansvar for *verneverdien*. Det avgjerande og viktige i samanhengen er at verneverdien er *ein tilført verdi*. Det er ein verdi som først og fremst går ut over bruksverdien.

I ein del tilfelle vil det kunne oppstå konflikt mellom bruk og vern. Prinsippet er det då vernestyresmakta betalar for kostnad som brukaren blir påført på grunn av vernet. Vanleg form er eit offentleg styrt medstell av gjenstanden, at den dyrare vølinga enn den som elles ville bli gjort, vert kosta av vernestyresmakta.

For svært mange av dei verneverdige opne båtane vil det vera bratt konflikt mellom ordinær bruk og vern. Bruk og vern let seg då ikkje kombinere. Det tyder at originalane lyt arkiverast, medan dei ibuande eigenskapane i den originale båten kan prøvast ut i kopiar. I båtvernet vil dette vera det normale. Ved dette vil også den immaterielle kunnskapen (det å kunne bruke og det å kunne bygge) bli vel teken i vare.

Gamle båtar er ofte i vegen for annan bruk av staden der dei står. Slike båtar er eigarane difor ofte glade for at får plass i museum. Det dreiar seg så og seia om eit bergingsarbeid og båten blir gåve. Vanske kan vera at det berre er skroget som kjem. Båtar med fullstendig framdriftsmiddel og anna tilhøyrande utstyr er etter kvart sjeldne.

I Geitbåtmuseet finst nokre båtar som er tilført museet ved at den tidlegare eigaren fekk eller fekk kjøpt rimeleg ein kopi av den båten som gjekk inn på museet. Dette er ein svært god måte for å få båtar til eit båtarkiv. Originalen ber i seg mest mogleg av opphavleg kunnskapsinnhald. Samstundes får vi ein god stimulans til vidareføring av *immateriell kultur* i form av handverk og båtbruk. I det samla båtvernet er den immaterielle kulturen ein viktig del. Koplinga mellom arkivering og aktiv vidareføring av eit kunnande er karakteristisk.

Poenget i samanhengen er at eit vern dreiar seg om å taka vare på verdier. Det er verdiomgrepa som lyt styre handlingar og offentleg forvalting. Klargjering av kva verdier det dreiar seg om er såleis eit første og avgjerande steg i arbeidet.

Å karakterisere

Det er ved å kunne få fram karakteren på farkosten at grunnlaget for ei vurdering av verneverdi blir lagt. Eigenarten i farkosten avgjer. Det er ved å kunne karakterisere at den kyndige dokumentatoren uttrykkjer kompetansen sin. Den *byggteknisk karakteren* og *strukturen* i farkosten er det som fortel om alder og kulturgeografi. Byggjemåtane endrar seg både med tid og stad. Her er nokre stikkord:

Kva slags båt?

Først og fremst lyt ein karakteristikk plassere båten i eit typologisk perspektiv; Er det ein tradisjonsbåt? I tilfelle kva slags type? Det finst område i landet vårt som er kvit flekk på det typologiske kartet. I tilfelle vi står andsynes ein slik båt vil det å kunne ramme inn typen vera oppgåve nr 1. Det er eit stort arbeid. Kjende kartleggingsarbeid har kravd fleire årsverk for kvar type. Personar som arbeider med slikt rekk i eit livstidsperspektiv neppe over meir enn to til tre typar.

Er det ein serieprodusert båt?

Er det ein samlebandsprodusert båt?

Det mest komplekse er tradisjonsbåtane. Det som står nedanfor har først og fremst med tradisjonsbåt å gjera.

Ein båttype er bygd opp av mange delar:

- Eit system for å måle og rekne
- Ein byggeteknisk struktur som både gjeld form, material, handlingsmønster og arbeidsgang.
- Eit system for storleikar
- Ein typisk bruk og med tilhøyrande framdriftsustyr
- Ein kulturgeografi
- Ei breidd av spesialtilpassa kategoriar (bruksføremål).
- Ei historisk utvikling som både kan gjelde bruksmønster, geografi, produksjonsteknisk utvikling, form og storleikar.
- Del av større produksjonssystem, der både ulike kategoriar av båtar så vel som strukturelle element på land (naust og bryggjer), utrusting og fiskevegn er delar.

Ein heil del av det som er lesande tilpassing til storleikar, tilpassing til ulike kategoriar, eller tilpassing til produksjonssystem, er resultat av den praktiske arbeidsgangen og måten som denne blir knytt til den reknemåten og det målsystemet som båtbyggaren kan. Såleis vil kritisk fase i registreringsarbeidet vera å finne fram til målepunkt og målsystem og prinsipp for tilpassing av form. Truleg er vi fleire stader for seint ute.

Ein metode for å leite kan vera å sjå over utstyr som indikerer mål i gamle båtskott. Ein annan måte kan vera å prøve seg fram med system frå nærskyldte typar, om slike finst. Ein tredje innfallsveg er å snakke med etterkomarar av båtbyggjarar. Dei kan kjenne til tilfeldige delar av system og som kan ver nykelen til ein start.

Alder og alderspreg.

Er farkosten i opphavleg stand? Er han typisk for tid og stad? Er det gjort store endringar?

Material og materialkvalitet er kritisk faktor. Kva slags tre i dei ulike delane, kva slags vekstrytme og alder då treet sto på rot? Mjuk og stiv ved?

Om bruken.

Er det slitespor, og i tilfelle etter kva? Smågarn, torskegarn, juksa, line og not set kvar sine spor.

Ser vi teikn til *reparasjonar*/utskifte delar. Har reparasjonane endra opphavleg form eller utforming?

Kva slag *festemiddel*, saum, ro, eventuell nykkjesaum. Trenaglar eller spiker i banda?

Om det er *måling*. Kva farge, kva slags bindemiddel og kva slags pigment?

Om båten står i naust, kan det vera grunn til å sjå på:

- Plass i lendet
- Byggjegrund
- Innvendige mål på tvers og på langs. Vidd og høgd av dør
- Byggjeteknikk.
- Funksjon
- Historie
- Slitespor
- Gjenbruk
- Særlege detaljar; Kva heng på eventuell naustlem o s b.

Karakteristikken lyt vera så nøyaktig at han gjev grunnlag for verdivurderingar. Han skal også gi rettleiing til den som skal utføre eventuelt arbeid på bygget. Det gjeld så vel istandsetting som vedlikehald.

Teknisk tilstand

Her vil det dreie seg om alminnelege ting, slik som: Råte, setningar, allmenn slitasje osv. Særleg bør vi vera merksam på slitespor som fortel om bruken av båten. Eit hyppig problem i eldre båtar er råte som er kome på grunn av moderne oljar og bindemiddel (alkyd) og/eller plast. Ofte dreiar det som om dårleg oppstilling.

Det bør koma ei kort drøfting av årsaker til teknisk tilstand.

Verdivurdering

Som fagmenneske lagar vi verneverdivurderingar uavhengig av formell status. Når vi går inn i gjenstanden/byggverket med eit ope sinn, kan vi oppdage nye sider ved det og vi kan avsløre mangel på samsvar mellom status og tilstand. Det er når vi kjem til tiltak at den formelle statusen knytt til lover og reglar kjem inn i bildet.

Verneverdiar er kunnskapsverdiar.

Ein gjenstanden er aldri verdfull i seg sjølv. Han er berre verdfull ut frå det han står for. Det er vårt kunnande og vitande som gjera at han har verdi. Vern av hus og båtar er kunnskapsforvaltning.

Ein tilstandsrapport bør gi uttrykk for kva verdiar ein gjenstand har og ut frå ulike innfallsvinklar. Det treng ikkje vera ei omfattande filosofering, men det er viktig at rapportskrivaren så vel som dei som skal taka avgjerd får klart for seg kva det er ved farkosten som gjer han verneverdig. Denne framstillinga lyt vera så detaljert at det kan rettleie både den som skal gjera vedtak og den som skal utføre arbeid på gjenstanden.

Allmenne omgrep for vurdering av verdi

Typisk. Då er farkosten på ein tydeleg måte typisk for tid, stad, målesystem og byggjeteknikk, ut frå den funksjonen han har hatt..

Representativ. Då ter båten seg som eit godt og tydeleg uttrykk for typen han representerer.

Fullstendig? For båtar er det viktig å finne ut kva båten omfattar. Er det berre eit skrog eller er det ein nær på fullstendig båt med framdriftsutstyr, børnskap og annan bunad, naust og stø?

Sjeldan. Då er det att få døme på det som denne båten står for og kan fortelje om.

Gammal. Båtar med høg alder er som regel sjeldne.

Har båten kjenningsverdi (symbolverdi). Det er båtar som er knytt opp mot hendingar eller til fellesskapet på ein særskilt måte. *Eidsvollbåtane* er godt døme.

Attkjenningsverdi (identitetsverdi). Båten uttrykkjer noko vi kjenner oss att i og som gjev særpreg. Den Siste Viking er ein slik båt

Bruksverdi. Båtar lyt også brytast mot eventuell bruksverdi. Denne kan også uttrykke seg i ein *Omsettingsverdi*.

Det trengst aktive vurderingar

I ein del tilfelle kan det bli *konflikt mellom vurderingane i høve verdi*. Ein båt kan ha symbolverdi utan å vera ein god representant for type (Shetlandsbåten på Norsk Maritimt museum). Ein båt kan også vera i dårleg teknisk tilstand, men vera einaste representant for kategori eller storleik. I båd desse tilfella blir det spørsmål om svært aktive vurderingar av kva ved båten som gjer han verneverdig.

Vi kan også sjå for oss tilfelle der dokumentasjon og varetaking av visse delar av ein farkost sikrar noko som kan fortelje om ei driftsform. Ikkje sjeldan vil det bli vanskar med å tilfredsstille ideale prinsipp. Mellombels sikring vil i slike tilfelle vera det viktigaste tiltaket.

Prinsipp for vern

På bakgrunn av karakteristikken av verneverdiar kan vi gå inn for prinsipp for varetaking av farkosten. Då kjem vi inn på vernekriteria og autentisitet. Ordet autentisk tyder ekte og opphavleg. Prinsipp for vern kan vera slike som:

Materiell autentisitet (at vi tek vare på mest mogleg av originalt materiale)

Konstruktiv autentisitet (at vi tek vare forma). Funksjonell autentisitet (at båten skal kunne fungere etter sin intensjon. Det kan tyde at vi gjev avkall på materiell autentisitet. Då lyt vi også vera klar over at utskifting av delar kan endre form).

Strukturell autentisitet (det svarar til omgrepet fullstendig båt)

Estetisk autentisitet (at vi er nøgne med det yttarste synlege laget).

Teknologisk autentisitet vi talar om *prosessuell* og *teknisk autentisitet*. Då nyttar vi tidstypiske prosessar og tidstypisk verkty, hermer verktyspor, bygger og brukar ein båt i samsvar med tradisjon. *Kvalifiserte kopiar* (er etter kvart anerkjent som god kunnskapsforvaltning).

Uforstyrra forfall (er viktig prinsipp i arkeologi, men sjeldan nytta i bygningsvern.) Hus som har ramla ned og båtar som ligg urørde etterlet seg likevel avtrykk som let seg tolke. Det gjer ikkje ein brend båt.

Framlegg til tiltak

Framlegg til tiltak tek utgangspunkt i situasjon, tilstand og det verneprinsippet som bør leggjast til grunn. Det kan bli spørsmål om:

Hastetiltak

Tiltak på *lengre sikt*

Skjøtselsplan

Behov for *nærare utgreiingar*.

I dei fleste tilfelle vil det bli spørsmål om *ein kombinasjon*.

Kostnader

Tiltaka bør følgjast av ei *kostnadsvurdering*.

Eit godt planlagt tiltak vil strekke seg over *definert tid*

Å lage gode kostnadsoverslag er vanskeleg. Difor er *rammestyring* best.

Om å planlegge for vern

Å tenkje båten og så blir han til, heiter det. Det ligg ein tanke bak. Den tanken er det vi skal ha tak i. Difor tek vi vare på ting. Dei er i samlingane for å kunne fortelje.

Av Jon Bojer Godal

Å tenkje båten

Båtbyggjaren uttrykkjer tankane sine ved hjelp av noko som kan bli kalla strukturelle element knytt til båtane. Desse elementa dreiar seg mellom anna om det å få båten til og slik at han svarar til det behovet som båtbrukaren har. Kommunikasjon mellom byggjar og brukar er såleis viktig.

I det følgjande blir det no representert ein del prinsipp, ein del ord og omgrep og litt om det å tenkje form. Kva slags omgrep dette dreiar seg om. Kva er fast og kva er tilpassingsvariabelt? Framstillinga er langt frå fullstendig. Meininga er først og fremst å få fram noko som syner at tanken bak båten er kompleks og han er logisk.

Element det blir tenkt i

No blir det lista opp delar av dette som tanken om båten knyter seg til. Lista er neppe fullstendig. Rekkefølgja kan også setjast opp på fleire måtar. Her kjem eit framlegg:

Mål og målepunkt

Båtar skal ha dimensjon. Dei skal passe til menneske oppi og dei skal passe til det behovet som dei skal stette. Såleis er det ikkje rart at dei grunnleggjande systema for mål på båt dreiar seg om alen. Alen tyder underarm. Alen er eit kroppsmål. Båten er i prinsippet bygd for å passe til ein menneskekropp. Nokon skal vera oppi. Båtar skal kunne roast. Rommet i båten er så lang som to alner av det kortaste slaget (tumalalna = handbogemålet som er 42 cm langt), men det varierer frå 32 da-no tommar (83,5 cm) og opp til 32 gamle norske tommar (88 cm).

Dei normaliserte alnane som har vore i bruk i båtbygginga er først og fremst den 55 cm lange båtalen som er delt i 20 tommar. Etter 1800 har det også kome i bruk dansk-norsk alen som er 62,8 cm og delt i 24 tommar. Åfjordsbåten og Nordlandsbåten blir bygde med denne måleininga.

Ved at vi brukar ei alen som er kroppsrelatert, blir dimensjonane så og seia umiddelbart fattande. Dimensjonane skal også referere til proporsjonar og variasjonar. Då lyt det reknast. Det er ikkje nok å seia litt større eller litt mindre. Dette meir eller mindre lyt vera eksakt. Berre då har båtbyggjaren kontroll. Kor mykje større eller mindre lyt uttrykast i tal. Når det skal vera tal, er det lurt om desse tala er lette å rekne med. I hovudet gangar vi helst med enkle tal og vi delar i høve tal som *går opp*. Til dei enklaste gangane er 2-gangen eller som det vert skrivi i matematikken $2n$. Til dømes $2 \times 2 \times 2 \times 2$ som = 16.

Dersom 5-gangen er aktuell er det lurt å ha ein målestav som er delt i 20. Det er $2 \times 2 \times 5$. I 20 går 2, 4, 5 og 10 opp. Om den tingen vi lagar er 8 alen og alna er delt i 20, får vi 8-gangen på kjøpet og det blir lette tal å rekne med.

Grunnbåten i dei vestvende båttypane i Noreg har den 8 alen lange færingen som protobåt i systemet og i utgangspunktet ser det ut til at denne båten har vore 8 alen lang (på målepunkta), slik som det framleis er i alle fall for somme av typane.

Kroppsmaal som utgangspunkt saman med at 8 og 20 er grunntal i reknestykka er rett og slett genialt. Ein båtbyggjar sa då også til sonen sin då han skulle på skolen: *No lyt du passe på å bli god til å rekne, for det treng du når du skal bygge båt*. Båten er definert ved sine tal. Til ei kompleks form høyrer i

prinsippet ei endelaus mengd med tal. Det er ikkje praktisk. For å lette arbeidet med å gi båten rette mål inneheld formkonseptet difor eit system får stader å måle. Vi kallar det målepunkt. Måla knytt til desse stadene har namn. Vi kjenner nokon av dei: *Lengd på halsodd eller lengd på stamnskjerv, rønmål, sprang, legg i botn, botnmål, sidemål, skottmål, breidd. stammål og lengd stammimellom*.

Somme av desse måla er relatert til konstituerande mål. Til dømes i geitbåten er botnmålet i utgangspunktet $1/10$ av stamnskjervmålet. Breidda er som oftast det dobbelte av rønmålet, medan lengda stammimellom er 8 rønmål. Då blir breidda $1/4$ av lengda stammimellom. Lengda stammimellom er $5/4$ av stamnskjervmålet, men med eit pluss eller minus ut frå diverse omsyn.

Når det er meir eller mindre faste relasjonar mellom konstituerande mål og avleidde mål lettar det arbeidet med å *tenkje båten*. Ved at talet på målepunkt er avgrensa, er det lett å hugse dei spesifikke måla som høyrer til. Tilpassingar til særskilte behov kan gjerast som eit pluss eller minus.

Konstruksjon

Til planlegginga høyrer også konstruktive prinsipp. Når det blir målt frå snor som er spent ut mellom stamnane blir *bruna*, den øvre kanten, av det einskilde bordet relatert til eit sirkelslag kring snora. Somme stader kan borda leggast på *slaget* (sirkelen). Andre stader er det med eit + eller -.

Fleire av dei vestnorske båtane har rundstamn. Profilen er teken ut som sirkelslag. På somme båtar er det ein enkel sirkel. Romsdalsbåtane har rounding med radius $2/5$ av lengda på stamnskjerv.

Søfjordingen har to tangerande sirkclar der den nedre er $2/5$ av stamnskjernmålet, medan den øvre delen er $1/5$. Denne typen normer og prosedyrar skapar stor likskap storleikane mellom. Når det er nytta to sirkclar kan det manipulerast med relative lengder. Det vil påverke så vel utsjånad som eigenskapar. Såkalla slutten (framoverhallande) stamn fører, i samsvar med systemet, til at båten blir breiare oppi. Det blir meir legg i kjempe og rip. Ein slik båt får godt løft i tungsjø frå havet.

Viktig prinsipp i konstruksjonen er også sikteline. Vi ser beint. Då ser vi også avvik frå det beine. I ein del tilfelle operer båtbyggerane med målte avvik frå bein line. Dette kan liggje på eit ganske detaljert nivå. Ved hogging av framhals, så vel som ved innlegging av stifeting, kan avviket frå den beine line koma ned i $1/4$ tomme (6 – 7 ,mm).

Struktur

Strukturen i båten høyrer med til dei konstituerande elementa. Det er slikt som bordlegging, tal på bord, hoggen form på borda eller plansaga. Er det inneresing eller esing ved øvste bord, er det skjeggkeip, snellkeip eller flatkeip o s b. Båttypane har kvar for seg ein lett kjenneleg struktur og som gjer at dei som oftast er lette å identifisere. Innan typane er det som regel liten variasjon i høve desse faste og strukturelle elementa.

Til dei individuelle strukturelementa høyrer dette med *rømning*. Å rømme er å plassere og måle ut romma. I søfjordsbåtane har dei aller fleste ein bakskott som er $1/5$ av stamnskjernmålet, medan aurgjeldingane er midtrømt. Dette heng saman med riggen. Aurgjeldingane har tverrsegl. Med sporklamp knytt til band, lyt det då rømmast slik at det mindre bandet kjem nær midt i båt. Lengd av atterskotten blir då ein tilpassingsvariabel.

Med lårsegl rekk seglet nesten frå framstammen og så langt att, at det blir balanse mellom skrog, rigg og sjø. Då lyt skautet inn ved $1/5$ stamnskjernmål framom stamnskjerven atter. Søfjordingane planlegg dette alt ved hogginga av kjølen ved å plassere enden av kjølgattet, *kverken* der *hammelbandet* skal koma. Der skal også seglskautet inn.

Rømninga er viktig del av planen i alle dei vestnorske båtane, men dei konkrete vurderingane varierar frå type til type.

Til strukturen høyrer også dette med *breipunktet*, kor båten skal vera breiast. Med lang båt i høve talet på rom blir det i geitbåten ein lang framskott. Då er det spørsmål om kor breipunktet bør koma. I krapp sjø skal det ligge langt fram og det bør vera godt legg i framskotten.

Byggeplass, verktøy, material, rekkefølger

Til det å kunne bygge hører ein heil del av det som vi ofte kallar *handlingsboren kunnskap*. Det omfattar å kunne stille seg slik at det er mogleg å byggje og å få til den intenderte forma. Byggeplassen lyt vera grei. Hjelperådene lyt vera høvelege.

Til båtbygginga høyrer ein meir eller mindre spesifisert kolleksjon av tøler (reiskap og verktøy). Arbeidsbenk, forsete, stabbar, økser, høvlar, skor der o s b. Somt av dette er felles for mange båttypar, noko er spesifisert til særskilt type.

Kravet til material er nøye definert både i høve type og storleik. Båtbyggaren lyt dior som regel til skogs for å finne det som han treng til bordved, så vel som til stamnar, halsar, innved og keipar. Trea kan få namn; *essengtell*, *lottåtell* og *bettatell*, alt etter kor dei skal i båten. Sjølve arbeidet med å bygge flyt i si eiga rytme. Det dreiar seg om innøvde rørsler og handlingsmønster. Når dette er

repetert slik at det nærast dreiar seg om vilkårsette refleksar, blir tanken frigjort til å møte det særlege og det overraskande. Med naturlege materialar er det alltid ein viss grad av individualitet også i materialen. Dette lyt båtbyggjaren møte med improvisasjon. Å drive handverk på dette nivået er ei merkeleg blanding av rituale og nyskaping. Det er som Åsmund Vinje seier om telemarksrosa. Ho blir til: *i eit einaste fjukande andedrag.*

Det er viktig å vita om dette når båtar skal analyserast. Dei er ikkje støypte i ei form, dei er skapt. Å byggje tradisjonsbåt er å *skapa båt.*

Lesabåt

Når vi skal lære om båt ved å lesa båt, lyt vi kunne å lesa. Vi skal mellom anna sjå kva eigenskapar som båten har. Noko har båtbyggaren lagt att som tydelege signal. Det er slikt som avvik frå normalmål på dei faste målepunkta. Det kan vera planlagde avvik og det kan vera tilfeldig, slikt som ikkje er tilsikta. Noko av intensjonane er lagde inn som sikteliner og særskilte fellingar. Berre den som kan å bygge og som har omfattande røynsler med bruk, er i stand til å hente ut dei intensjonane som er lagde inn.

Å lære å lesa

Det finst båtar som er vanskelege å forstå. Fyring frå Gresset i Aure kommune er godt døme. Den båten har ei litt avvikande form. Forma avvik slik at det er vanskeleg å referere til andre kjende båtar. Somme meinte båten var lettrodd, somme meinte det var ein dårleg sjøbåt, somme stilte seg berre spørjande.

Rimeleg nøyaktig kopi av Gressetbåten har synt at han er svært lettrodd. *Hain vill vårrå fösst*, som Reidar Melkvik formulerte det om ein rask båt. *Nye Gressetbåten* har hatt ein lei tendens til å vinne i tevlingar. Det hadde ingen turt å seia før kopien var prøvd.

At han er lettrodd er enkel og grei sak. Kvifor han er lettrodd er noko anna. Breidda kan ha med saka å gjera. Lang strak botn like eins. Hogne kjemper verkar også. Kanskje det er dei tri faktorane til saman. Skal vi få sikkert vitande bør det byggast fleire kopiar og der dei truleg utslagsgjevande faktorane blir separert.

Å separere faktorar og prøve ut i full storleik er eit omfattande arbeid. Med tre faktorar trengst det truleg minst 9 kopiar før eit gyldige svar vert avdekt. Det er mykje vi ikkje veit. Å finne fram til eit sikkert vitande er eit stort arbeid. Dei stor fullskala utprøvingfelt som til dømes Brattværsbrona (utanfor Smøla), Griphølen eller Vestfjorden er ikkje lenger møteplass for mange båtar.

På båthaugen

På Hitra fanst klar tradisjon for dette med å *sikte båt* og å *prøve nybåt*. Olav Ulvan fortalde om at båtane vart *sikta på Båthaugen*. Båten låg opp ned. *Botn, lotting, bording og strekk* var slikt som då vart vurdert. Båtar til bruk på yttersida laut vera litt annleis lotta enn dei båtane som ikkje skulle ut i *havalden* (storbåra). Botn laut vera slik at båten bar, men utan å *slå* i krapp sjø. At båten *heldt* (at han ikkje *rende laust* i unnaføring) var også viktig

i havbåra. Det gjekk for seg ei kyndig og tenksam drøfting når nybåten vart vurdert.

Tilsvarande organisert opplegg som det på Hitra er ikkje registrert på Nordmøre. Det har nok å gjera med at ingen spurde før det var for seint. Båten var like viktig på Nordmøre som i Trøndelag. Når det kom nye båtar vart dei heilt sikkert både granska, vurdert og prøvd. Diskusjonen gjekk. Noko som minner om organiserte opplegg og rituale er det sannsynleg at har funnest. Det er berre at dei som sto for dette er borte.

Poenget her er at det kyndige miljøet har granska og analysert. Drøftingar smittar. Båtane uttrykkjer høg grad av refleksjon og som mange tok del i.

Å prøvesegle

Når båten var sikta skulle han prøvast. Å *prøve* nybåt har vore vanleg. Det var særleg kyndige som sto for slikt. Det vart eit nytt sett av analyserande blikk som knytte seg til tradisjonen. Det sto ære i å kunne vera *prøveseglar*. Ei *prøvesegling* gjekk for seg etter eit visst mønster. Siktemålet var å avsløre kva båten dugde til og kva ikkje. Prøveseglinga vart gjort i samsvar med faste rutinar for slikt og som vart supplert med improviseringar der det trongst. Prøveseglaren laut vita kva han søkte og samstundes vera vaken for det uventa.

Kontakt med det aktive miljøet på havet

Vi veit at båtbyggjarane hadde god kontakt med dei som kjøpte og bruka båtane. Etter ein sesong på havet kunne kjøparen fortelje båtbyggjaren korleis båten hadde fungert. Båtbyggjaren Ole Andreasen Reiten (Saksin) gjorde seg så føre at han tok del i skreifisket for ved sjølvsyn å kunne vurdere korleis dei båtane han bygde fungerte i farlei til og frå fiskeplassane, så vel som *under bruket*.

Mange omsyn

I praksis skal båtane uttrykker tilpassing til dei ulike eigenskapane dei skal ha og som heng i hop med bruken:

- Båtane skal vera gode å ro og så lettrodde som det er mogleg.
- Båtane skal versa lettsegla og trygge uner segl.
- Båtane skal vera gode når dei ligg under bruket.
- Båtane skal kunne bera stor last

Desse eigenskapane er til dels i konflikt med ein annan. Den lettrodde skyssbåten har andre eigenskapar enn den som er lettsegla. Den lettsegla båten har andre eigenskapar enn den som er god under bruket. Den båten som er god under bruket har andre eigenskapar enn den som ber stor last. Den lassberande båten har andre eigenskapar enn den som er lettrodd.

Oppi bruksaspekta kjem omsynet til lokale vilkår på havet; vind, straum og strekningar. Også kjøparen har innverknad på detaljeringa. Er han lang eller kort, lett eller tung? Korleis er landinga der han bur? Har han personlege ønskje?

I praksis tyder dette at utforming og detaljering av båtane til dels dreiar seg om balansering av konflikterande omsyn. Til dels dreiar det seg om å framheve ein eigenskap på kostnad av andre. Alle båtane er kompromiss og med litt ulik vektlegging av eigenskapar. Dette tyder igjen at den kyndige karakteristikken dreiar seg om finstrengt tilpassing og for dei fleste båtane i litt ulik retning alt etter kva dei skulle brukast til, kor og av kven.

Det trengst mange båtar

Skal det kunne bli mogleg å forstå tradisjonsbåtane og å kunne lesa ut av dei den summen av røynsler og innsikt som er lagt inn i dei, trengst det mange båtar. Det er vanskeleg å sjå for seg at ein båttype kan blir rimeleg representert berre nokre få og tilfeldig utvalde båtar. Kor mange båtar som trengst av kvar type er avhengig av spekteret av storleikar, historisk utvikling, og om graden av tilpassing til individ, stad og særlege føremål.

Det er ulike tradisjonar

Båtar med svært liten variasjon, så som surnadalseike (moaferje, flatbotning i Surna), er det kanskje nok med å verne ein stad mellom 5 og 20 døme. Dei fleste av moaferjene vart nytta til ferjing over elva, men det fanst også somme som vart nytta til frakt av høg på fjorden. Dei var mykje større enn dei som vart nytta i elva.

I motsett ende har vi Nordlandsbåtane som vart nytta på kyststrekninga frå Ytre Namdalen til Kola. Det dreiar seg om 2/3 av Noreg sin kyst. Storleikane går frå frå færing (med to rom) opp til storfembøring med 8 rom (og tendring med 10 rom finst truleg ikkje lenger). Dertil finst eit breitt spekter av tilpassingar. Eit representativt utval av nordlandsbåtane vil truleg omfatte ein stad mellom 250 – 500 båtar. Utvalet skal fange opp utviklinga over tid, alle storleikane, lokale variantar, ulike typar rigg, så vel som spesielle individ.

Storleiksspekteret for geitbåtar

Geitbåten er av dei typane som har eit spekter av storleikar og som i rimeleg grad svarar til dei vestnorske tradisjonsbåtane elles.

Grunnbåten, protobåten er færingejn på 8 alen og som har 2 ½ rom. Mindre enn færingen er trebandsfæringen på 7 alen + og som har 2 rom. Oppover blir hovudinndelinga slik:

- Stor færing 8 ¼ alen
- Storfæring 8 ½ alen
- Trerøring 9 alen
- Fyring 10 ½ alen
- Femring 13 alen
- Fjørnfar 14 alen (stor femring)
- Seksring 16 alen.
- Større båtar har funnest, opp til åttring med åtte rom og sambøring som har bore 5 lester (= 60 tønner), men vi har ikkje døme på slike i dag.
- Kyrkjebåtar kan ha litt annan brøk og kan vera rigga med 7 par årer på 15 alen lengd på stamnskjerv.

Vi kan tala om ein rømmingsformel. Den er slik: Talet på rom = alentalet minus 4 delt på 2. Skrive på ein annan måte blir det at romtalet $x \cdot 2 + 4 =$ alentalet.

Det gjeld for færing som har to heile rom og er 8 alen ($2 \cdot 2 + 4$). Fjørnfær har fem rom og er 14 alen. ($5 \cdot 2 + 4$). Seksring har seks rom og er 16 alen. ($6 \cdot 2 + 4$).

Denne formelen ser ut til å ha høg alder. Til dømes Gokstadskipet har 16 rom og er 36 alen på stamnskjerv ($16 \cdot 2 + 4$). Osebergskipet har 14 rom og er 32 alen ($14 \cdot 2 + 4$).

Innafor hovudmønsteret kan båtane slingre og stort sett innafor ei $\frac{1}{2}$ - 1 alen opp eller ned i høve normtalet. Unnataka er storleikane trerøring til og med femring. Trerøring er berre ei alen lengre enn færingen, fyringen er $1 \frac{1}{2}$ alen lengre enn trerøring og femringane er 2 alen per rom + 3 alen (= fyring + $1 \frac{1}{2}$ alen).

Innafor dette hovudmønsteret er nesten alle båtane litt ulike. Det er eit + eller - høve normtalet. Færingane varierer slik at minste melfæring (med midtrom) er like stor som trebandsfæring (utan mel). Største færing er om lag like lang som minste trerøring, Største trerøring er om lag like lang som minste fyring. Største fyring er om lag like stor som minste femring.

Storleikssystemet er i prinsippet enkelt, men når vi går inn i detaljane blir det ganske komplekst. For å forstå båten lyt vi lesa båten i samanheng med andre detaljar. Det kan gå på farvatn, det kan gå på bruksføremål osv.

Utvikling over tid

Kjende båttypar er ikkje stabile over tid. Dei endrar seg og dei endrar seg litt ulikt, Skilnaden på typane ser ut til å auke i den tida vi har oversyn over. Dei eldste båtane var det som vi kallar heilhogne. Borda ar delt ut av tømmer med øks og bleggjar og dei var forma med øks. Utgangspunktet har i dei kjende eldre typane ikkje vore plansaga bord.

Geitbåten har ei utvikling som går frå heilhoggen båt (det finst førebels 2, kanskje 4 som vi veit om). Ein eller annan gong i første helvt av 1800 gjekk geitbåtbyggarene over til å borde opp sidene med plansaga bord. Botn vart hoggen som før. Det gjekk mykje fortare å få til ein båt. Eigenskapane vart ikkje fullt så gode, men fallet i kvalitet var ikkje stort nok til å hindre overgangen.

I 1860-åra kom nordmørsbåt av ny type, den såkalla lystringen. Denne båten avløyste til dels geitbåten, men ikkje heilt. Då motoren kom, vart det lystringen som var utgangspunktet for motorbåtane på Nordmøre og i Romsdal. Sjå om dette også i kapitlet om tradisjon.

I nord møtte geitbåten den nye og radikale oppfinninga åfjordsbåten. Den kom til nær år 1800. I åfjordsbåten er det berre litt hogging i ein smal hals. I sør møtte geitbåten snidbetningen som var i bruk i den sørvestlege delen av Romsdal og på Sunnmøre. Snidbetningen let til å vera ei oppfinning frå tida nær 1700 og han heldt seg som stabil for fram til 1870-åras då han vart avløyst av møringen/beingangaren. Overlappingstida let til å vera nær 50 år.

Vi kan konstatere at det har skjedd endringar i båtkulturen og med fleire sprang i utviklinga. Utviklinga steg for steg så vel som årsaker til endringar er interessant del av båthistoria. Det er langt frå all fornying som har vore til det betre i eit båt-teknologisk og hydrodynamisk perspektiv. Økonomiske relasjonar så vel som produksjonsteknikk har også spela stor rolle.

Medan geitbåten er relativt stabil over heile den tida vi har båtar eller båtdelar frå, er det i andre delar av landet fleire og større sprang i utviklinga. Snidbetningen representerer eit glansnummer av nyskaping frå ca 1700. Åfjordsbåten representerer ei tilsvarande nyskaping 100 år seinare.

Nordlandsbåten er vel den einaste tradisjonsbåten som fekk til ei genial og fullstendig tilpassing til bygging av plansaga bord, og det skjedde kring 1860. Etter 1900 er det i høg grad tilpassinga til motoren som styrde utviklinga.

Utviklinga av tradisjonsbåtane over tid dreiar seg om mange relasjonar: Det dreiar seg om tilpassing til allmenne teknologiske rammevilkår, tilpassing til fiskeriteknologisk utvikling, tilpassing til produksjonsteknikk (ikkje minst utvikling av sager) og tilpassinga til endringar av framdriftsutstyret. Alt dette har vore med på å drive utviklinga. Alt har verka inn også på båtane.

Tradisjonen har slett ikkje vore at båtbygging og båtbruk har ein statisk karakter. Snarare er det ei stadig utvikling med varlege tilpassingar (Nordlandsbåtane). Av og til skjer det bratte sprang (Åfjordsbåten). I samanhengen er det geitbåten som ter seg som den statiske.

At geitbåten heldt seg stabil kan truleg forklarast ut frå eigenskapane. Nyare typar konkurrerte ikkje i fart og tryggleik på havet. Såleis fekk vi ei parallell utvikling. Fjølåbåten lystringen kom i 1860 åra og levde ved sida av geitbåtane heilt til motoren fullstendig tok over i 1950 åra. Lystringen var ein dårlegare båt enn geitbåten, men mykje billigare.

Det ligg eit utfordrande og spennande forskingsfelt i høve utviklinga av båtane over tid. Avveingane mellom eigenskapar i båtane, økonomi, fiskeriteknologi og tryggleik på havet krev at det blir etablert mange innfallsvinklar. Det trengst såleis eit ikkje uvesentleg tal båtar som kan vera med på å kaste ljøs over og forklare utviklinga.

Kor mange båtar innafor kvar type som trengst for å gjera utviklinga synleg og fattande, er det vanskeleg å svara på. Først når bestanden er saumfaren er det i prinsippet mogleg å svara.

Kulturgeografi

Tradisjonsbåtane har ei meir eller mindre markert tilpassing til ulike landskap innafor rammene av utbreiingsområdet. Til dømes åfjordsbygde åfjordsbåtar er ikkje akkurat å skjå til som innerheradsbygde. Geitbåten finst i tre hovudvariantar; Aurgjelding, søfjording og romsdaling. Skilnadene er lette å lokalisere og til dels umiddelbart synlege. Dei markerer identitet.

Bak dei synlege skilnadene ligg det skilnader som ikkje er så synlege som dei ytre kjenneteikna. Desse mindre synlege kjenneteikna er knytte til bakanforliggjande strukturelle element. Skilnadene dreiar seg med andre ord ikkje berre om synleggjering av identitet. Inntrykket er snarare at det dreiar seg om djuptgripande analysar av behov og med sikte på å tilpasse båtane til lokale vilkår.

Det er variasjonar over temaet tilpassing. Båtane skal samstundes høve til lokale vilkår, til den aktuelle driftsforma og til den aktuelle storleiken. Det knyter seg ulike behov til garnbåt i høve kastarbåt eller skyssbåt. Såleis vil det mest truleg vera variasjonar også i det kulturgeografiske uttrykket. Dette gjer at det trengst mange båtar.

Også for kulturgeografisk tilpassing innan typen geitbåt, vil det vera behov for å taka vare på eit utval av båtar som kan analyserast og tolkast. Kanskje det i utgangspunktet er greitt med 10 båtar frå kvar lokale variant, og der desse er best mogleg spreidde over storleikane. Det blir 30 båtar i alt som verte arkiverte ut frå siktemålet varierende geografisk tilpassing innan typen og med referanse til dei tre variantane. Når registreringane går inn i detaljane er kanskje 10 båtar altfor lite.

Tilpassing til kategori

Med kategori i vernesamanheng er det snakk om kva bruk gjenstanden har hatt. For båtar har vi ei lang rad brukstilpassingar. Noko av det karakteristiske for geitbåten er at han har mange spesialtilpassa båtar i høve ulik slags bruk. Alle dei opplista kategoriane nedanfor uttrykkjer seg på ein eller annan måte i form, dimensjonar eller arrangement.

- Allsidig bruksbåt
- Kastarbåt (båt for snørefiske)
- Sildegarnsbåt
- Laksenotbåt
- Notbåt (sildenot)
- Linebåt
- Torskegarnsbåt
- Føringsbåt
- Krøtterbåt
- Ærendsbåt
- Lensmannsbåt
- Skyssbåt
- Kyrkjebåt
- Likbåt

Kastarbåten kan vera både færing, trerøring og fyring. Den typiske linebåten var ein femring. Torskegarnsbåtane var gjerne seksringar, sjurøringar eller åttringar (med åtte par årer). Til kvar kategori høyrer det såleis eit utval typiske storleikar. Å taka vare på eit så stort spekter som råd av kategoriar og i ulike storleikar krev mange båtar.

Å gjera utval

Generelt er det klart at stor varians krev mange båtar. Kor mange vil variere frå type til type. Variansen varierer. Kor mange båtar som finst og som det er aktuelt å taka vare på varierer også. Ovanfor er det nemnt fleire døme på innfallsvinklar som krev at det blir teke vare på eit representativt utval av båtar. I ei samanstilling vil det kunne bli overlappingar. Storleikssystemet er i hovudsak felles for dei tre variantane, men rømminga er ikkje lik. Det heng mellom anna saman med at det er variasjonar over temaet rigg. Å fiksere tal er ikkje mogleg før kvalifiserte registreringar er gjennomførde.

Av Jon Bojer Godal

Arbeidsgangen

For å sikre representativitet krevjast det oversyn. Oversyn i dette tilfelle vil vera å synfare dei geitbåtane som finst. Det bør gjerast forenkla oppmåling og fotografering. Vi veit ikkje kor mange det er, men gjet på at det kan dreie seg om noko i nærleiken av 200. Av desse vil det ved eit raskt blikkkunne bli grupperingar:

- Båtar som absolutt lyt med i eit vern
- Båtar som det lyt vurderast nærare om at trengst å bli med i vernet
- Båtar som det neppe er viktig at blir verna, men som kan vera reserve-eksemplar.

Vernekriteria vil mellom anna vera:

- Kva båten fortel
- Kva båten omfattar:
 - a. skrog,
 - b. tilfar (tofter, tiljer, undskord, ausekar)
 - c. framdriftsmiddel (årer, rigg, segl, motor)
 - d. børnskap og bunad (fiskevegn, kister, ongelkskrin, sjøhyre, kompass, tranflaske o s b)
 - e. naust og stø.
 - f. historiske data

Måledata

I første omgang vil det truleg vera greitt å ta ein serie med det vi kallar hovudmål. Dei er l (lengd på stamnskjerv, b (botnmål) r (rønmål), sprang, s (sidemål) B (breidd) og L (lengd mellom stamne).

Etter ein første runde, vil det kunne bli aktuelt å gå nærare inn på spesielle eksemplar og med meir fullstendige oppmåling og fotografering som også omfatte framdriftsutstyret og kanskje jamvel av naust med stø så vel som av børnskap og bunad.

Tid og folk

Ting tek tid. Som ei første registrering, kan det kanskje setjast opp eit arbeidsmål om å registrere to båtar om dag. Første runden vil kunne omfatte 200 dagsverk. To mann i 100 dagar. Det enkle er å avgrense dette til eitt årsverk. Det gjeld for geitbåten som finst innafor eit ganske avgrensa område og der vi har rimeleg godt oversyn over det meste.

Somme båttypar vil kunne greie seg med noko mindre enn det som trengst til geitbåten, medan andre, så som nordlandsbåtane vil krevje mykje meir.

Om vi i første omgang rekker ut 20 båttypar som skal registrerast og set av eitt årsverk till kvar, blir det 20 årsverk. Om vi dertil set av 5 årsverk for å leite og granske i område der vi veit for lite om typar og forekomstar, er vi oppe i 25 årsverk frå og med 2021. Det burde vera ein rimeleg god start.

Vi har neppe så mange som 25 personar kyndige nok til eit slikt arbeid og som kan bli leigd inn til eit slikt arbeid. Såleis lyt arbeidet koplust til opplæring og forskning. Noko av arbeidet burde difor kunne koplust mot utdanningsinstitusjonar (UIT og NTNU) så vel som til museum (Tromsø museum, Kystens Arv, Geitbåtmuseet, Sunnmøre museum, Fartyvernsentrene, Oselvarverkstaden).

Talet på årsverk kan synast stort. Samanlikna med det talet menneske som er engasjert i bygningsvern både i og utanfor museum, blir likevel 25 personar pusleleg lite. Vi lyt sjå på det som ein start. Første fasen i ein manøver som dette vil først og fremst vera å *trene trenarane*. Då er 25 årsverk eit handterleg utgangspunkt.

Om freding

Lov om kulturminne (siste revisjon av 19. juni. 2009) juli nyttar omgrepet *freding*. Ordet freding er ikkje definert i lova, men i nokre av paragrafane i lova er det nytta:

Av Jon Bojer Godal

I § 3 lyder det: Ingen må – uten at det er lovlig etter § 8 – sette i gang tiltak som er egnet til å skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme automatisk fredet kulturminne eller fremkalle fare for at dette kan skje.

I § 13 om vern lyder det: Ingen må skade løse kulturminner.

I § 14 heiter det: Departementet kan frede båter av særlig kulturhistorisk verdi. Fredningsvedtaket omfatter fast inventar og utstyr. Når særlige grunner tilsier det, kan også større løst inventar medtas. I slike tilfeller må hver enkelt gjenstand særskilt spesifiseres.

I fredningsvedtaket kan departementet forby eller på annen måte regulere alle typer tiltak som er egnet til å motvirke formålet med fredningen.

Freding vil etter denne ordbruken representere ei ivaretaking av gjenstanden som inneber fråver av andre tiltak enn dei som tek sikte på å sikre at gjenstanden ikkje på nokon måte blir endra. Eit anna ord som det fell nærliggjande å bruke er ordet arkivering.

Arkiv er definert slik (de Caprona: Norsk Etymologisk Ordbok): Systematisk ordnet samling av dokumenter, ting og lignende. Og ordbokforfatteren forklarar: I utgangspunktet er arkiv noko offentleg og knytt til forvaltning.

For gjenstandar som kan flyttast er ordet arkiv meir dekkande for tiltak enn fredning. Det gjeld især for båtar som er fjerna frå det opphavlege miljøet i naust eller sjøbod. I ein del tilfelle vil arkivering og fredning kunne vera tilnærma synonym. I ein del andre tilfelle vil dei vera alternative tiltak for vern.

Vi vil i det følgjande nytte fredning berre om dei tilfella der båten med framdriftsutstyr, børnskap og bunad kan takast vare på i opphavleg naust med stø og der naustet med stø også blir freda. Det kan gjerne vera saman med sjøvegen (vegen mellom bustad og naust). Dette som vi elles i innstillinga har kalla *fullstendig båt*. Fullstendige båtar, der dei måtte finast, vil i dei fleste tilfelle vera ekstremt verneverdige.

Fleirtalet av båtar som er tekne vare på står ikkje lenger i sine opphavlege støer og under tak i naustet over denne støa. Mange er i museum, mange er i private samlingar, mange står i tilfeldige husvære, garasjar, låvar og skur.

Jamvel om sjarkane i utgangspunktet budde i naust, like eins som forgjengarane gjorde, har motoriseringa ført med seg at dei fleste båtane no for tida slit i fortøyingane heile året. Dei ligg ute vinter som sommar og dei er i bruk helst i godvêrsdagar om sommaren. Så lenge vinterfisket var den mest aktive sesongen vart båtane impregnert av salt. I dag er det regn dei får, og det fører til rotning. (Regelviss spyling med salt sjø er såleis viktig del av vedlikehaldet av trebåtar som ligg på sjøen.)

Hyppig vedlikehald medfører risiko for utilsikta endringar. Det er mellom anna av di nye materialar (og kombinasjonar av materialar) rotnar fort. Vi ser også at det å skifte bord i ein klinka båt kan medføre utilsikta endringar. Til dømes skifte av vaterbord eller jesseng på ein åfjordsbåt kan fjerne viktige spor etter garndrift. Skifte av skjærtøfta kan fjerne spora etter skjering av agn. Årene i ein kastarfyring kan fortelje om viktig differensiering av karakter på årer i høve plass ombord. Ukyndig bruk fører ofte til at årer blir brotne o s b. o s b.

Såleis er det svært viktig med grundige analysar av aktuelle verneobjekt. Kva ved farkosten er det som gjer han verneverdig? På kva måte kan nettopp denne karakteren best mogleg bli teken vare på? Sjå nærare om dette i avsnittet om vern side.

Den fullstendige båten

Eksempel på registrering av båt, naust og gjenstander.

Av Arne Høyland

Skjelanger i Alver (tidlegare Meland kommune)



Naustet på Skjelanger vart registrert i 1992 - Båt- og sjøbruksregistreringane i Nordhordland



Naust med to båtar, båtdelar, fiskeutstyr og anna sjøbruksutstyr registrert i 1992.





linesuler med line

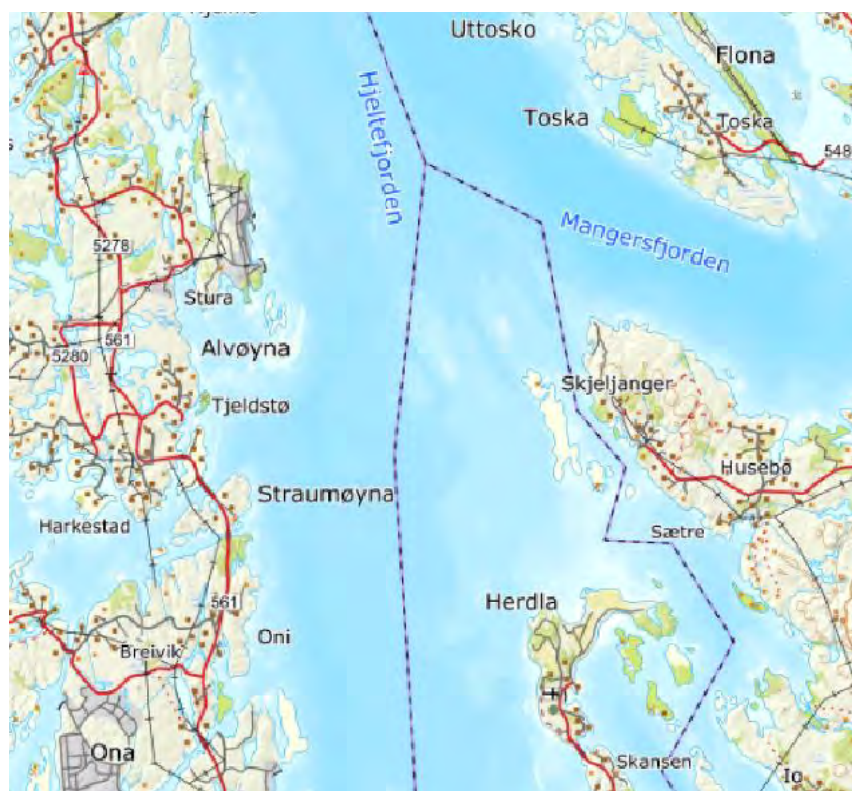
snøresule
med snøre



fiskekista til å oppbevare og
transportera levande fisk



Skjelanger ligg ved Hjeltefjorden like nord for *Det naua* der nordlandsjektene tok inn mot Bergen med tørrfiske. Utsyn frå nauset mot Hjeltefjorden.



Kopi av registreringane i dette naustet

Dette var med dei fyrste registreringane som vart gjort i Nordhordland og etter kvart vart registreringskjema for båtane revidert litt

FORENKLA MALESKJEMA
Kartlegging av båtar i Nordhordland

DATE: 20/7-92 EIGAR: Anna F. Skjellanger
TYPE BÅT: Sekning-Oselvar BYGGEGAR: Kommen her til år 1911
BYGD AV: BYGGESTAD:
MALESTAD: Skjellanger KONTAKTPERSON: Anna F. Skjellanger

MALEPUNKT

LENGD (mellom stamnane) (L): 630
LENGD (frå lotskar til lotskar langsetter kjølen) (1): 314
LENGD (1. bordgang langsetter kjølen inni båten): 534

HØGD (røysmal) FRAMME: 189 BAK: 81,5
(Målt frå snora og ned på lotskaret framme og bak).

ANTAL ROM: 3 ANTAL KEIPAR: 6

AVVIKANDE ROM (JER. NOTAT).

LENGD: PLASSERING I BÅTEN: 1 framskote er sett inn eit ekstra band

BREIDDE AV BOTN MIDT I BÅTEN: 79 HOGNE HALSAR: Ja/~~nei~~ (På kjølen)

ANTAL BORDGANGAR: 3 KJØLRENNE: Ja/~~nei~~

PLASSERING AV INDRE ESING: Oppå tredje bordgang

Kva måleining er nytta: cm

Kva utstyr finst til båten (ausekar, tiljer, årer, ror/styre, segl osv.) (bruk baksida):
Årer, taffer, tiljer, årer (3)
(Krokse)
{ Brukt til laksevat-
(båten) fiske

Arne Høyland
Signatur

FORENKLA MÅLESKJEMA

Kartlegging av båtar i Nordhordland

DATE: 20/7-92 EIGAR: Anna J. Skjelanger
TYPE BAT: færing - Oeboarsar BYGGEAR: Fosen ha til for 1911
BYGD AV: BYGGESTAD:
MALESTAD: Skjelanger KONTAKTPERSON: Anna J. Skjelanger

MALEPUNKT

LENGD (mellom stamane) (L): 555

LENGD (frå lotskar til lotskar langsetter kjølen) (l): 285

LENGD (1. bordgang langsetter kjølen inni båten): 460

HØGD (røysmål) FRAMME: 80,5 BAK: 72,7
(Malt frå snora og ned på lotskarret framme og bak).

ANTAL ROM: 2 ANTAL KEIPAR: 4

AVVIKANDE ROM (JFR. NOTAT)

LENGD: PLASSERING I BÅTEN:

BREIDDE AV BOTN MIDT I BÅTEN: 75 HOGNE HALSAR: Ja/

ANTAL BORDGANGAR: 3 KJØLRENNE: /nei

PLASSERING AV INDRE ESING: Oppå tredje bordgang

Kva målesining er nytta: cm

Kva utstyr finst til båten (ausekar, tiljer, Arer, ror/styre, segl osv.) (bruk baksida):

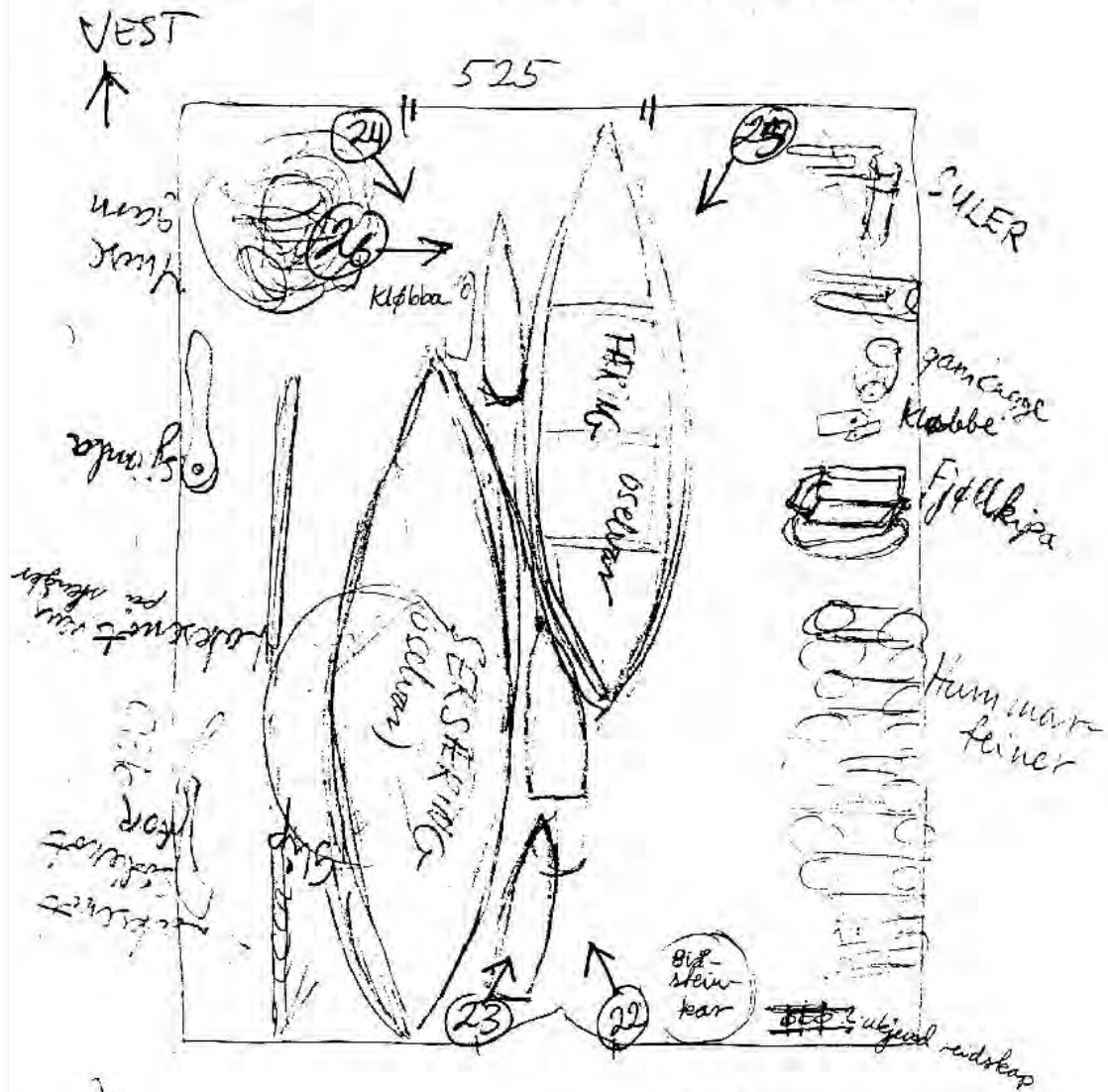
Ariv, Ljer, tofler, fiskekor
Heimafiske

Arne Høyland
Signatur:

Skjellanger Br. NR. 12

Film nr. 35

INTERIØRSKISSE



Det er mange år
 siden dette mauset og utskipe
 var i bruk, det var medan faren
 til Anna f. Skjellanger levde. Den
 senere faren har det vorte rydda nok
 i mauset, og noko har vorte sluttet av

ØST

KARTLEGGING AV BÅTER OG SJERBRUKSPOLJ

I
NORDBLOND

INVENTARLISTE

INFORMANT: ⁴ Juss O. Sjellanger
 KOMMUNE: MELAND-KOMMUNE
 ADRESSE: 5712 Rosslund
 GARDSPINN: SJELLANGER-NR 12

Nr.	TYPE GJENSTAND	BRUK	TILSTAND	TAL
1	Dorogkula (grunn)	Drage pale og leyr	god	1
2	Glip	"ut i glipa" palemoat	god	1
3	Flottekista	Oppre - små tok dei med seg på fisket	god	4
4	Lakesestang	Spila ^{lakes} mote ut med	god	6
5	Klobba	lure, gadu, keise	god	2
6	Sjivula	Skrensa midle	god	1
7	Stikk	74 i kald oppning	god	1
8	Gadu-	Makrell i mote		
9	Lakesemot	Makrell, palegadu		2
10	"Tre-remma" ?	Beskjatta ering ved feriedraring	god	1
11	Motefla	Kooka til Sjøleuot		
12	Sjelniva (Gullkna)	Omjell - H erze vink		
13	Makrellgarn			
14	Spriegl m/ folk	Hl fering	god	1
15	Biltstake (H)	Tq fiki reufslap -		1

KARTLEGGING AV BÅTER OG SJEBRUKSPOLJE

I

NORDHORDLAND

INVENTARLISTE

INFORMANT: *Hans O. Skjellanger* KOMMUNE: *Meland*
 ADRESSE: *5112 Roseland* GARDSPENN: *Skjellanger*

Nr.	TYPE GJENSTAND	BRUK	TILSTAND	TAL
1	<i>Trova</i>	<i>Til dorging etter pale og kyr. Disse trovene er av heilved, to av furu og den tredje buleg av lind.</i>	<i>god</i>	<i>3</i>

KARTLEGGING AV BÅTER OG SJEBRUKSPULJE

I

NORDHOLAND

INVENTARLISTE

INFORMANT: Jens O. Skjellanger

KOMUNE: MELAND

ADRESSE: 5112 ROSSLAND

GRODSVAK: SKJELLANGER BR NR 12

Nr.	TYPE GJENSTAND	BRUK	TILSTAND	TAL
1	Blåttinkar	Banking av laksemot		1
2	Kveitelo	stikka kveita med		1
3	Laksekayga	legg i line i		2
4	Malspökar	Spleising av tang		1
5	Hummasteine	Fiska hummar	Varierande	12
6	Loddegrinne	Lodda ette ridd		1
7	Häv	Brakte når dei		1
8	Gadumull	larka (ta opp larkjen) Djupvegaden		1
9	Kagge	Til yakk på gaden og line		1
10	Hornelus	Samma humme i		1
11	Fjallkipo	En liten fisker		1
12	Trébotta	?		1
13	Sula	Snoresula og lineula		4
14	Flondrelø	Stikka flondra		1
15	Tjorebotta	Tjora kl & beire båtene		1
16	Tångkart	Merkja line, gaden		1
17	Olav. l.	En. lark.		1

Skjellauger - Meland - Jens o Skjellauger

KARTLEGGING AV BÅTER OG SJØBRUKSMILJØ I NORDHORDLAND

LISTE OVER ORD OG UTTRYKK

- dørgegrinn (f) ~~##~~ til å vitte snøre til dørga på
- kjøvell (m) fiskestorleik mellom stropole og sei
- talsmannen (m) torsk over 3 kg
- hevla ()? fellesbegrep for ulike storleikar
og begrep på vak (dubbel)
- kløbb (f) eit anna uttrykk for dubbel
- forskør (m) til å skilje fiskefangstar frå ⁽ⁱ⁾ eit eller
fleire rom i båten
- lonra (f) ein vanleg flyndreant (ikkje raudspett)
"den grå"
- flotekista (f) til å samle levande fisk i p. forna
som ein båt ml/lok på oppinda til å sleppa
med fisken, små flotekister på slep
etter båten for å sjå etter garn o.l.
Stor flotekista, samle fleire dagsfangstar
for oppsamling og transport til Bergen
- flå (m) fleirtal: flødna
kork på garn eller not

SKJELLANGER
SKJELLANGER

Fjerremannskytter - dei på Sjellanger, Husebo
og Sotland hadde fjerremannskytter
på Herdevær (Magnus B. Skjellanger)

Det er tradisjon hjå Jens O. Skjellanger
å ha fjendra til julemat (juleaftan)
Pundt julebida er fjendra faste i fisker
og er best egna for smøking
Også hjå Arona J. Skjellanger er det
tradisjon med fjendra juleaftan.

Det må vera eit særskilt vordag
stilt og klart med solg for at delkara
skal vera gunstige for fjendrefangst.

Jens O. Skjellanger skal vera svært
dugande med fjendrefangst. Han
har og stukke skinnbit og kvarta.

Namn på ulike storleikar av sei: (Jens O. Skjellanger)

høstmort

palemort (2 år)

småpale

storpale (1-2 kg)

kjøvet (2-3 kg)

sei

Jens O. Skjellanger fortalde om eit kjeffelle der
det vart stukke ei kvarta på 100 kg med kvarte-ba

SKJELLANGER

Namn på torsk i ulike storleik:

småtorsk

palatorsk

gadmtorsk

falsmannen (over 3 kg)

Kveitebadn^(m) - kveite under 3 kg

Långebeite (m) - buken på lange, vart nytta til beite på snøre

"me klinkte da oppå veggane og let da tørka dar" Når det var kort åt dei nokke sjølv (som knark, og ellers vart det nytta til beite.

Magne B Skjellauger fortel at dei tørka "seihove" tørka dei på staur, og dette vart teke med inn i Osterfjorden ved passande høve i bytte mot andre varer som dei sjølv mangla f.d. staur. Ein slik byttehandel kunne f.d. kombinert med at et netlag for Skjellauger var innover i Osterfjorden på brislingfiske.

SKJELANGER

Naustmiljøet, er delvis av det gamle. Den viktigaste endringen er kanskje ein molo som er bygd for å gje bekk havn, ~~men~~ Det er sprengt og gravd ut for å gje tilkomst og utkomst for den nye havna.

Det meste av dei gamle nausta står og kanskje av det er tomra naust. Det registrerte naustet til Anna J. Skjellaug er tomra. I dette naustet er det neste, kanskje av det utstyr som var i bruk med fiske her lida for brigen og laborer.

Kanskje kjem når det i tillegg er ein reksemyr og ein ferdig i naustet som koster og det budet, så kan dette kanskje seiast å vera fullstendige båtar

i sammar med utgreininga "Planlegging og verneplan for båtar" av Håndverksregisteret

Nordvestlandsbåter

Av Håvard Hatløy, Sunnmøre museum.

Hovedtyper

Snidbotning
Møringsbåt (nyare sunnmørsbåt)
Listring (nyare romsdalsbåt)
Dekksbåt
Klegg (små motorbåtar)
Storebåt (linebåt til Bankskøytene)
Dorry
Snurpenotbåtar
Fangstbåtar
Joller
Pramer (konter)
Sjark
Snekke (lystbåtar)
Livbåtar
Oslo-joller
Elveprammer
Slepebåtar
Loddbåtar (18-20")
Passbåtar/Racerbåtar
Tresfjordbåt
Kjøpstadbåt
Løvik Sveis AS

Varianter eller byggestad/ verft

Voldabåt, Storfjordsbåt, Vestnesbåt, Tautrabåt, Frænebåt.
Voldabåt, Moltubåt, Gjerdsbakkbåt, Storfjordsbåt, Valkvæbåt, Romsdalsbåt; Bergsvik
Vestnes
Voldabåt, Vigrabåt (Synnes), Liaaenbåt, Valkvebåt, Vestnes
Bjørkedalen, Vestnes
Kallenamn: "Syenskerull" Synnesbåt,
Bjørkedalen, Ålesund, Vestnes
Vestnes
Bjørkedalen, Ålesund, Vestnes
Vestnes
Volda, Vestnes
Vestnes,
Bjørkedalen, Vestnes
Vestnes
Vestnes; Edvard Stenødegård
Vestnes; Peder O. Stokkeland (1854-38)
Vestnes; Peder og Olav Neraas, Br. Løvik Båtbyggeri
Vestnes; Vik Sag & Båtbyggeri, Br. Løvik Båtbyggeri
Vestnes; Edvin Stenødegård, Vik Sag & Båtbyggeri, Skorgenes
Tresfjord Boats AS (tidlegare Skorgenes)
Kjøpstadbåt AS (tidlegare Martin Kjøpstad & Brødre båtbyggeri)
Sjarkar, cabincrusar, slepebåtar

Bruksformål	Materialer	Tradbåt; serie...	Byggeteknikk	Kunnskapssystem	Merknader
Allsidig bruksbåt,	Tre/furu		Sua, klink		
Allsidig bruksbåt,	Tre/furu		Sua, klink		
Allsidig bruksbåt,					
Allsidig bruksbåt, yrkesfiske	Tre/furu		Sua, klink		
Linebåt til Bankskøytene	Tre/furu	Tradbåt	Sua, klink		Påverka frå Bohuslen
Yrkesfiske, linebåtar	Tre/furu		Sua, klink		
Yrkesfiske	Tre				
Ishavsfangst	Tre/furu		Sua, klink		
Ufarsbåt, lettbåt	Tre/furu				
Allsidig bruksbåt,	Tre				
Allsidig bruksbåt,	Tre/furu	Serieprodusert	Sua, klink	Mal	
Allsidig bruksbåt,	Tre/furu				
Livbåt	Tre/furu				
fritidsbåt	Tre				
Allsidig bruksbåt,	Tre				
yrke	Tre				
yrkesfiske	Tre				
fritid	Tre				
fritids, hobbyfiske	plast	Serieprod	Støypeform		
fritids, hobbyfiske	plast	Serieprod	Støypeform		
fritids, yrkesfiske m.m.	stål				

Bygghytter

Presentasjon av bygghytter

Av Jon Bojer Godal

Litt om behovet for bygghytter

Øvst til venstre ser vi eit laft med ikkje synlege kinningar i rundt tømmer. Mange profilerte i det handverksfaglege miljøet har sagt at dette ikkje er mogleg å få til. Under ser vi Henning Olstad i gang med å hogge det. For han er det enkelt logisk og rimeleg raskt å lage med øks.

Vi kjem ikkje vidare før realkompetanse får formell status. Tradisjonsberarar lyt få status på line med annan høg kompetanse, amanuensis, professor eller kva det no heiter. Det gjeld tømring og det gjeld bygging av tradisjonsbåtar.

Ulik forvaltning

Arbeid med vedlikehald, istandsetting, dokumentasjon og forskning på våre fysiske kulturminne



Henning har inga formell utdanning (heller ikkje sveinebrev som tømrrar) samstundes er han av våre absolutt mest kunnige laftarar. Henning er godt døme på den skrikande distansen som det framleis er mellom realkunnskap og formell kunnskap. Denne distansen er det svært viktig å få gjort noko med. Samfunnet legg ikkje til rettes for uformell tradisjonsoverføring. Det gjeld for bygging av hus og det gjeld for bygging og bruk av båtar.



vert organisert på ganske ulik vis, alt etter som det er fornminne, før- reformatoriske eller etterreformatoriske byggverk.

Fornminne vert forvalta av det offentlege. Berre autoriserte arkeologar knytt til forvaltningsmuseum (statlege museum med forvaltningansvar) eller høgre lærestader får høve til å avdekke, dokumentere, tolke eller gjera tilgjengeleg for folk flest.

Før-reformatoriske byggverk er automatisk freda. Riksantikvaren har ansvar for å sikre vedlikehald. Arbeid på slike byggverk vert i all hovudsak sett bort til private aktørar i byggemarknaden. Byggverk frå perioden 1536 - 1650 står i ei mellomstode og vert etter erklæring forvalta som automatisk freda.

Etterreformatoriske byggverk , båtar og farty vert delvis forvalta av det offentlege ved at slike byggverk kan fredast eller erklærast verneverdige. Arbeid på etterreformatoriske byggverk vert utført av private utøvarar og utan at det er stilt formelle krav til kompetanse.

Det store fleirtalet av museum i Noreg er private institusjonar som vert drivne med offentlig støtte. Berre når det gjeld før-reformatoriske byggverk

er statleg forvaltinga av byggverk og gjenstandar (farty så vel som båtar) som finst på museum. Det er såleis opp til det einskilde museum å definere dokumentasjon, forskning og medstell. Praksis varierer såleis mykje frå museum til museum

Vi har eitt unntak frå hovudmønsteret. Det er Nidaros Domkirkes Restaureringsarbeider (NDR), Denne institusjonen er organisert som bygghytte. Bygghytta forvaltar bygget, dokumenterer, forskar, utfører vedlikehald og istandsettingar. NDR sikrar på den måten langsiktige perspektiv, sikring av høg kompetanse, sikring av dokumentasjonsmateriale, sikring av at arbeid alltid blir utført etter den høgste oppnåelege kvaliteten. NDR fungerer og fungerer godt.

Bygghytte er vegen å gå

Skal vi få ei forvalting av den arven som vi har fått i hus, båtar og farty er det avgjerande å sikre dokumentasjon, forskning, og eit medstell som svarar til kulturverdiane. Då kan bygghytter representere ei løysing som synest å kunne gi svar på dei fleste av dei problema som vi strir med:

- Vi treng ei kompetent forvalting
- Vi treng dyktige utøvarar
- Vi treng gode læringsmiljø



Sigurd Brubæk syner bygging av nordmørslystring. Den lærande hermer rørsler.



Ole Skålvik (til venstre) lærde oss å bygge geitbåt. Her er det Gunnar Eldjarn som fortel om loddpassaren. Den var ikkje Ole kjend med. Å bygge geitbåt er posisjonsbyggeri.

- Vi treng rutinar som sikrar godt medstell
- Vi treng meir omfattande og faste rutinar for dokumentasjon
- Vi treng meir forskning
- Vi treng kvalitet i alle ledd
- Den avgjerande føresetnaden for ei formidling av kunnskap, for læring og sosialisering er at vi skaper eit læringsmiljø.
- Læringsmiljøet lyt vera stimulerande. Det heiter å lære seg. Motivasjon er grunnleggjande og avgjerande føresetnad for god læring
- Den kunnskapen vi talar om lyt få uttrykkje seg hos den som går føre og utvikle seg i den som skal lære. Vi lyt altså vita kva det er vi skal formidle.
- Det tek lang tid å bli dyktig. Det er som i musikk og i idrett, det tek 10.000 timar å nå toppen. Om vi kjem halvvegs dit i den grunnleggjande opplæringa er det svært bra.
- Handverk er noko svært komplekst og som det ikkje er mogleg på ein uttømmmande måte å forklare i korte ordelag.

Vi lærer å byggje ved å byggje.

Vi lærer handverk ved å utøve det. Rettleiing, opplæring og oppdraging til det å bli handverkar er ei omfattande sak.

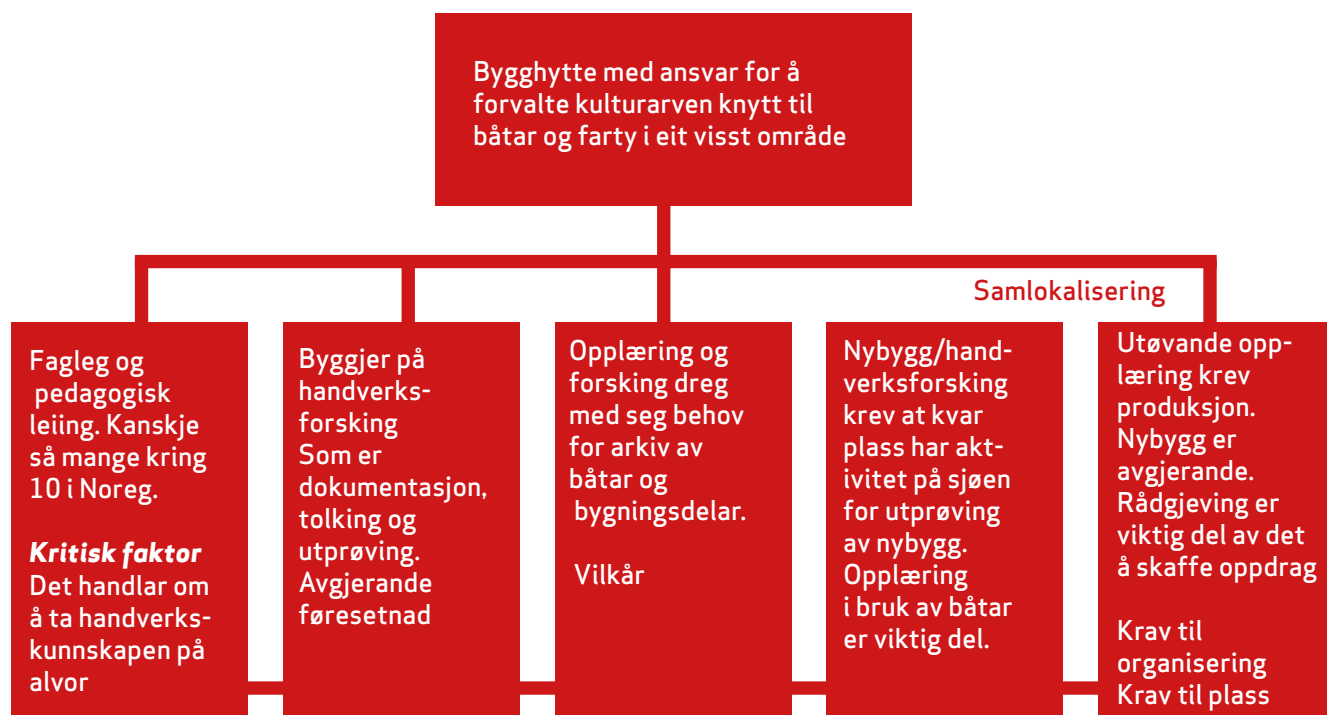
Med vår varierte byggjeskikk lyt vi ha opplæring mange stader. Det gir ikkje meining å lære byggeteknikkane frå Vestlandet til dei som skal arbeide i Østerdalen like så lite som byggeteknikkane frå «tre stammers møte» nord for Saltfjellet er særleg aktuelle i Østfold. Kven skal samordne på nasjonalt plan?

Det dreiar seg om finurlege former og prosessar som er koda ned i sitt eige formspråk.

Skal vi ha høgre opplæring i handverk, kjem vi ikkje utanom dette å organisere fram arbeidsplassar som har eit pedagogisk siktemål. Dei kan heite bygningsvernssenter, bygghytter, handverkssmier, snotrer eller kva det skal vera. Senter er eit overforbruka ord i dag. Smie eller bygghytte er betre. Bygghytte har tradisjon attende til mellomalderen som verkstad ved sidan av store byggverk



Dette er Ole Skålvik sin enkle måte å demonstrere for oss at det dreier seg om brøk.





Poenget er at vi for å lære å byggje lyt vi byggje. For å få tak i breidder og djupner i faget lyt vi ha produksjon. Læreplass i handverk utan produksjon kan fortelje om handverk, men ikkje gi opplæring i. For at vi skal lære lyt denne produksjonen ha eit pedagogisk perspektiv.

Vi står heile tida andsynes nye spørsmål. Det pedagogiske perspektivet krev difor at vi har eit kunnskapsutviklande siktemål. Ei opplæring som skal ta vare på kunnskapen treng at det blir organisert institusjonar som har ansvar for å ta vare på og utvikle kunnskap. Vi lyt ha produksjon, formidling og forskning samstundes.

Det er slike institusjonar vi har kalla handverks-smier eller bygghytter. I Valsøyfjord har vi gitt ein slik institusjon det meir kryptiske namnet Husasnotra (det tyder: som set snuten mot hus). Poenget er ikkje namnet, men innhaldet. Det lyt definerast. For å dekkje landet lyt slike smier vera fordelt på ulike stader i landet.

Bygghyttene

Bygghyttene bør vera eigne institusjonar med definerte føremål og direkte knytt til offentleg forvaltning (Riksantikvaren). Bygghytta skal ta oppdrag innafor sin region og innafor det arbeidsfeltet dei skal arbeide med.

Det er viktig at bygghyttene får eit definert innhald. Dei bør definerast som oppdragsinstitutt med ansvar for forvaltning av handlingsboren kunnskap knytt til båtar, og båtbruk. Det kan spesialiserast med bygghytter for båtar og bygghytter for farty. Det trengst eit minimum av fysisk og fagleg innhald, slik det er definert framføre.

Eit døme kan vera Husasnotra i Valsøyfjord som har opplæring både i båtbygging og i tømring. Det er inntekter av produksjon og det er tilskott til opplæring. Diverre er det ikkje øyremerkte midlar til forskning. Til den blir det improvisert.

Båtsamlinga omfatar kring 50 utstilte båtar. Produksjonen omfatar tilstandsvurderingar, rådgjeving, bygging av nye hus (diverse tømringsteknikkar) og nye båtar (først og fremst geitbåtar), restaurering, delproduksjon til restaurering (spon mellom anna til kyrkjjer) og allmenn formidling med foredrag, og skriving av bøker om båtar og hus.

Innholdet vil setje krav til fysiske og formelle føresetnader

- Produksjonslokale som er produksjonshall, med turvande maskiner, lagerplass, opphaldsrom og kontorplass. Det bør også vera, sliperom, smie og rom for tilverking av måling.
- Uteareal for tørking og lagring av material, og for å kunne byggje større hus på uttuft.
- Sagbruk for tilverking av eigen material.
- Nærleik til skog er stor fordel.
- Bygg som kan hyse arkiv for bygningsdelar.

Ei bygghytte bør ha denne formelle statusen:

- Ha forvaltingsansvar i høve lov om kulturminne for båtar, eventuelt verna farty. I dei fleste tilfella bør det vera minst ei bygghytte per båttype: Nordlandsbåt, åfjordsbåt, geitbåt, snidbetning, firebords vestlandsbåt, trebords vestlandsbåtar, austlandsbåtar. Kor mange det bør vera for elvebåtar og innlandsbåtar bør vurderast nærare. Nordlandsbåtar er så stort felt at det kanskje burde vera to bygghytter for dei?
- Arkiv for båtar og bygningsdelar med status som forvaltningsmuseum for ei nærare avgrensede gruppe av båtar.



Ancas 8 fots jolle ble brukt i filmen «Smuglere i smoking» fra 1957.

Skuespiller Dan Fosse kjører båten. Bildet utlånt til Vest-Agder-museet av Terje Lunder. Foto: Ukjent.