

Andras Mortensen

Den færøske båd

Systematik i færøsk og norsk bådebyggertradition



Indledning

I det seneste årti har man indenfor norsk bådeforskning lagt an på at udvikle en ny arbejds-metode. Hvor man tidligere koncentrerede sig om at typologisere ud fra det, som var synligt, og at sætte det i forhold til det områdes kulturelle miljø, som bådene hørte til, er man nu endvidere begyndt på at sætte fokus på den tankeproces, som lå til grund for skabelsen af de enkelte bådtyper, d.v.s. fortidens byggesystematik og formforståelse. Denne udvikling er en naturlig videreførelse af de ældres arbejde og er antagelig tilskyndet af de krav, som den seneste tids eksperimentelle arbejde omkring rekonstruktionen af både- og skibsfund fra vikingetiden har fordret.

I en publikation, som Norges forskningsråd udgav i 1995 med henblik på kulturmindeværns-forskningen, fremlagde en af de toneangivende indenfor dette specialiserede felt, Jon Godal, sine tanker om, hvordan man i fremtiden bør gå til værks.¹ I denne handlingsplan opstilles der 4 punkter, som samtidig er at opfatte som forslag til overordnet arbejdsmetode for fremtidens bådeforskning. Nedenfor gengiver jeg de 4 punkter forkortet, og de er:

1. At skaffe indblik i den tradition, som eksisterer i et kulturgeografisk afgrænset område, omkring bådebygningen i dette. Dette gøres med henblik på at stadfæste den undersøgte traditions uafhængighed eller eventuelle afhængighed af bådebygningstraditioner i andre kulturgeografiske områder.
2. Med udgangspunkt i kvantitativt materiale i form af bådeopmålinger at analysere hver enkelt bådtype ud fra det kendskab til denne, Godal under første punkt har fået kendskab til. Dette gøres med henblik på at stadfæste den undersøgte bådtypes eller bådtypers uafhængighed eller afhængighed af bådtyperne i andre kulturgeografisk afgrænsede områder.
3. At formidle de kundskaber fra fortiden om håndværksmæssige procedurer, fremgangs-måder og den formforståelse, som bekendtskab er gjort med under punkterne 1 og 2. Dette gøres med henblik på at kunne genskabe en båd af en vis type.
4. Analyse af, hvordan bådtypen blev brugt.

I det følgende er denne programmerklæring taget til efterretning. Helt enig med prioriteringen er jeg dog ikke, idet jeg mener, at "formforståelsen", som anføres under pkt. 3, henhører under pkt. 4, idet fortidens forståelse af en bådtypes form i høj grad er afhængig af, hvordan bådtypen blev brugt, og at punktet om "at kunne genskabe" bør anføres som det sidste i rækken.

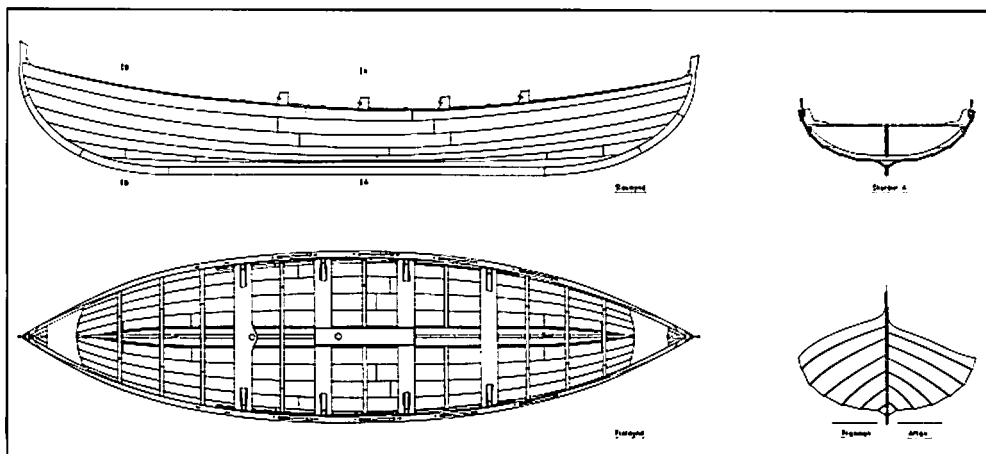
Forsidebillede: Landingspladsen i bygden Skarð på Kunoy 1898. Den gamle færøske bådtype blev designet nøje efter naturen, både til lands og til vands. (Nationalmuseet, DFM 38.945).

Main: Landing in the village of Skarð on Kunoy 1898. The traditional Faroese boat type was designed carefully to harmonise with nature, both on land and at sea.

I øvrigt mener jeg, at den formulerede målsætning "at kunne genskabe" ikke er helt dækkende. Så ædelt målet end er, nemlig at genskabe liv i de hændende traditioner, som har været forudsætningen for den nordatlantiske kystkultur siden de ældste tider, lader det sig næppe i fuld udstrækning realisere. Alt har sin tid, også bådebygningstraditionerne, og i bedste fald kan forskningen skabe forudsætninger for, at de kan kopieres. Som jeg anser det, er det primære sigte efter bedste evne at sætte ord på de kulturelle værdier, som mere eller mindre bevidst udgør vores historiske identitet, og som vi ønsker, at vore efterkommere skal kunne forholde sig til. Dybest set er det nok også det, som man mener i programmerklæringen, og således formuleret, har vi også fat i selve hovedtanken bag den museale virksomhed i vores tid.

Den bådtype, som her skal præsenteres, er ikke norsk, men dog på et eller andet plan beslægtet med de norske bådebyggertraditioner. Vi taler om den bådtype, som anvendtes på Færøerne, et af de norske skatlande i middelalderen. Fra et overordnet synspunkt lægges det altså op til at undersøge, på hvilket plan den færøske bådtype og byggetraditionen i forbindelse med den er beslægtet med de norske bådebygningstraditioner. Fremgangsmåden vil i det store og hele være at følge punkterne 1 og 2 foroven, mens "formforståelsen" vil blive berørt perifert. Jeg tør derimod ikke lade det nedenfor fremlagte danne forudsætninger for, at en båd af den færøske type kan genskabes, dels fordi det i visse henseender er tale om tolkninger, og dels fordi mit kendskab til bådebyggerfaget ikke er af håndværksmæssig art.

Jeg gør opmærksom på, at beregningerne nedenfor vil blive genstand for marginale ændringer, når flere både er blevet opmålt. Hovedparten af dette arbejde tog form under et inspirerende gæsteophold ved Stavanger Sjøfartsmuseum høsten 1997, som blev muliggjort ved støtte fra NorFA (Nordisk Forskerakademi) og Færøernes Landsstyre. Artiklen kommer til at indgå i en større udgivelse om bådebygningstradition og bådehold på Færøerne, som er under forberedelse.



Færøsk båd af størrelsen *seksmannafar*. Længde: 22' 2½"; bredde: 70 ¼"; dybde: 21". Bygget i Vágur, Suðuroy, i 1871. Hjemmehørende i Sandvík, ligeledes Suðuroy. (Føroya Fornminnissavn, snr. 4978X0001).

Faroese seksmannafar boat. Length 22 feet 2.5 inches, beam 70.25 inches, draught 21 inches. Built in Vagur, Suðuroy in 1871.

Den færøske båd

I kildematerialet kan vi følge den færøske bådtype tilbage til omkring midten af det 17. århundrede, d.v.s. knap 400 år. Muligvis er båttypen ældre, men endnu er der ikke gjort fund, som kan øge vor viden om det. I henhold til folkesagn, som blev opskrevet i slutningen af det 19. århundrede, anvendte færingerne frem til tidligt i det 17. århundrede en norsk bådtype af lille størrelse til sommerfiskeri, som kaldtes *tristur*, men den blev forbudt efter et voldsomt uvejr, hvor 50 både blev udslettet. Dette kan betyde, at den færøske bådtype blev udviklet omkring dette tidspunkt, eller at den fik et afgørende opsving da. Folkesagn er dog som bekendt usikre som historiske kilder.

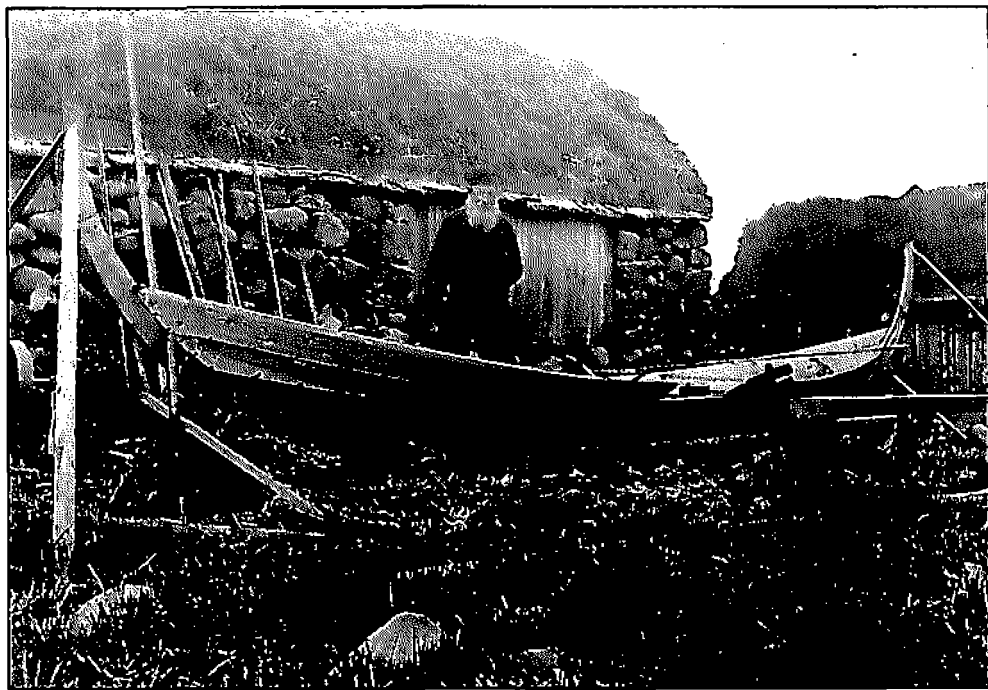
I den tid, som vi ud fra rimelig sikre kilder har kendskab til den færøske bådtype, d.v.s. siden 1781-82, er den blevet bygget i størrelser fra 16 til 28 fods længde. En fod i denne forbindelse er lig med $\frac{1}{2}$ dansk alen, d.v.s. 31,38 cm, og den opdeles i 12 tommer à 2,6 cm. Denne måleenhed, som også vil blive brugt i redegørelsen nedenfor, har dog ikke mere end godt 100 år på bagen i færøsk bådebygning, idet man tidligere anvendte en måleenhed, som kaldtes *stikka* og svarede til $22\frac{1}{2}$ eller $22\frac{3}{4}$ danske tommer. Denne skal jeg dog ikke komme nærmere ind på her.

De enkelte bådstørrelses benævnelse viger lidt fra benævnelserne af de norske bådstørrelser, i og med at de for de fleste bådstørrelses vedkommende ikke angår antallet årer, men antallet roere, som bådstørrelsen var beregnet til. F. eks. kaldes en norsk båd på ca. 20 fod og indrettet til 4 mand at ro almindeligvis *seksæring*, fordi den har seks årer, men i færøsk terminologi kaldes denne bådstørrelse *fýramannafar*, d.v.s. firemandsbåd.

I den færøske terminologi findes dog undtagelser for benævnelsen af visse bådstørrelser, nemlig den mindste, som kaldes *tribekkur*, hvilket betyder "båd med tre bænke", og på den største, som kaldes *seksæringur*, hvilket menes at betyde "båd med seks årepar". En færøsk *seksæringur* er nemlig en båd med 12 årer, altså en 12-mandsbåd, og ikke en båd med 6 årer, som benævnelsen i norske øren giver forestillinger om.

Den næste bådstørrelse efter *tribekkur* og ca. en alen (62,77 cm) længere end den kaldes *tristur*. Navnet menes at betyde "båd til tre roere". Analog betydning, dog udtrykt i lettere forståelige begreber, er benævnelserne på de øvrige bådstørrelser, først *fýramannafar*, som som nævnt er beregnet til 4 roere, *fimmannafar* beregnet til 5 roere, *seksmannafar* til 6 roere, *sjeymannafar* til 7 roere, *áttamannafar* til 8 roere og *tíggjumannafar* til 10 roere.

Betegnelserne *fimmannafar* og *sjeymannafar* er dog lokalbestemte til den nordlige del af Færøerne, mens disse bådstørrelser i den sydlige del blev betegnet med adjektiverne *litið* (no: liten) eller *stórt* (no: stor) foran betegnelsen på den bådstørrelse, som båden længdemæssigt lå imellem, f.eks. *stórt fýramannafar* eller *litið seksmannafar* i stedet for *fimmannafar*. Bådstørrelserne *fimmannafar* og *sjeymannafar* er kun en halv alen (altså en fod) længere end henholdsvis et *fýramannafar* og et *seksmannafar*, hvorfor disse bådstørrelser både i den nordlige og den sydlige del af Færøerne ikke blev regnet for "fulde" størrelser, men *millumpartabátar*, d.v.s. mellemstørrelser. Det blev ikke regnet med mellemstørrelser mellem bådstørrelserne større end *áttamannafar*. Nedenfor er de bådstørrelser, som regnes for "fulde" størrelser, opført med regelmæssig længde og opgivet i danske fod. Oplysningerne stammer fra bådebyggere, som lærte sit håndværk omkring det 20. århundredeskifte.



Færøsk bådbygger 1897. Bådene blev altid bygget udendørs. (Føroya Fornminnisavni, sknr. 33/49).

Faroese boat builder 1897. The boats were always built outdoors.

	Antall årer	Længde i fod (à 31,38 cm)
Tribekkur	4	16
Tristur	6	18
Fýramannafar	6	20
Seksmannafar	6 eller 8	22
Áttamannafar	8	24
Tiggjumannafar	10	26
Seksaeringur	12	28

Bådebyggererhvervet

Bådebygning på Færøerne var et udendørs erhverv. Bådebyggerne havde ikke værkstedsbygninger, hvor de kunne arbejde, men var mobile og drog lige så gerne af gårde for at bygge både, når det var ønsket, som de byggede hjemme på gårdspladsen eller mellem nøstene. Det er først, når vi kommer ind i det 20. århundrede, at man begynder at bygge indendørs.

At det altid blev bygget udendørs har haft indflydelse på den arbejdsteknik, som de færøske bådebyggere anvendte og til dels stadig anvender. Uden den ydre ramme, som en værksteds-

bygning er, kunne de ikke som mange af deres norske kolleger specialisere og rationalisere byggeprocessen i form af f. eks. støtter op under faste installationer i værkstedsbygningen, men havde intet andet fast at henholde sig til end den konstruktion, som de var i færd med at bygge, nemlig båden selv. Af samme årsag havde de heller ikke for vane at anvende skabeloner, som jo er pladskrævende og ubejlige i en rejsekiste med værktøj, men gav bådens enkelte dele form ud fra matematiske retningslinier, som de huskede og derfor altid havde ved hånden.

Nedenfor skal jeg forsøge at belyse denne byggesystematik. Grundlaget for redegørelsen er oplysninger fra bådebyggere sat i forhold til opmålinger af 30 gamle både af typen. De opmålte både repræsenterer alle de båd størrelser, som har været kendt i historisk tid. Antallet undersøgte både af hver størrelse er som følger:

1	tribekkur
5	tristar
6	fýramannafor
3	seksmannafor
11	áttamannafor
2	tíggjumannafor
2	seksæringar

Bådtypens opbygning og indretning

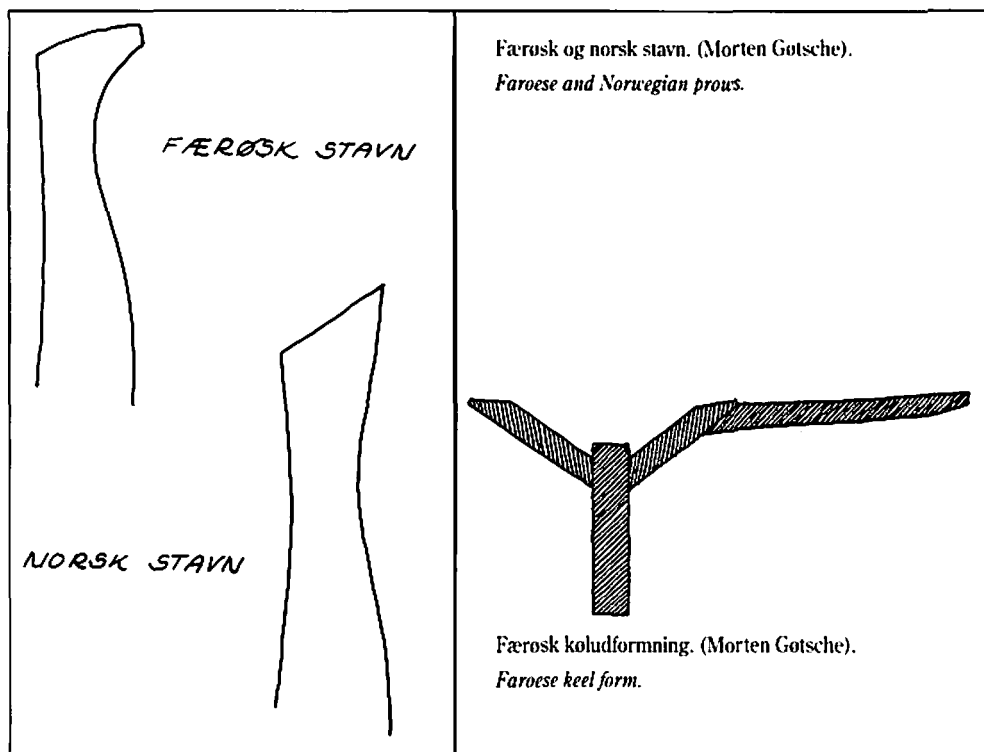
Færøerne er ikke begunstiget med skovbevoksning overhovedet. Alt tømmer bliver importeret, og i ældre tid gik handelen næsten udelukkende via Norge. Både blev helst bygget af handelstømmer, men når handelen svigtede, og det skete ikke så sjældent, nøjedes man med drivtømmer, som kom langvejs fra med havstrømmene eller som vraggoods. Drivtømmer anvendtes altid til indholdt i bådene, men til bordved anvendtes det ikke gerne og kun i nødstilfælde, fordi sådanne bord har tendens til at slå revner på grund af tømmerets saltholdighed og vedvarende tørring.

Køl og stævner

Til køl og stævner anvendte man almindeligvis eg, men sommetider også andre hårde træsorter, hvis ikke eg var til rådighed. Til bordene under vandlinien, som krævede megen forarbejdning med øksen, anvendtes almindeligvis fyr, fordi fyr er fed ved og god at bearbejde. Til bordene foroven anvendte man gerne småkvistet gran ud fra den erfaring, at kom der en revne i et granbord, strakte den sig sjældent længere end imellem to kviste. Til spant og årer anvendtes almindeligvis fyr, men også lærk og ask, hvis disse træsorter var til rådighed.

En båds grundform i længden består af kølen og stævnene for og agter. Dette er ryggen i konstruktionen. Stævnene i en færøsk båd består hvert af tre stykker, som kaldes *undirlag*, *midstykki* og *stavnur*. Køl og stævner danner bådens totale længde, som måles indvendigt foroven i denne konstruktion.

Kølen længde i de færøske både udgør lidt over halvdelen af bådens længde. På steder, hvor landingsforholdene var vanskelige på grund af brænding og stejle klipper, ønskede man ofte bådene bygget med forholdsvis kort køl, ca. halvdelen af bådens totale længde foroven, for at



båden skulle være god at manøvrere i brændingen og let at drage på land og hen over klippefremspring. Andre steder, hvor landingsforholdene ikke var så vanskelige, og det ikke var nødvendigt at vise disse hensyn, var bådene gerne udstyret med længere køl, op til ca. 60% af bådlængden, hvilket gav båden bedre egenskaber i strømfyldt farvand og gjorde den bedre at holde op i vinden. Under bygningen blev stævnernes længde afstemt efter køllængden i forhold til den længde, man ønskede at give båden.

I yngre tid har det været almindeligt, at de enkelte stykker i stævnerne blev dannet efter skabelon, men frem til slutningen af det 19. århundrede var det ikke almindeligt. Dengang blev de enkelte stykker i stævnerne givet sin rette bøjning ved at udhule dem med et vist antal tommer pr. alen med øksen, det nederste og midterste stykke almindeligvis ca. $1\frac{1}{2}$ tomme og det øverste stykke ca. $2\frac{1}{2}$ tomme. Visse steder synes det have været tradition for at udhule alle stykkerne lige meget, f. eks. med $1\frac{1}{2}$ tomme, således at buen i stævnet blev jævn.

Når de tre stykker er sat sammen, lægges de an mod kølen og spændes fast i den, hvorefter bådebyggeren spænder en snor imellem dem ca. 3" ovenover det sted, hvor han afgør, at den øverste bordomgang skal træffe, og netop der, hvor han tænker sig, at linierne i bådens rummelige form skal samles under stævnernes toppe. Det er $4\frac{1}{2}$ til 6 tommer nedefor disse, uanset bådstørrelse.

Den del af stævnet, som stikker op af båden, kaldes stavn (fær: *stavnur*). Efter gammel norm rejses en færøsk båd således, at stavnen agter er omtrent en stavnhøjde lavere end stavnen foran.

Stavnene på de færøske både har karakteristisk udformning. Alt det man ved om, er de blevet udformet i to varianter og benævnt *føroyskur stavnur* ("færøsk stavn") og *norskur stavnur* ("norsk stavn"). Den færøske stavn ligner et gåsehovede, -hals og -bryst, mens den "norske" er mere robust. Av samme årsag har den sidstnævnte i al fald de sidste 200 år af brugshensyn været den mere populære, fordi den tåler bedre belastning og stød.

Efter normen skal stævne med norsk stavn rejses så stejlt, at det forreste af båden, som på grund af associationen om gåsens eller fuglens kropsbygning kaldes *kjósín* eller bådens "bryst", og den forreste spids på stavnen foroven møder samtidig. Stævn med færøsk stavn skal derimod rejses således, at det øverste på stavnen møder for det forreste af båden fornedet. Dette gør denne stavntype mere sårbar, idet den er det første af båden, der støder. Men står stavnen ikke således, illustrerer den sammen med resten af stævnet fuglens næb og bryst på unaturlig måde. Den æstetiske oplevelse af båden tager bådebyggeren stort hensyn til under byggeprocessen. Stævnet agter rejses efter normen således, at stavnen hælder en anelse ud af båden og danner ligesom fuglens hale.

Kølen i en færøsk båd er ikke forarbejdet på samme måde som kølen i de ældre norske både, men er i forhold til de norske blot en planke på højkant, som ikke er specielt udformet med kant foroven (no: *kjolsuer*) til at tage imod den nederste bordomgang. En hovedårsag til dette er utvivlsomt sparehensyn på de skovløse øer. I stedet bliver den første bordomgang sat for på en måde, som er karakteristisk for den færøske bådtype, men dog ikke specielt færøsk.

Bord

De færøske både bygges med 6, 7 eller 8 bordomgange, alt efter, hvor stor båden er. Både mindre end *seksmannafar* har 6 bordomgange, *seksmannafar* 6 eller 7 bordomgange, *áttamannafar* og *tíggjumannafar* 7 bordomgange, og *seksæringur* 8 bordomgange. I henhold til en kilde fra 1781-82 byggedes bådstørrelsen "*áttamannafar*" dengang med 6 bordomgange.² Det tyder på, at man i ældre tid anvendte bredere bord i færøsk bådbygning end det, som ses i de ældste bevarede både. Dette bekræftes også af den mundtlige tradition.

Den nederste bordomgang er som nævnt karakteristisk for den færøske bådtype. Den står stejlt i forhold til kølen hele vejen på langs og fortsætter langs det nederste stykke i rejsningen for og agter og buer let op i enderne. Bordomgangen kaldes *kjalarbord*, d.v.s. kølbord, og bordene er almindeligvis 6" brede, uanset bådstørrelse, og dens hældning er omtrent 35°-45°. *Kjalarbord* er en del af kølkonstruktionen og medregnes ikke, når bådens rummelige form udmåles. Når *kjalarbord* medregnes, er længden på kølene i de 30 opmålte både omtrent $\frac{3}{4}$ af bådens fulde længde, uanset om selve kølen enten er kort eller lang.

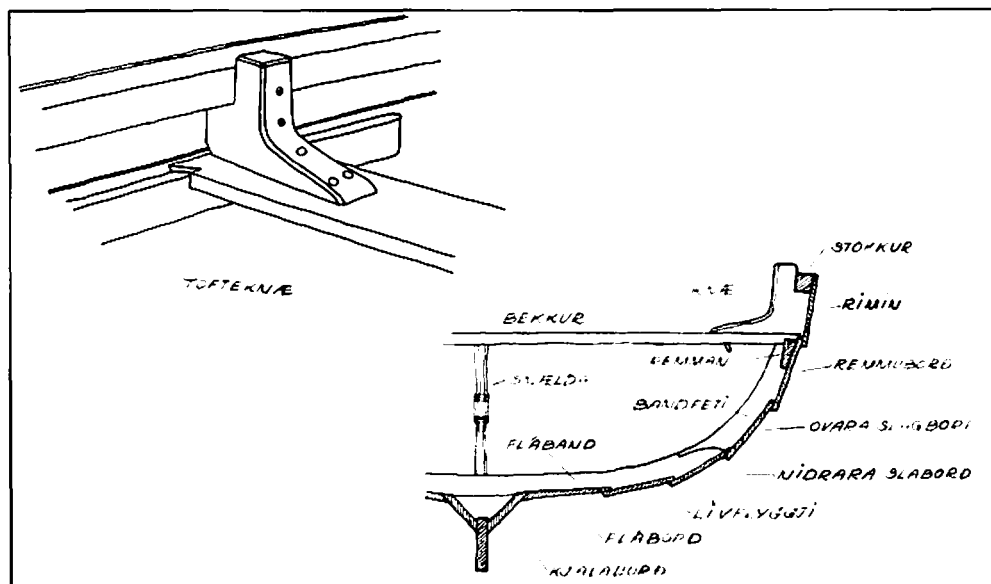
Selv om den er karakteristisk, er denne kølkonstruktion ikke særegen for den færøske bådtype. Samme konstruktion og beregningsmåde kendes i de ydre fjordstrøg i Sunnhordland.³ Den næste bordomgang regnes som den første i bådens rummelige form. Bordene i denne omgang ligger næsten fladt og kaldes derfor *flåbord*. For enden af *flåbord* er halsene, som har stor snoning og i ældre tid blev formet med økse. Utvivlsomt på grund af knaphed på tømmer af passende kvalitet og dimension blev halsene på de færøske både almindeligvis lavet i to stykker: *hálsablað* og *hálsur* (*hálsoddi*), og sommetider i tre stykker. Siden begyndelsen af det 20. århundrede har det dog været almindeligt at lave halsene i et stykke og spænde dem i form efter først at have kogt bordveden med damp i svedekiste.

ældste detailbeskrivelse af den færøske bådtype, som stammer fra 1781-82, beskriver tværskibsfæstningen som værende konstrueret på samme måde som vi kender den i bådene fra det 19. århundrede og endnu på vore dage.

Tværskibsfæstningen i en færøsk båd er spinkel, men besidder dog stor styrke. Over bunden og op langs bådens sider ligger spantene (fær: *bond*; sing: *band*), som hvert er dannet af tre stykker: *flåband*, som ligger tværs over bådens bund, og *bandfetar* i forlængelse af det i begge sider. I enderummene går spantene op under stokken (*stokkur*: se nedenfor), de to agterste og forreste dog almindeligvis fældet op over stokkens inderside med et øre, det forreste og agterste altid. I rummene går spantene ikke op under stokken, men op under en langsgående fjæl på indersiden af den næstøverste bordgang, som robænkene hviler på. Den langsgående fjæl kaldes *remman*. De spant, som ikke ligger under en robænk, d.v.s. hvert andet spant, fældes altid op over indersiden på *remman*.

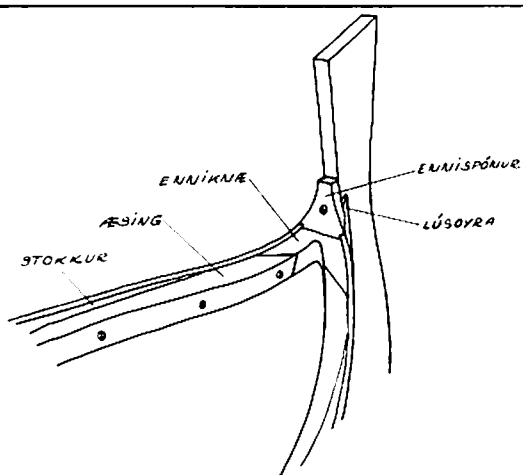
Robænkene hviler på *remman* med udskæring ned i et spor på denne, som ligner en fiskehale. Hver robænk fungerer således som en trækstang, som holder bådens sider sammen. Midt under hver robænk står en støttepind (fær: *snæld*) fra båndet forneden op under bænken så meget i spænd, at robænken buer let opad på midten, ca. en bænktykkelse. Robænkene sommes ikke fast i *remman*, men holdes på plads i sporet af et knæ med særlig udformning, som lægges ovenpå robænken, spændes ind under stokken og fastgøres med træagler i disse. I det 20. århundrede har man for det meste brugt jernsom til dette.

Stokkene (fær: *stokkur*, pl. *stokkar*) i en færøsk båd svarer til "esingen" i de norske både. De afstiver bådens rummelige form foroven. Stokkene i de færøske både ligger langs øvre kant på



Tværskibsfæstning. Robænk spændt i remma med knæ. (Morten Gotsche).

Athwartships stiffening. Rowing bench with knees.



Stokkur og æsing i færøsk båd. (Morten Gotsche).

STOKKUR and ÆSING in a faroese boat.

den øverste bordgang på indersiden og fra stavn i stavn. Stokkene laves af forholdsvis svært materiale, ca. $2\frac{1}{2}$ " x 3", og kan derfor kun bøjes i begrænset omfang. For bedre at kunne bøje dem, blev de forinden lagt i vand. Ude i enderne forlænges de med et kortere stykke i hver ende af omtrent samme dimension over en lang skaring, således at afstivningen rækker ud til stavnene. De tilføjede stykker i enderne kalder færingerne *æsing*. Ved stavnen for og agter samles afstivningen i begge sider over et knæ, som kaldes *enniknæ*.

Stokkene lægges i båden før *bandfetar*, *remma* og robænke. Når de lægges i båden, kan bådebyggeren derfor ved hjælp af dem spænde bådens sider noget op og justere de øverste bordganges hældning og bådens rummelige form foroven, ofte efter køberens ønsker. Nogle steder anså man det som en fordel, at den øverste bordgang i enderummet foran havde forholdsvis lille hældning, fordi båden da var lettere at ro i modvind, andre steder, at den havde større hældning, fordi båden da var tørrere at sidde i. Dette sidste blev især prioriteret de steder, hvor strandforholdene var vanskelige på grund af stejle klipper og brænding, og det var nødvendigt hurtigt at "skyde" bådene i vandet og fra en vis højde. Da var det en fordel, at de øverste bordomgange var i stand til at "gribe" vel, således at båden ikke tog vand under den voldsomme medfart. Endvidere var det ikke usædvanligt, at mænd ønskede deres nye båd spændt op således, at deres gamle nøst stadig kunne anvendes, hvis den nye båd var et nummer større.

Bådebyggerens målesystem

Ligesom andre steder i Vestnorden bygges de færøske både efter et system af forholdstal. Dette system muliggør, at alle bådstørrelser kan bygges over samme læst. Enhver bådebygger bygger dog båd på sin måde, ud fra egne erfaringer og lærdom fra de gamle om, hvordan båden fungerer bedst. Selv om bådenes form er meget forskellig, når det gælder detaljer i udformningen, er det først og fremmest dette system, som gør, at båden hører til en og samme bådtype. Med andre ord er der her tale om det, som er konstant i alle både af typen.

Når man vil finde frem til byggesystematikken i en bådtype, d.v.s. finde frem til det, som er konstant, selv om ingen båd er helt lig en anden, er det nødvendigt først at finde ud af, hvilke steder i båden bådebyggeren tog udgangspunkt for sin udmåling af den. Mange steder i Norden vil dette være en særdeles vanskelig opgave, fordi bådbygningstraditionen ikke længe har levende udøvere, som kan formidle fortidens kundskaber og byggesystematik. Endvidere er deres produkter, bådene, ofte bevaret i så begrænset antal, at det heller ikke er muligt med rimelig sikkerhed at analysere sig frem til deres systematik. Dette er heldigvis ikke situationen på Færøerne endnu, mange gamle både af typen er bevaret, men som andre steder, er bærerne af den gamle tradition nu ved at falde fra.

Målepunkter

Udgangspunktet for målesystemet i færøsk bådbygning var bådens længde mellem stavnene. Bådens længde bliver målt efter snoren, som bådebyggeren spænder imellem stævnerne, når han rejser båden. Snoren bindes om stævnerne et helt bestemt sted, nemlig ca. 6" nedenfor stævnets top og just der, hvor bådebyggeren vil, at den rummelige form, som bordene danner, skal slutte.

Som nævnt tidligere, skal båden efter gammel norm rejses således, at stavnen agter er omtrent en stavnhøjde lavere end stavnen foran. Når båden rejses, danner bådebyggeren denne forskel ved at have mindre højde til snoren fra kølens sammenføining med stævnet agter end foran. Kølens for- og agterende var således de målepunkter, som bådebyggeren anvendte som udgangspunkt for bådens højde og stævnernes forhold til hinanden.

Når bådebyggeren skaber bådens rummelige form, anvender han for det meste ikke eksterne hjælpemidler, men vurderer alene med øjnene. Det betyder dog ikke, at han er unøjagtig, tværtimod, fordi det træned øje er et særdeles præcist måleredskab, både til afstande og vinkler.

Tre steder i båden var det dog almindeligt at kontrollere mere nøje med et eksternt måleredskab, antagelig fordi de steder skulle målene stå i et vist forhold til hinanden. Disse steder er på midten og umiddelbart foran *lærbekksband* og *toftubekksband*, som er navnene på de spant, som afgrænser henholdsvis det agterste og det forreste rorum fra enderrummene. Afstanden, som *lærbekksband* og *toftubekksband* har fra midten, er afhængig af, i hvilket forhold til bådens geometriske midte bådebyggeren har valgt at fælde det midterste spant, *miðbandið*, fordi alle spant udmåles i forhold til hinanden med udgangspunkt i dette.

Miðbandið, eller midterspantet, er altså det første spant, som bådebyggeren fælder i båden. Det fældes dog ikke i bådens geometriske midte, men nogle tommer agter for denne, målt efter snoren foroven. En bådebygger har fortalt, at således som han er oplært, skal det første spant i en robåd fældes 3" agter for midten, fordi man plejede at sige, at "vægten på robænkene skal være agter for midten". En anden bådebygger har fortalt, at således som han er oplært og vandt til, skal midterspantet fældes en spanttykkelse agter for midten "uanset bådens størrelse".

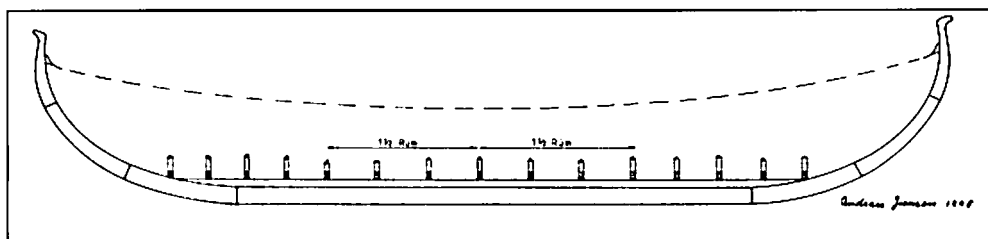
Opmålingerne viser, at der i de forskellige bådstørrelser ikke var forskel på, hvor langt agter for den geometriske midte midterspantet er fældet, og at dets forreste kant i gennemsnit er 1½" agter for denne. Spanttykkelsen var almindeligvis netop 1½". Opmålingerne viser også, at midterspantet kunne ligge fra 0 til knap 5" agter for bådens geometriske midte, og i et enkelt tilfælde 2" foran denne.

Konstanten i denne forbindelse synes derfor at variere efter, hvilken byggetradition bådebyggeren er oplært efter, og at den i udgangspunktet er, at midterspantet fældes $1\frac{1}{2}$ " agter for bådens midte.

De øvrige spant udmåles som nævnt med udgangspunkt i midterspantets placering. Afstanden imellem dem var afhængig af, hvor meget rum blev beregnet til bevægelsen at ro, og minimumsmålet for dette havde bådebyggeren ofte afmærket på målestokken. Som nævnt tidligere viser opmålingerne, at man varierede rumlængden efter behov.

I enderrummene er det ikke nødvendigt at vise mandskroppen i bevægelse samme hensyn som i rorummene. I dem fældes spantene nogenlunde med samme indbyrdes afstand som i rorummene, men dog først og fremmest i forhold til enderrummenes længde. Det agterste spant i enderrummet agter og det forreste i enderrummet foran blev fældet over kølbordenes odder. Disse spant kaldes *barkaband*.

Afstanden til målepunkterne umiddelbart foran *lærbekksband* og *toftubekksband* bliver altså målt ud fra midterspantets forreste kant. D.v.s., at i en båd med to rum, er målepunkterne for og agter for midten en rumlængde (plus en spanttykkelse) foran og agter for midterspantet, i en



Målepunkterne umiddelbart foran lærbekksband og toftubekksband, udtrykt i rumlængder for og agter for midterspantets forreste kant.

Measuring points immediately in front of the LÆRBEKKS BAND and TOFTUBEKKS BAND expressed in RUMLENGDER in front of and abaft the middle frames leading edge.

båd med tre rum $1\frac{1}{2}$ rumlængde for og agter for midterspantet, i en båd med fire rum 2 rumlængder, og i en båd med fem rum $2\frac{1}{2}$ rumlængder for og agter for det.

En anden måde at udtrykke disse afstande, er at opgive dem i antal halvrum eller spant. Som tidligere nævnt, er hvert rum i en færøsk båd opdelt i 2 halvrum, som afgrænses af et mellemliggende spant. I en båd med to rum er afstanden fra midterspantet til målepunkterne således 2 halvrum, i en båd med tre rum 3 halvrum, med fire rum 4 halvrum, og i en båd med fem rum er den 5 halvrum.

Ved disse målepunkter var bådebyggeren altså særlig nøjagtig, tilsyneladende fordi her skulle målene stå i et vist forhold til hinanden, og man målte over hver eneste bordomgang. F. eks. har en nulevende bådebygger berettet, at bredden over *flåbord* (som regnes som den nederste bordomgang i bådens rummelige form og er bordomgangen næst efter *kjalarbord*), som indregnes i kølkonstruktionen, skulle være 1" bredere ved målepunktet foran end ved målepunktet agter.

Men især ved to af bordomgangene blev målene kontrolleret på disse målepunkter, nemlig over overkanten på det bord, som båden flyder om og kaldes *slagbord*, og ved overkanten af

det bord, som afgrænser båden foroven, og som på færøsk kaldes *rimin*. Dette ses bl.a. af, at bredde og dybde ved målepunkterne disse steder havde bådebyggerne ofte afmærket på deres målestokke.

Målene, som de opmålte både har over disse bordomgange på de nævnte målepunkter, altså på midten og ved lærbekksband og toftubekksband, repræsenterer således de konstanter, som angår den rummelige form i den færøske bådtype.

Før vi går videre, skal nævnes, at i færøsk bådebygningstradition måles bredder imellem overkanterne på modstående bord på indersiden, og dybder fra *flåbord* op til en pind, som lægges tværs over bordomgangen, som måles. Denne målemetode erstatter vinkelmåler, som de færøske bådebyggere ikke anvendte eller havde kendskab til.

Før at forenkle oversigten i redegørelsen bliver de enkelte bestanddele i forholdstallene anført i parentes med de forkortelser, som belyses nedenfor.

Forkortelser, som henviser til de enkelte bestanddele af forholdstallene, som belyses i parenteser i teksten.

L	=	Bådlængde, målt efter snor imellem stævner.
H1	=	Højde på stævner, målt fra overkant køl til snor.
H2	=	Højde på stævner, målt fra sammenføjning af køl og stævne agter til snor.
H3	=	Højde på stævner, målt fra sammenføjning af køl og stævne foran til snor.
b1	=	Bredde over <i>slagbord</i> på midten.
b2	=	Bredde over <i>slagbord</i> på målepunkt ved lærbekksband.
b3	=	Bredde over <i>slagbord</i> på målepunkt ved toftubekksband.
d1	=	Dybde over <i>slagbord</i> på midten.
d2	=	Dybde over <i>slagbord</i> ved målepunkt ved lærbekksband.
d3	=	Dybde over <i>slagbord</i> ved målepunkt ved toftubekksband.
B1	=	Bredde over <i>rim</i> på midten.
B2	=	Bredde over <i>rim</i> på målepunkt ved lærbekksband.
B3	=	Bredde over <i>rim</i> på målepunkt ved toftubekksband.
D1	=	Dybde over <i>rim</i> på midten.
D2	=	Dybde over <i>rim</i> på målepunkt ved lærbekksband.
D3	=	Dybde over <i>rim</i> på målepunkt ved toftubekksband.
R	=	Antal rum i båden eller antal halvrum fra midterspantet til målepunktet.

Stævner

Mål for, hvor højt stævnene skulle rejses fra kølen i de forskellige båd størrelser, havde bådebyggerne ofte afmærket på deres målestokke. F. eks. ses på en målestok i Færøernes museums samlinger, at bådebyggeren, som ejede den, gik ud fra, at stævehøjden på båd størrelsen *fýramannafar* i udgangspunktet skulle være ca. 35", i båd størrelsen *seksmannafar* ca. 38", i båd størrelsen *áttamannafar* ca. 45" og i båd størrelsen *tiggjumannafar* ca. 48". En gammel bådebygger har berettet, at højdeforskellen imellem snor og køl for og agter skulle være "en håndsbredde", hvilket er lidt over 3".

I henhold til opmålingerne er snorens højde oven over kølen, målt midt i båden, ca. $\frac{1}{6}$ af bådens længde, uanset båd størrelse. ($H1 = \frac{1}{6} L$).

Dernæst viser opmålingerne, at i gennemsnit er højden fra sammenføjjningen mellem køl og stævne agter $1\frac{1}{2}$ " mindre end på midten. ($H2=H1-1\frac{1}{2}$ ").

Fra sammenføjjningen mellem køl og stævne foran, er højden til snoren i gennemsnit $1\frac{3}{4}$ " større end på midten. ($H3=H1+1\frac{3}{4}$ ").

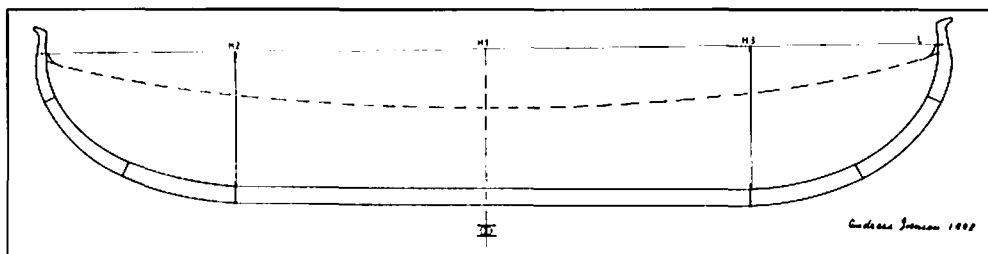
Forskellen imellem højden på kølsammenføjjningen agter og foran er således i gennemsnit $3\frac{1}{4}$ ", og det er just "en håndsbredde", ligesom den gamle bådebygger berettede.

I henhold til opmålingerne synes konstanterne angående stævnernes højde i en færøsk båd således at være disse:

$$H1 = \frac{1}{6} L$$

$$H2 = H1 - 1\frac{1}{2}"$$

$$H3 = H1 + 1\frac{3}{4}"$$



Punkter til måling af stævnernes højde.

Measuring points for the height of the stern and stem.

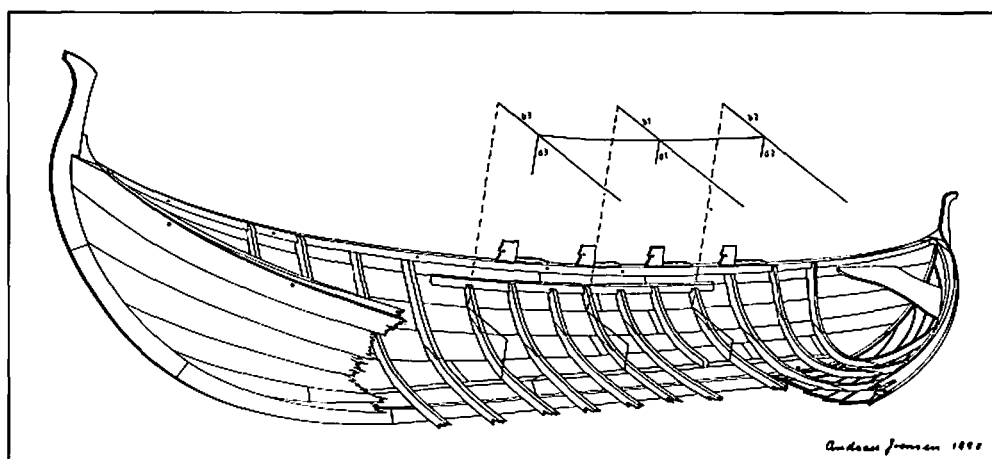
Opmålingerne viser dog også, at bådene både blev rejst mindre og mere end dette agter og foran. På målepunktet agter er den mindst rejste båd rejst 1" mindre end gennemsnittet for målepunktet, og den mest rejste $1\frac{1}{4}$ " mere end gennemsnittet for målepunktet. På målepunktet foran er den mindst rejste båd rejst 1" mindre end gennemsnittet for målepunktet, og den mest rejste $1\frac{1}{4}$ " mere end gennemsnittet for målepunktet.

Bådens bund

I norsk bådbygning er det almindeligt, at udgangspunktet for udmålingen af en båds bund var bådens længde i flydelinien.⁵ Om det også var tilfældet i shetlandsk og islandsk bådebygnings-tradition, har forskningen endnu ikke kunnet konstatere. Denne fremgangsmåde er ellers logisk ud fra det synspunkt, at forholdsmålene i den del af båden, som befinder sig under vandlinien, har afgørende betydning for bådens egenskaber i det våde element.

Når de nulevende bådebyggere på Færøerne er blevet spurgt om dette, altså forholdstal i forbindelse med flydelinien, siger de sig aldrig at have hørt om det. Det har dog heller ikke lykkedes at få dem til at sige noget konkret om, hvorvidt målene i bådens bund står i forhold til bådens længde imellem stævnerne. De henviser kun til "øjemålet".

En nulevende bådebygger har dog fortalt, at en båd af størrelsen áttamannafar, som i udgangspunktet er 12 alen (24 fod) lang, skal være 2 alen bred på midten over *slagbord*, altså



Målesteder i forbindelse med udformningen af bunden.

Measurement points in connection to the forming of the bottom..

bordet i flydelinien. Dette tyder på, at målet står i forhold til bådens længde imellem stævnernerne foroven. I beregningen af forholdsmålene i bådenes bund nedenfor går jeg derfor ud fra, at man altid har taget udgangspunkt i, at målene i en båds bund stod i forhold til bådens længde mellem stævnernerne foroven.

Som tidligere nævnt, skaber bådebyggeren altid en båd efter egne forestillinger om, hvordan båden bliver bedst til det formål, som den bygges til. Beregningssystemet, som det her redegøres for, er derfor kun at vurdere som et udgangspunkt, som bådebyggeren, hvis han overhovedet er sig det bevidst, viger fra, hvis han synes, det er nødvendigt. Afvigelserne, som han gjorde fra regelen, kunne være ganske små, men give stor virkning, i særdeleshed når det drejede sig om udmålingen af bådens bund. Et godt eksempel på dette er følgende lille historie, fortalt af bådebygger Simun Jóhan Wolles i bygden Eiði på Eysturoy:

"Jeg har anskaffet mig et gammelt seksmannafar fra Mikladal, som Óli á Toftanesi og min bedstefar, Simun Jóhan undir Húsinum, har bygget i 1928. Denne båd har træsnagler og er bygget til årer. Det, som gør den særdeles interessant, er, at den er "lagt ud" i bunden. Óli i Útistovu, som ejede båden sammen med andre, har fortalt mig, at de syntes, at båden var "for svag i bunden", før den blev lagt ud, men at den blev væsentlig bedre, efter at dette var blevet gjort. Bordene blev løst fra hinanden og fra spantene, spændt ca. en halv tomme ud, hvor det er mest, og derefter sømmet igen. Bådens suer var så dybe, at dette kunne lade sig gøre uden at udskifte noget af bordene. Dette nævner jeg for at vise, hvor fremsynede de var, når de byggede robåde før, kun en halv tomme, og båden var ikke til at kende igen".⁶

Midten over slagbord

Opmålingerne viser, at i udgangspunktet er bredden over *slagbord* på midten, d.v.s. dens største bredde i flydelinien, i både, som er *mindre end áttamannafar* (22 fod og mindre), omkring $\frac{1}{3}$ af bådens længde mellem stævnernerne foroven. (Både mindre end áttamannafar: $b1 = \frac{1}{3} L$).

I bådstørrelserne fra áttamannafar og større (d.v.s. både større end 22 fod) er bredden over slagbord på midten dog nærmere $\frac{1}{6}$ af bådlængden, dette fordi slagbord i de store bådstørrelser må ligge mere end i de små bådstørrelser for at bordene foroven skal nå højt nok op og båden få en passende bredde. (Både større end seksmannafar: $b1 = \frac{1}{6} L$).

Det skal nævnes, at mellemstørrelser mellem seksmannafar og áttamannafar ikke er repræsenteret i de opmålte både. Endvidere skal nævnes, at forholdstallene $\frac{1}{5}$ eller $\frac{1}{6}$ af bådlængden er afrundet, og at de opmålte både er smallere og bredere end just dette over slagbord på midten, dog aldrig mere end så meget, at bredden ikke er nogenlunde $\frac{1}{5}$ eller $\frac{1}{6}$ af bådlængden.

I henhold til opmålingerne kunne bredden over slagbord i bådstørrelserne fra seksmannafar og mindre være fra 4" mindre til $4\frac{3}{4}$ " mere end $\frac{1}{5}$ af bådlængden, og i middel var den 2" større end det.

Ligeledes viser opmålingerne, at bredden i bådstørrelserne fra áttamannafar og større kunne være fra $1\frac{3}{4}$ " mindre til $7\frac{1}{4}$ " større end $\frac{1}{6}$ af bådlængden og i middel $2\frac{3}{4}$ " større end det.

Med udgangspunkt i de opmålte både synes konstanterne vedrørende bredden over flydelinien, d.v.s. slagbord, på midten i de færøske både at være disse:

Seksmannafar og mindre bådstørrelser: $b1 = \frac{1}{5} L$

Áttamannafar og større bådstørrelser: $b1 = \frac{1}{6} L$

Dybden over slagbord på midten var betinget af, hvor højt op bordomgangene af den ved, som var til rådighed, til og med slagbord rak i forhold til den bredde, som bådebyggeren agtede at give båden foroven. Bådebyggerne havde derfor ingen særlige regler for, hvordan forholdet mellem dybde og bredde over slagbord på midten skulle være. Dybden, som båden fik just her, var dog udgangspunkt for, hvor dyb båden blev lavet på målepunkterne ved lærbekksband og toftubekksband.

Bredden over slagbord agter og foran

Opmålingerne viser, at i udgangspunktet er bredden over slagbord på målepunktet ved lærbekksband det samme som bredden over slagbord på midten minus antallet af halvrum fra midterspantet til lærbekksband multipliceret med 2". ($b2 = b1 - (R * 2")$).

På samme måde viser opmålingerne, at bredden over slagbord ved toftubekksband er det samme som bredden over slagbord på midten minus antallet halvrum fra midterspantet til toftubekksband multipliceret med $1\frac{1}{2}$ ". ($b3 = b1 - (R * 1\frac{1}{2}")$).

F. eks. er en båd med tre rum således i udgangspunktet 6" ($3 * 2"$) smallere over slagbord ved lærbekksband end over slagbord på midten, og $4\frac{1}{2}$ " ($3 * 1\frac{1}{2}"$) smallere over slagbord ved toftubekksband end over slagbord på midten. Bredden på midten var som nævnt betinget af, hvor stor båden var.

I henhold til opmålingerne synes konstanterne angående den færøske bådtypes bredder over flydelinien, d.v.s. slagbord, på målepunkterne ved henholdsvis lærbekksband og toftubekksband at være disse:

$b2 = b1 - (R * 2")$

$b3 = b1 - (R * 1\frac{1}{2}")$

Opmålingerne viser dog, at bådene blev lavet både bredere og smallere over slagbord end dette pr. antal halvrum fra midterspantet på disse målepunkter, nemlig fra $-\frac{3}{4}$ " til $+\frac{3}{4}$ " ved lærbekksband og fra $-1"$ til $+1\frac{1}{4}"$ ved toftubekksband.

En nulevende bådebygger har oplyst, at en båd af størrelsen áttamannafar skal over slagborð ved toftubekksband være 4" smallere end på midten, og ved lærbekksband 6" smallere end på midten. Efter de almindelige regler nu er bådstørrelsen áttamannafar 24 fod lang. I henhold til beregningssystemet, som er skildret ovenfor, skal denne bådstørrelses bredde over slagborð på midten i udgangspunktet være $\frac{1}{6}$ af bådens længde, d.v.s. 4 fod eller 48". Bådstørrelsen áttamannafar er indrettet med 3 rum (6 halvrum). I henhold til beregningssystemet skal bredden over lærbekksband derfor være 42" ($48" - (3 \cdot 2")$), og bredden ved toftubekksband $43\frac{1}{2}"$ ($48" - (3 \cdot 1\frac{1}{2}')$). Det er det samme som, at båden bliver 6" smallere over slagborð ved lærbekksband end på midten, og $4\frac{1}{2}"$ smallere ved toftubekksband end på midten. Dette sidste er $\frac{1}{2}"$ mere end det, som bådebyggeren sagde, men forskellen er lille og afviger ikke fra det, som i henhold til opmålingerne var almindeligt i færøsk bådebygningstradition.

Dybder over slagborð agter og foran

Som nævnt er dybden over slagborð på midten betinget af, hvor højt op bordomgangene til og med slagborð rækker i forhold til den bredde, som bådebyggeren agter at give båden foroven. Bådebyggerne havde derfor ingen særlige regler for, hvordan forholdet mellem dybde og bredde over slagborð på midten skulle være. Den dybde, som båden fik just der, synes dog være udgangspunkt for, hvor dyb båden blev lavet på målepunkterne ved lærbekksband og toftubekksband.

Opmålingerne viser, at i udgangspunktet er *dybden over slagborð ved lærbekksband* det samme som dybden over slagborð på midten plus antallet halvrum fra midterspantet til lærbekksband multipliceret med $\frac{1}{2}"$. ($d_2 = d_1 + (R \cdot \frac{1}{2}')$).

Ligeledes er *dybden over slagborð ved toftubekksband* det samme som dybden over slagborð på midten plus antallet halvrum fra midterspantet til toftubekksband multipliceret med $\frac{1}{4}"$. ($d_3 = d_1 + (R \cdot \frac{1}{2}')$).

F. eks. synes en båd med tre rum således i henhold til opmålingerne i udgangspunktet at skulle være $1\frac{1}{2}"$ ($3 \cdot \frac{1}{2}"$) dybere over slagborð ved lærbekksband end på midten, og $1\frac{1}{2}"$ ($3 \cdot \frac{1}{2}"$) dybere over slagborð ved toftubekksband end på midten.

I henhold til opmålingerne synes konstanterne angående de dybder, som en færøsk båd havde i flydelinien og målt over slagborð, på målepunkterne ved henholdsvis lærbekksband og toftubekksband derfor at være disse:

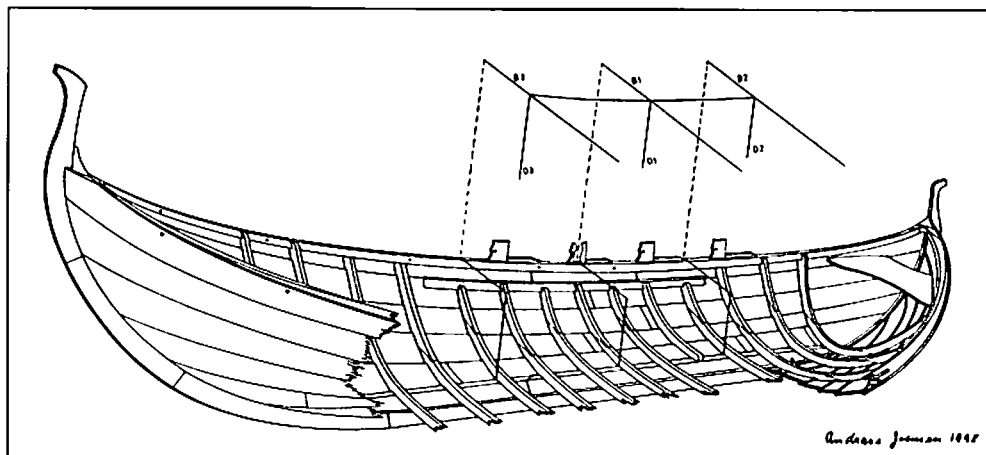
$$d_2 = d_1 + (R \cdot \frac{1}{2}')$$

$$d_3 = d_1 + (R \cdot \frac{1}{2}')$$

Opmålingerne viser dog, at bådene både blev lavet mindre og mere dybe end dette pr. antal rum disse steder over slagborð, nemlig fra 0 til $+\frac{3}{4}"$ ved lærbekksband, og fra $-\frac{1}{4}"$ til $+1"$ ved toftubekksband.

Båden foroven

En gammel tommelfingerregel i færøsk bådbygning siger, at en båds bredde foroven skal være en fjerdedel af bådens længde mellem stæverne, og dybden en tolvtedel af samme længde. Regelen angår de forholdsmål, som en båd skal have over den øverste bordomgang på midten. Den øverste bordomgang i en færøsk båd kaldes *rimin* (akk. sing.: *rimina*).



Målesteder i forbindelse med udformningen af båden foroven.

Measurement points in connection to forming the boat from above.

Midten over rimina

Opmålingerne bekræfter den gamle tommelfingerregel og viser, at i udgangspunktet er bredden over rimina i bådens midte, d.v.s. største bredde foroven, $\frac{1}{4}$ af båd længden.

Det vil sige, at konstanten for bredden i bådens midte over rimina i en færøsk båd er denne:

$$B1 = \frac{1}{4} L$$

Det skal gøres opmærksom på, at forholdsmålet er afrundet, og at opmålingerne viser, at bådebyggerne lavede bådene både smallere og bredere end just dette, dog aldrig bredere end, at bredden ikke var nogenlunde $\frac{1}{4}$ af båd længden.

Opmålingerne viser, at bredden kunne være fra 4" mindre end just $\frac{1}{4}$ af båd længden til $7\frac{1}{4}$ " mere end det. I gennemsnit er bredden i de opmålte både 2" større end $\frac{1}{4}$ af båd længden, uanset båd størrelse.

Som tidligere nævnt var det forskelligt, hvordan mænd ville have bådene formet foroven. F. eks. ville de, som boede på en brændingsplads i udkantsområderne, ofte have dem forholdsvis vide foroven for at de ikke skulle tage vand ind, når de blev "skudt ud", som man sagde, d.v.s. af nødvendighed sat voldsomt ud i brændingen fra en klippeafsats, mens de mænd, som boede inde i sundene ofte ville have dem forholdsvis trange for at de skulle være bedre at ro mod vinden. Bredden, som bådene havde fået, justerede bådebyggeren og tillempede efter behov, da han spændte den op i forbindelse med, at han lagde stokkar i den. Disse hensyn ses igen i de bredder, som de opmålte både har over rimina.

Ligeledes bekræfter opmålingerne den gamle tommelfingerregel om, at dybden over rimina på midten i en færøsk båd er $\frac{1}{12}$ af båd længden. Konstanten er derfor denne:

$$D1 = \frac{1}{12} L$$

Opmålingerne viser dog, at dybden kunne variere fra at være $4\frac{3}{4}$ " mindre end just $\frac{1}{12}$ af båd længden til $\frac{1}{4}$ " mere end det. I gennemsnit er dybden over rimina i de opmålte både 2" mindre end $\frac{1}{12}$ af båd længden.

Bredden over rim agter og foran

På målepunkterne ved lærbekksband og toftubekksband viser opmålingerne, at bredden og dybden over *rimina* på bådene har lignende forhold til midten som nede i båden, således at målene var lette at huske, uanset hvor stor båden var, som blev bygget.

I henhold til opmålingerne er *bredden over rim ved lærbekksband* i udgangspunktet det samme som bredden over midten minus antallet halvrum fra midterspantet til lærbekksband multipliceret med $2\frac{1}{2}''$. ($B2=B1-(R \cdot 2\frac{1}{2}'')$).

Endvidere synes opmålingerne at vise, at *bredden over rim ved toftubekksband* i udgangspunktet er det samme som bredden på midten minus antallet halvrum fra midterspantet til toftubekksband multipliceret med $2\frac{1}{4}''$. ($B3=B1-(R \cdot 2\frac{1}{4}'')$).

F. eks. er en båd med tre rum således i henhold til opmålingerne i udgangspunktet $7\frac{1}{2}''$ ($3 \cdot 2\frac{1}{2}''$) smallere over *rimina* ved lærbekksband end over *rimina* på midten, og $6\frac{3}{4}''$ ($3 \cdot 2\frac{1}{4}''$) smallere over *rimina* ved toftubekksband end over *rimina* på midten. Bredden på midten var som nævnt betinget af bådens længde, og hvor meget den var spændt op efter behov.

I henhold til opmålingerne synes konstanterne angående bådens bredden foroven, d.v.s. over *rimina*, på målepunkterne ved henholdsvis lærbekksband og toftubekksband derfor at være disse:

$$B2 = B1 - (R \cdot 2\frac{1}{2}'')$$

$$B3 = B1 - (R \cdot 2\frac{1}{4}'')$$

Opmålingerne viser dog, at bådene både blev lavet bredere og smallere over *rimina* end dette pr. antal halvrum fra midten på disse målepunkter, nemlig fra $-1''$ til $+1''$ ved lærbekksband og fra $-3\frac{1}{4}''$ til $+1''$ ved toftubekksband.

Bliver beregningssystemet ovenfor prøvet med udgangspunkt i en båd af størrelsen åttamannafar, som er 24 fod lang, skal dens bredde i udgangspunktet være $\frac{1}{4}$ af det, d.v.s. 6 fod = $72''$. I henhold til beregningssystemet skal bredden på målepunktet ved lærbekksband i udgangspunktet være $72'' - (3 \cdot 2\frac{1}{2}'') = 64\frac{1}{2}''$, og bredden på målepunktet ved toftubekksband $72'' - (3 \cdot 2\frac{1}{4}'') = 65\frac{1}{4}''$. Båden bliver således $\frac{3}{4}''$ bredere over toftubekksband end over lærbekksband.

En nulevende bådebygger har oplyst, at bredden over toftubekksband skal være $2\frac{1}{2}''$ større end over lærbekksband, og netop det samme ses afmærket på en gammel bådebyggermålestok. Dette er $1\frac{3}{4}''$ mere end det, som bliver resultatet, når man regner efter systemet ovenfor, men ikke ualmindeligt i henhold til opmålte både. I den båd, hvor forskellen er mindst, er den $\frac{3}{4}''$, og i den båd, hvor den er størst, er den $3\frac{3}{4}''$.

På den gamle bådebyggermålestok, som jeg netop nævnte, ses endvidere, at bådebyggeren, som ejede den, gik ud fra, at en båd af størrelsen åttamannafar i udgangspunktet var $61''$ bred på målepunktet ved lærbekksband og $63\frac{1}{2}''$ bred på målepunktet ved toftubekksband. Målene går på bredden imellem stokkene, og hvis de skal sammenlignes med det ovenfor nævnte, skal ca. $5''$ adderes (2 gange tykkelsen på stokken). I henhold til målestokken skal bredden mellem de modstående bord i den øverste bordomgang på en båd af størrelsen åttamannafar således være ca. $66''$ på målepunktet ved lærbekksband og ca. $68\frac{1}{2}''$ på målepunktet ved toftubekksband. For lærbekksband er dette $1\frac{1}{2}''$ mere end det, som bliver resultatet i beregningssystemet ovenfor, og for toftubekksband $2\frac{1}{4}''$ mere. I henhold til den gamle målestok kunne en båd af størrelsen åttamannafar således også være bredere over *rimina* ved lærbekksband og toftubekksband end det, som bådene i henhold til opmålingerne maksimalt kunne være på disse målepunkter.

Dybder over rimina agter og foran

I henhold til opmålingerne er *dybden over rimina ved lærbekksband* i udgangspunktet det samme som dybden på midten plus antallet halvrum fra midterspantet til lærbekksband multipliceret med $\frac{1}{2}$ ". ($D_2 = D_1 - (R * \frac{1}{2})$).

Ligeledes er *dybden over rimina ved toftubekksband* i udgangspunktet det samme som dybden på midten plus antallet halvrum fra midterspantet til toftubekksband multipliceret med 1". ($D_3 = D_1 - (R * 1)$).

F. eks. er en båd med tre rum således i henhold til opmålingerne i udgangspunktet $1\frac{1}{2}$ " ($3 * \frac{1}{2}$ ") dybere over rimina ved lærbekksband end over rimina på midten, og 3" ($3 * 1$ ") dybere over rimina ved toftubekksband end over rimina på midten. Dybden på midten var som nævnt betinget af bådens længde.

I henhold til opmålingerne synes konstanterne angående de dybder, som en færøsk båd havde fra foroven, på målepunkterne ved henholdsvis lærbekksband og toftubekksband derfor at være disse:

$$D_2 = D_1 - (R * \frac{1}{2})$$

$$D_3 = D_1 - (R * 1)$$

Opmålingerne viser dog, at bådene både blev lavet mindre og mere dybe end dette pr. antal halvrum disse steder over rimina, nemlig fra 0 til $+\frac{3}{4}$ " ved lærbekksband, og fra $-\frac{3}{4}$ " til $+\frac{1}{2}$ " ved toftubekksband.

I gennemsnit er forskellen på dybderne over rimina ved lærbekksband og toftubekksband i de opmålte både $\frac{1}{2}$ " pr. antal halvrum imellem målepunkterne, d.v.s. 3" ($6 * \frac{1}{2}$ ").

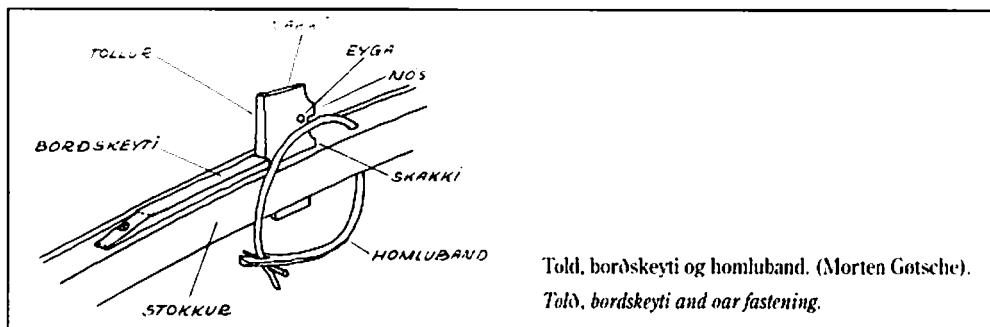
Førnævnte bådebygger fra Eiði har fortalt, at i hans hjembygd plejede de at lave både af størrelsen áttamannafar en alen dybe på midten, en tomme dybere end det på målepunktet ved lærbekksband, og to tommer dybere på målepunktet ved toftubekksband. Dette er netop det samme, som bliver resultatet, når udgangspunkt bliver taget i beregningssystemet, som er belyst ovenfor. I den båd, hvor forskellen er mindst, er den $\frac{3}{4}$ ", og i den båd, hvor den er størst, er den $3\frac{1}{2}$ ".

Roredskaber

Årerne i de færøske både tilpasses også efter bådlængden, idet man siger, at deres længde skal være omtrent som halvdelen af bådens længde. Alle årerne i en færøsk båd er dog ikke lige lange, men kortere agterud end foran. Kortest er årerne, som hører til *lærbekk*, og længst er de, som hører til *bógbekk* og *toftubekk*. Dette er forårsaget af, at årelængden også blev tilpasset efter bådens bredde, og bredest er båden imellem åretoldene ved *bógbekk* og *toftubekk*, smallere over toldene ved *rumbekk* og endnu smallere over toldene ved *lærbekk*.

Når bådens bredde er $\frac{1}{4}$ af længden, og årenes længde i udgangspunktet er $\frac{1}{2}$ af bådens længde, er de to forreste årepars længde i en trerumsbåd i udgangspunktet det dobbelte af bådens største bredde. Vi kan derfor også sige, at årenes længde er det dobbelte af bådens bredde det sted, hvor de anvendes, og derfor også, at de årepar, som er kortere end halvdelen af bådens længde, i udgangspunktet er så lange som det dobbelte af bådens bredde, der hvor de anvendes.

Når årens længde er det dobbelte af bådens bredde, hvor åren anvendes, er ca. tre fjerdedele af åren udenbords og en fjerdedel indenbords. De færøske årer er firkantede om drejnings-



Told, borðskeyti og homluband. (Morten Gøtsche).

Told, borðskeyti and oar fastening.

punktet og har stykker af egetræ (fær: *áraskeytar*) påsømmet der bag og under som værn mod slitage.

I drejningspunktet ligger åren an mod åretolden (fær: *tollur*), som med en fod står ned i hul gennem stokken. Agter for tolden og forbundet i den med tap ligger en liste af egetræ, kaldet *borðskeyti*, til værn af stokken mod slitage fra åren.

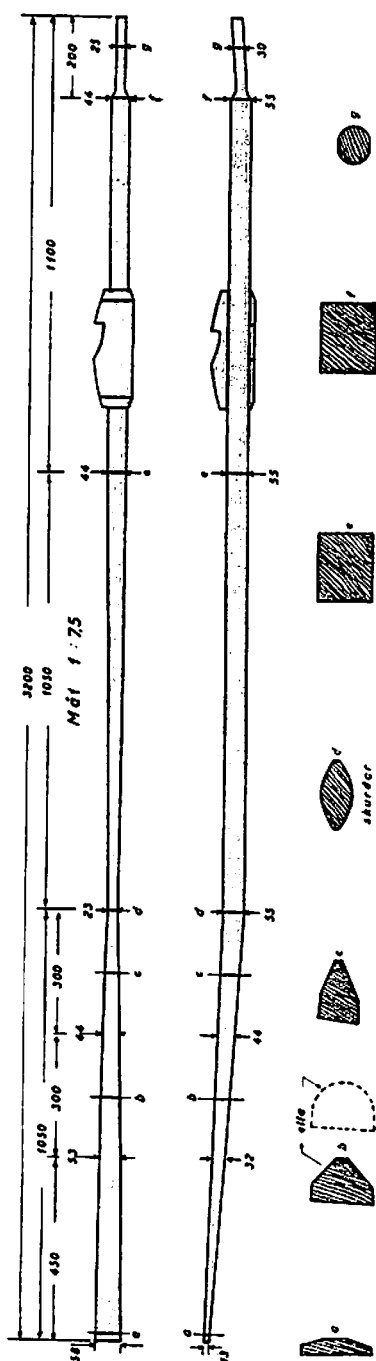
Toldene på de færøske både har karakteristisk udformning, som i fantasien illuderer et mandshovede. I benævnelsen af dens enkelte dele har tolden både nakke, øje, næse og skæg. Selv om den ikke ligner, er det tydeligt, at den færøske told er beslægtet med den norske "keip". Den har utvivlsomt fået sin karakteristiske form af mangel på passende krumtvokset træ.

Åren holdes an mod åretolden ved hjælp af en løkke (fær: *homluband*), som var rundbundet enten igennem hul ned gennem stokken foran tolden eller gennem et øre af egetræ, fastgjort til stokken indvendigt og kaldet *húni* eller *dobbi*. I tidligere tider blev den forreste kant af grindehvalens finner anset som det bedste materiale til disse løkker. Dette fedtholdige materiale bevirkede, at roning gik stille og uden støj, idet trannet, som udsprang, når båndet straktes, smurte både åre og told og modvirkede slitage.

Bladet på de færøske årer har speciel form og ligner ikke årebladene i nabolandene. Det er smalt og har ikke samme udformning for og bag. Forsiden, som trækker i vandet, er flad, og bagsiden er afrundet, dette sidste for at møde minimal vindmodstand, når den skubbes frem til et nyt åretag. Desuden er det yderste af årebladet snoet agterud i forhold til båden efter, hvor i båden åren skal anvendes, de forreste årer mest og de agterste mindst, dette for at bladet skal gribe og slippe tilpas i forhold til bådsidens form på den plads, hvor det ros.

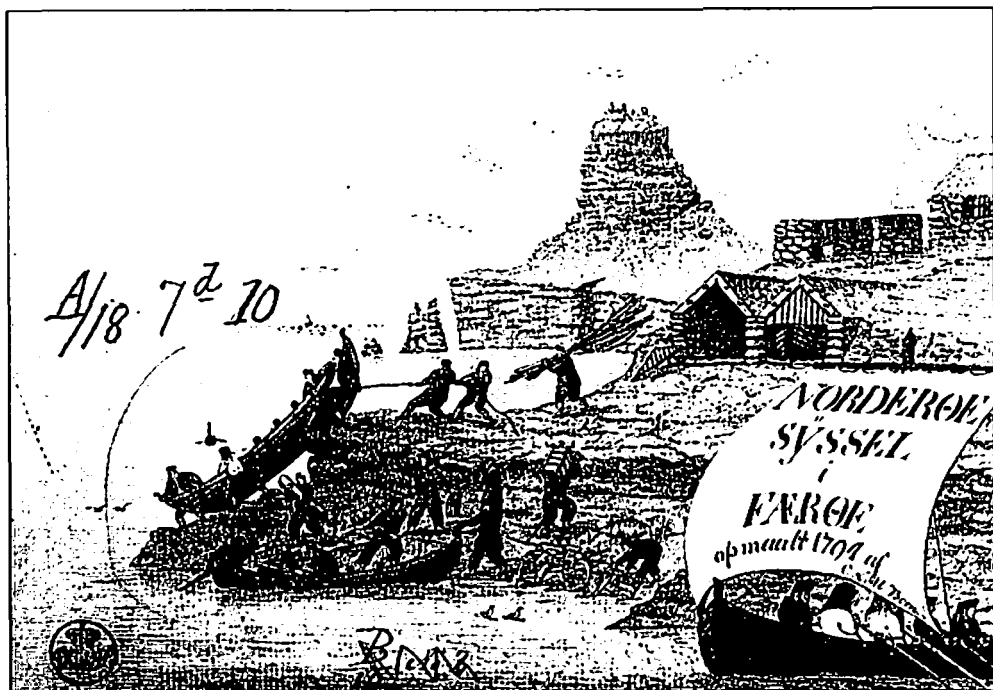
Mast og sejl

I henhold til førnævnte kilde fra 1781-82 var mastens længde i de færøske både på det tidspunkt som "fra *siglubekkur* frem i *rong*", men nogle havde længere mast og andre kortere, alt efter, hvor dristige de var med hensyn til det at sejle. *Siglubekkur* var en langsgående bænk over rummet i eller foran bådens geometriske midte og fastgjort i robænkene, som afgrænser det. I den var et hul, som masten blev sat i og ned i et mastespor i bådens bund. *Rongin* er navnet på siddepladserne, som er forrest og agterst i båden og i grunden fungerer som bådens forreste og agterste spant. I dette tilfælde menes med *rongina* (akk. af *rongin*) foran.



Den færøske åre er usædvanlig smal og meget let. Med bredere årer ville man kunne ro hurtigere, men det kommer ikke så meget an på fart som på udholdenhed og sejhed, når vejrforholdene er mindre gunstige. I roing i modvind vil le brede årer fange for megen vind, især da åreskaffet er frkantet og kan ikke drejes. Men det, at åren ligger fast, gør, at den er let at håndtere og belaster ikke håndledene.

The farøese oar is especially narrow and light. Wider oars would enable greater rowing speeds, but where stamina is at a premium in poor weather conditions they would be unfavourable. Also when rowing against the wind broader oars would give greater resistance especially as the shaft is traditionally square not having been rounded on a lathe. That the oars are fastened means that it is easier to handle and reduces loading on the wrist of the oarsman.



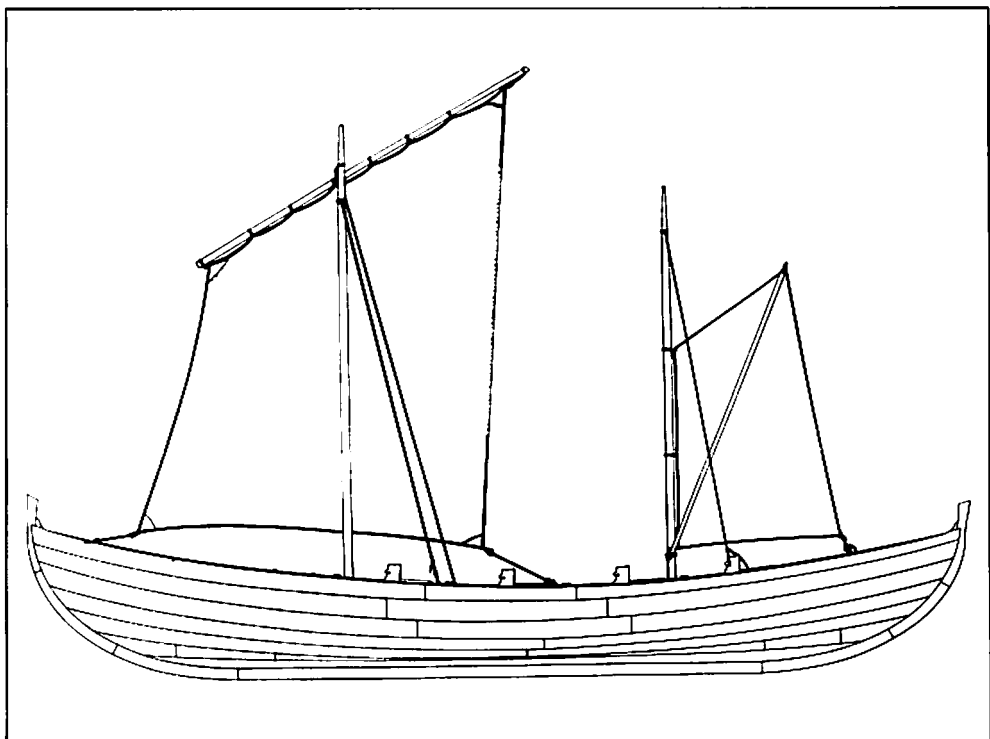
Båd med den gamle type sejl. Tegning fra 1794. (Kort- og Matrikelstyrelsen, København: Vignet fra Borns kort).

Boat with the old sail type. Drawing from 1794.

Nutidige bådebyggere har oplyst, at i henhold til de gamle regler, skulle mastens længde være enten $\frac{4}{7}$ eller $\frac{3}{5}$ af bådens længde mellem stavnene. Det svarer nogenlunde til det, som kilden fra 1781-82 oplyser, og ellers omtrent til en båds omkreds ved mastens placering. Dette sidste tyder på, at de færøske bådebyggere oprindeligt har anvendt samme regel som deres norske kolleger.⁷ Efter norske normer gjaldt målet højden op til hullet, hvor igennem faldet gik (no. (fær): *hombora*), og på de færøske både var dette hul i ældre tid boret tæt ved mastens top.

I de bevarede både med siglubekkur er hullet til masten i dem, som har tre rum, almindeligvis placeret ca. 10" foran bådens geometriske midte. Kun én firerumsbåd er mig bekendt bevaret, som har siglubekkur, og i den er mastehullet ca. 23" foran bådens geometriske midte. Denne båd står udstillet i Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo. Den er samtidig antagelig den ældste bevarede båd af den færøske type. Ingen af de bevarede torumsbåde eller femrumsbåde har denne langsgående bænk til at holde masten.

I slutningen af det 19. århundrede blev det dog mere almindeligt at placere masten længere fremme i båden. Dette hænger sammen med overgangen til en ny type sejl. Masten placeredes nu almindeligvis ved bagkanten af den forreste robænk og i henhold til opmålingerne omtrent 42 tommer foran midten i en trerumsbåd. Nogle steder placeredes den ved forkanten af den næst forreste bænk. Kendskab haves ikke til forholdstal i forbindelse med denne masteplacering, og tilsyneladende har hver bådejer placeret masten efter eget forgodtbefindende, sandsynligvis med udgangspunkt i sejlets tilskæring i forhold til båden.



Båd med den nye sejlttype.

Boat with the new sail type.

De gamle sejl var trapezformede råsejl, som lignede dem, som anvendtes mange steder langs den norske kyst og i Shetland og Island frem til sent i det 19. århundrede. Intet sejl af denne type synes at være bevaret på Færøerne, hvorfor vores viden om deres tilvirkning og størrelse i forhold til båden er begrænset. På samme vis som i Norge blev de i henhold til kilderne almindeligvis syet af hjemmevævet vadmél og havde lig af hestehårsreb. I anden halvdel af det 19. århundrede anvendtes også importeret sejldug til denne sejlttype.

Omkring 1870 indførtes en ny sejlttype, som efter kort tid forårsagede, at den gamle sejlttype gik ud af brug. Man bragte til erfaring, at med den nye type sejl kunne sejles tættere mod vinden end med det gamle. De nye sejl var asymmetriske under råen. Til forskel fra de asymmetriske råsejl, som vandt frem i Norge tidligere i det 19. århundrede, men i lighed med dem, som brugtes i Shetland, var agterliget deres længste kant. Den nye sejlttype er derfor at betegne som luggersejl.

Som nævnt fordrede den nye sejlttype, at mastens placering blev rykket frem i bådene. Derfor anskaffede mange sig i tilgift et lille støttesejl agter i båden for at forhindre afdrift. Den nye type sejl var kun i effektiv anvendelse i ca. 50-60 år. De afløstes af motorkraften, som indførtes for alvor i 1920-erne.

Den færøske og de vestnorske bådtyper

I det ovenstående er den færøske bådtypes byggesystematik blevet belyst og analyseret. Dette er så vidt muligt blevet gjort på grundlag af oplysninger fra bådebyggere, og ellers beregninger af 30 opmålte både. Som det blev nævnt i indledningen, er det første sigte med en sådan analyse at stadfæste bådebyggertraditionens uafhængighed eller eventuelle afhængighed af bådebyggertraditionerne i andre kulturgeografiske områder. Dette skal jeg afslutningsvis gøre et forsøg på at følge op.

Spørgsmålet om eventuel afhængighed med bådebyggertraditioner i Shetland og Island tager jeg dog ikke op her, idet fyldestgørende sammenligningsgrundlag i form af analyser af bådebyggertraditionerne der endnu ikke foreligger. Derimod er der i Norge udkommet ikke så lidt de seneste år om bådebyggerssystematik, som det ovenstående kan sammenlignes med.

At sammenligne med vestnorsk tradition er også det første, som falder en ind, når det gælder den færøske bådtype. Flere mere eller mindre principielle lighedspunkter foreligger, og overfladisk set minder bådtypen om visse af de vestnorske. Også har det gamle sagn om, at færingerne indtil midt i det 17. århundrede anvendte en norsk bådtype, som kaldtes *tristur*, til sommerfiskeri, en vis vægt. Ifølge sagnet blev denne bådtype forbudt efter et voldsomt uvejr, hvor 50 både forliste, og muligvis var det ansporingen til, at den specielle færøske bådtype blev udviklet eller i det mindste fik et opsving.

Derudover bør man huske, at det i hovedsagen var folk fra Norge, som bosatte sig på Færøerne for mere end 1000 år siden, og at den kulturelle kontakt med det gamle land vedvarende blev holdt ved lige, ikke blot i handel, men i middelalderen også i samfundsorganisation i form af verdsligt og kirkeligt styre. Når vi taler om eventuelle norsk-færøske relationer med hensyn til bådebyggertraditioner er det derfor mest nærliggende at regne med, at de skal søges i områderne fra Trondheim, hvorfra den kirkelige regering i middelalderen udgik, til dem i nærheden af Bergen, hvorfra handelen og regeringsmagten udgik.

Den enkleste måde at gøre en sådan sammenligning, er at tage udgangspunkt i en artikel af Jon Godal fra 1990, hvor han kortfattet fremlægger norsk bådebyggerssystematik med henblik på tolkning af byggesystematikken i nogle af de fartøjer fra vikingetiden, som arkæologien har bragt for dagen.⁸ I denne artikel opsummerer han det basale i den norske bådebyggerssystematik i 10 formler, hvoraf de 9 angår både. Den 10. formel angår skibe og er derfor ikke relevant her. Sammenligningen af den færøske bådebyggertradition med disse formler tjener samtidig som en sammenfatning af det ovenstående.

Formel 1

I norsk bådebyggertradition er bådens længde i flydelinien (l) det primære mål for byggesystematikken.⁹

Dette har man ikke kendskab til i færøsk bådebyggertradition.

Formel 2

De norske bådtyper længde mellem stævnerne for oven (L) kan være $\frac{5}{4}$ af l (d.v.s. længden i flydelinien), men dette varierer i hver enkelt bådtype. L måles langs den snor, som bådebyggeren spænder i en bestemt højde fra kølen mellem stævnerne.¹⁰

I færøsk bådebyggertradition synes dette mål at være det primære mål for byggesystematikken. For sammenlignings skyld kan jeg dog anføre, at i gennemsnit er de opmålte bådes længde foroven $\frac{7}{6}$ af deres længde i flydelinien.

Formel 3

Snorens højde fra kolen (sn) kaldes på norsk ron eller spring. Sn er ofte $\frac{1}{8}$ af l, men kan også være $\frac{1}{8}$ af L.¹¹

I de opmålte både af den færøske type varierer sn fra $\frac{1}{6}$ til $\frac{1}{5}$ af L og er i gennemsnit $\frac{1}{6}$ L. Hvis sn beregnes i forhold til l, bliver resultatet, at sn varierer fra $\frac{1}{7}$ til $\frac{1}{6}$ af l og er i gennemsnit $\frac{1}{6}$ af l.

Jeg må dog gøre opmærksom på, at når de færøske bådebyggere, som nu lever, er blevet spurgt om forholdstal i forbindelse med snorens højde, har de ikke kunnet give dem, men har fortrinsvis henvist til faste mål for hver enkelt bådstørrelse. Beregningerne af forholdstal er derfor egen konstruktion.

I forhold til Godals formel 3 viser opmålingerne, at bådene af den færøske type har højere stævner end de norske bådtyper. Antagelig hænger denne forskel sammen med det færøske farvands beskaffenhed.

Formel 4

I norsk bådbyggertradition er bunden (b) et nøje defineret område i båden, selv om det ikke altid er klart afgrænset. Et vist antal bord danner bådens bund, og udgangspunktet for udmålingen af denne er enten midten eller en relativ andel af bådens længde i flydelinien foran midten. I de traditionelle norske bådtyper er $b = \frac{1}{8}$ af l, men op til $\frac{1}{5}$ l på fragtbåde.¹²

Godal anfører fire både af tre forskellige typer som eksempel på dette, nemlig en Oselvesfæring, to både fra Åfjord, en færing og en fembøring, og en "Geitbåt" fra Nordmøre.

I traditionen, som knytter sig til Oselves-båden, bestemmes målepunktet b til at være $\frac{1}{5}$ af l agter for halsoddene foran, og bundens bredde på dette målepunkt at være $\frac{1}{8}$ af l.¹³

I Åfjordstraditionen bestemmes målepunktet b til at være $\frac{1}{5}$ af bådens længde i flydelinien foran bådens geometriske midte, og i bådene af størrelsen fembøring er bundens bredde der $\frac{1}{8}$ af l.¹⁴

I traditionen fra Nordmøre har et noget mere avanceret system vist sig, nemlig at målepunktet b bestemmes til bådens midte (b1), at bundens bredde der er $\frac{1}{8}$ af l, dernæst, at også et andet udgangspunkt tages for bundudformningen, nemlig $\frac{1}{8}$ af l foran masten (b2), og at bundens bredde der er $\frac{1}{5}$ af l.¹⁵ I en anden artikel har Godal anført, at han mener, at dette sidst nævnte målepunkt (altså b2) står i direkte relation til sejlets effektive trykpunkt. Så vidt jeg forstår ham, mener han, at det samme gælder målepunktet b i traditionerne i forbindelse med Oselves- og Åfjordsbådene.

Som tidligere nævnt har det ikke været muligt for mig at stadfæste, om det nogensinde har været almindeligt i færøsk bådebygning at tage udgangspunkt i l, d.v.s. bådens længde i flydelinien, for bundudformningen. Dernæst har de færøske bådebyggere, når de på forskellig vis er blevet spurgt om forholdstal i forbindelse med bådens bund, alene henvist til deres "øjemål", og hverken relateret til bådens længde enten i flydelinien eller foroven. Eftersom nogle af de spurgte bådebyggere og derudover de bevarede måleredskaber af ældre dato synes at give udtryk for, at bådernes bund blev udmålt på samme vis som bådene blev udmålt for oven, er jeg

gået ud fra, at man har anvendt den samme systematik begge steder, og derfor, at målepunktet, som Godal kalder *b*, i færøsk bådbyggertradition altid har været bådens geometriske midte og ikke et vist mål i forhold til bådens længde foran den.

Af hensyn til sammenligningen med de norske bådtyper kan jeg dog nedenfor anføre, hvor brede de opmålte bådes bund er ved det almindelige målepunkt ved *toftubekksband*, og hvor stor afstanden til dette målepunkt er fra henholdsvis bådenes geometriske midte og fra det punkt, som synes at have været mastens traditionelle placering dengang, da det trapezformede råsejl var i anvendelse (altså ca. en fod foran midterspantet), og fra halsoddene foran, i forhold til bådenes længde i flydelinien. En sådan udregning giver følgende resultat for gennemsnit og variabler:

b_2 (bredde i forhold til l) = $\frac{1}{3}$ (Variation: 16% - 24%)

b_2 's afstand fra geometrisk midte = $\frac{2}{9}$ (Variation: 16% - 29%)

b_2 's afstand fra gl. mastplacering = $\frac{1}{6}$ (Variation: 16% - 24%)

b_2 's afstand fra halsoddene foran = $\frac{2}{7}$ (Variation: 21% - 33%)

I forhold til de norske bådebyggertraditioners normer ses altså ingen lighedspunkter i den færøske bådebyggertradition med hensyn til dette.

Formel 5

I de norske bådtyper er bordhøjden midtskibs almindeligvis $\frac{5}{8}$ af b , men kan også være $\frac{5}{16}$ af B .¹⁷ I henhold til Godal gælder det første Åfjordsbådene og Nordmørsbådene,¹⁸ mens det sidste gælder Oselverbådene.¹⁹

Når man i færøsk bådebygning måler bordhøjden, eller dybden midtskibs, medregnes den nederste bordomgang, *kjalarbord*, ikke, fordi den anses som en del af kølkonstruktionen. Det samme var tilfældet i seksåringer og større både af Oselver-typen, er mig fortalt.²⁰

Endvidere er man i færøsk bådebyggertradition ikke bekendt med, at dybden måles i forhold til bådens bredde i flydelinien.

Som tidligere nævnt har man fra gammel tid haft som tommelfingerregel i færøsk bådbyggertradition, at bådens bredde midtskibs skal være $\frac{1}{4}$ af bådens længde foroven, og at bådens dybde skal være $\frac{1}{12}$ af længden, altså $\frac{1}{3}$ af bredden. Hvis vi omregner $\frac{1}{3}$ til sekstendedele, bliver det netop $\frac{5}{16}$, det samme, som i henhold til Godal er normen for Oselverbådene. Beregner vi dybden i forhold til bredden i sekstendedele i de opmålte både, kommer vi frem til just samme resultat, at bådenes dybde, målt fra flåbord, almindeligvis er $\frac{5}{16}$ af bredden.

Her har vi altså et konkret spor at gå efter i vores søgning efter den færøske bådtypes slægtskab med de norske bådtyper. Både dette, at man beregner dybden fra den næstnederste bordomgang, og normen for bordhøjden, selv om den udtrykkes anderledes og i grunden mere enkelt i færøsk bådebyggertradition, tyder på slægtskab med bådtypen i de ydre fjordstrøg i Sunnhordland.

Historisk set er dette dog ikke overraskende, for det er en kendt sag, at de ydre fjordstrøg i Sunnhordland siden engang i 1500-tallet havde stor eksport af både til Orknøerne og Shetland.²¹ Sunnhordland var jo centralt i forhold til den udskibningshavn, som broderparten af varehandelen til Færøerne i senmiddelalderen og de første århundreder efter reformationen udgik fra, nemlig Bergen, hvorfor det er særdeles tænkeligt, at man der i tidligere tider også har eksporteret til Færøerne. Dokumenteret i handelstal er dette dog mig bekendt ikke. Tilsyneladende råder de overlevede bådebyggertraditioner bod på dette.

Formel 6

I norsk bådebyggertradition varierer B (= bredden for oven) opad fra $2 \times b$ (= $\frac{1}{4} L$) og er almindeligvis $\frac{1}{4} L$, d.v.s. større end $2 \times b$. B måles almindeligvis på midten, men ikke altid.²² I Nordmørsbåden og Åfjordsbåden måles B på midten i forhold til bådens længde for oven,²³ men i Oselverbåden måles denne bredde på samme punkt som b, d.v.s. $\frac{1}{5}$ agter for halsoddene foran.²⁴

I færøsk bådebyggertradition måles B altid på midten og er i henhold til normen $\frac{1}{4}$ af L. Her synes altså at være tale om en forholdsvis markant forskel på bådebyggertraditionerne i Sunnhordland og på Færøerne.

Formel 7

Bådene er inddelt i rum, hvis længde i norsk tradition tidligere blev angivet til 2 *tumalalen*. Dette mål står i forhold til, hvor megen plads bevægelsen at ro som minimum kræver. I dag angives rumlængden til 32 danske tommer eller ca. 84 cm.²⁵

Samme norm som den norske, hvor rumlængden angives i danske tommer, anvendes på Færøerne. Det almindelige er, at der beregnes ca. 32 tommer til hvert rum mellem spantene, som afgrænser det, men opmålingerne viser, at rumlængden varierer fra $30\frac{1}{2}$ " til 36", og derudover, at den kan variere op til $2\frac{1}{4}$ " i samme båd. Rumlængden var også afhængig af, hvor dyb båden var på den pågældende plads, har bådebyggere fortalt, og muligvis også, hvor stor manden var, som skulle sidde der.

Den færøske bådebyggertradition har ikke bevaret andre måleenheder end danske tommer til angivelse af rumlængden.

Formel 8 og 9

Rummene afgrænses af spant, og rumlængden måles mellem disses sider og ikke midt på dem. I norsk tradition er der ensartede regler for beregningen af, hvor meget bådens længde i flydelinien (l) skal forøges for hvert rum, som kommer til i de enkelte bådstørrelser. Prototypen er bådstørrelsen færing, som har to rum og er 8 alen i flydelinien. Da en trerumsbåd er 10 alen lang samme sted, er den to alen længere end færingen for hvert rum, som er mere. Formlen for en bådstørrelses længde i flydelinien, målt i alen, er derfor: $l = 4 + (2 \times \text{antal rum})$. Denne formel gælder Oselverbådene og Nordmørsbådene.²⁶

I bådtyperne i den nordlige del af landet synes en anden formel at gælde, når det drejer sig om store både, bl. a. i fembøinger fra Åfjord. Der synes formelen at være som følger: l i alen = $3 + (2\frac{1}{2} \times \text{antal rum})$.²⁷ I henhold til Godal passer formlerne til alle de norske bådtyper med op til 10 rum.

Formlerne kan imidlertid ikke anvendes på den færøske bådtype, for det første fordi man i færøsk bådbyggertradition ikke har kendskab til, at de enkelte bådstørrelser skal holde en vis længde i flydelinien, og for det andet, fordi rumantallet i henhold til opmålingerne ikke synes at stå i noget fast forhold til denne længde. Ej heller har jeg hørt noget fra de færøske bådebyggere om, at så skulle være.

I færøsk bådbyggertradition skal de enkelte bådstørrelser holde en vis længde foroven, og bådene inddeles i rum forholdsvis uafhængigt af det med udgangspunkt i og i forhold til midterspantet, og ikke f. eks. et bestemt sted ved stævnet agter, således som Godal i en artikel om Nordmørsbåden har tilkendegivet var tilfældet i al fald i denne bådbyggertradition.

I systematikken omkring ruminddelingen synes det derfor at være tale om væsentlige forskelle på norsk og færøsk bådbyggertradition.²⁶

Konklusion

I henhold til sammenligningen ovenfor er det altså på ganske få punkter, at systematikken, som anvendes i færøsk bådbygning, synes at følge norsk bådbyggerssystematik. Der kan derfor være grund til at mene, at der næppe er tale om noget nævneværdigt slægtskab mellem færøsk og norsk bådbyggertradition, således som de udmønter sig i det bevarede kildemateriale.

Jeg tror dog, at en sådan løsning vil være for simpel, fordi ét sammenfald blev påvist, som forekommer mig så specielt, at det næppe kan være en tilfældighed. Det var i forbindelse med normerne, som bådbyggertraditionen på Færøerne har til fælles med bådbyggertraditionen i de ydre fjordstrøg i Sunnhordland om, hvor dyb en båd skal være, hvor henne dybden måles, nemlig midtskibs, og hvorledes den måles, nemlig fra den næstnederste bordomgang, når båden har kølbord. I de øvrige norske bådtyper måles dybden andet steds, og kølkonstruktionen med kølbord eller *kjølrenna* er kun kendt fra den færøske bådtype og de større både fra de ydre fjordstrøg i Sunnhordland, bl. a. Oselverbåde af seksærrings størrelse.

Hvordan skal man så forklare de uoverensstemmelser, som ellers synes at være, både med hensyn til denne bådbyggertradition og ellers de øvrige norske? Forudsat, at Godals gengivelse af de norske traditioner såvel som min egen af den færøske er nogenlunde korrekt, og når man som naturligt er forudsætter, at den færøske bådtype primært har antaget sin form efter de hjemlige præmisser, kan jeg kun se to muligheder, nemlig enten at den færøske bådbyggertradition, som den lader sig konstatere i dag, har udviklet sig selvstændigt og uden større indflydelse udefra, eller at de norske bådbyggertraditioner, ligeledes som de kendes i dag, har været udsat for en specialiseringsproces angående byggesystematik og er ændret siden den færøske bådtype så dagens lys. Et kvalificeret svar på dette kan jeg dog ikke give. Det beror på videre udforskning af både de norske og andre vestnorrøne bådtyper og bådbyggertraditioner, og endvidere på analyser af byggesystematik i de både- og skibsfund fra vikingetiden og middelalderen, som enten allerede er eller i fremtiden måtte blive lagt for dagen.

Summary:

Boat Building Traditions in the Faeroe Islands

This article provides a brief presentation of the traditional boat designs of the Faeroe Islands. Historical source material traces this design back to the 17th century. Accounts as to its development prior to this date are not available.

Starting with information supplied by local boat builders supplemented with the measurement of 30 boats of this type, the systematic development of this design by boat builders in the past is described. The boats were designed according to simple and easily remembered mathematical formula which required minimal use of measuring tools. The eye being the builders main tool.

In conclusion an attempt is made in comparing traditional Faeroes and Norwegian boat building traditions with reference to a mutual dependence between these two traditions. A relationship between the boat building traditions of the Faeroe Islands and the outer areas of Sunnhordaland in Norway, that presumably has its origins in the latter part of the Middle Ages is demonstrated. According to common accounts the Faeroes used until the middle of the 17th century a Norwegian small boat type for the summer fisheries. Marked differences in the systematic boat building procedures between the Faeroe Islands and Norway beg questions as to the further development of the Norwegian design after the Faeroes design saw the light of day.

NOTER:

- ¹ Godal, 1995.
- ² Svabo 1959, 78.
- ³ Færøysvik 1987:30, 68, 71, 78, 80, 139.
- ⁴ Tillæg til Forslag og Betænkninger afgivne af den færøske Landbokommission, København 1911:51 ff.
- ⁵ Jfr. Godal, 1990 (2) og 1995.
- ⁶ Wolles 1982, 76.
- ⁷ Jfr. Færøysvik, 1987:53.
- ⁸ Godal, 1990
- ⁹ Ibid: 59.
- ¹⁰ Ibid: 59.
- ¹¹ Ibid: 59.
- ¹² Ibid: 60.
- ¹³ Ibid: 61 og 63-64.
- ¹⁴ Ibid: 65-66
- ¹⁵ Ibid: 66-68
- ¹⁶ Godal, 1990 (2):111-112.
- ¹⁷ Godal, 1990: 65-68.
- ¹⁸ Ibid: 65-68.
- ¹⁹ Ibid: 63-65.
- ²⁰ Jeg er Arne Emil Christensen tak skyldig for denne oplysning. Jfr. i øvrigt Færøysvik 1987:80.
- ²¹ Jfr. bl.a. Thowsen 1970.
- ²² Ibid: 62.
- ²³ Ibid: 65-68
- ²⁴ Ibid: 64.
- ²⁵ Ibid: 62.
- ²⁶ Ibid: 62-63, 65, 68.
- ²⁷ Ibid: 63, 66.
- ²⁸ Jfr. Godal (2):110.

Litteratur

- Andersen, B. & E.: 1989. *Råsejlet – Dragens Vinge*. Roskilde.
- Andersen, E.: 1976. "Hals og skaut, mast og segl". *Norsk Sjøfartsmuseum, årsberetning 1975*. Oslo.
- Arge, S. V.: 1995. "Keipurin – og adrir nyliga funnir lutir av báti og við tilknýti til sjögvin". *Vardín*, 62. bind. Tórshavn.
- Christensen, A. E. & Morrison, I.: 1976. "Experimental archaeology and boats". *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* (1976), 5.4: 275-284.
- Christensen, A. E.: 1979 (red.): *Inshore Craft of Norway*. From a manuscript by Bernhard and Øystein Færøysvik. Oslo.
- 1985. "Boat Finds from Bryggen". *The Bryggen Papers*, Main series vol. 1. Bergen.
- 1992. *Gamle norske trebåter. Bevaring og vedlikehold*. Oslo.
- 1997. "Oselverfaring med råseil fra Austevoll". *Kysten*, nr. 3 – 1997.
- 1998. "Norsk småbåttradisjon". Människor och båtar i Norden. *Sjöhistorisk Årsbok 1998-1999*. Stockholm.
- Dahl, S.: 1950. "Fornt og føroyskt bátasmið". *Vardín*, 27. bind. Tórshavn.
- Debes, Lucas Jacobson: 1673. *Færoæ et Færoa Reserata*. Tórshavn 1963.
- Djurhuus, A. G.: 1987. "Opni føroyski báturin". *Vardín*, 54. bind. Tórshavn.
- Egstad, Morten og Kristiansen, Åsmund: 1992. *Hardangerbåten som type og byggesystem*. Hardanger Fartøyvernseier, Handverksregistret De Sandvigske Samlinger. Lillehammer.
- Eldjarn, G.: 1998. *Nordlandsbåten og dens plass på en akademisk institusjon*. Människor och båtar i Norden. *Sjöhistorisk Årsbok 1998-1999*. Stockholm.
- Eldjarn, G. & Godal, J.: 1988-90. *Nordlandsbåten og Åfjordbåten 1-4*. Lesja og Rissa.
- Færøysvik, O.: 1987. *Vestlandsbåtar*. Oslo.
- Gjellestad, A. J.: 1969. "Litt om oselverbåter". *Norsk Sjøfartsmuseum, årsberetning*. Oslo.
- Godal, J.: 1982. "Barking av segl". *Norsk Sjøfartsmuseum, årsberetning 1981*. Oslo.
- 1990. "Measurement, Figures and Formulas for the Interpretation of Western Norwegian Boats and Viking Ships". *Acta Borealia*, 1990:2.
- 1990 (2): "Nordmørsbåten – krone på verket i norsk båtbygging". *Årbok for Nordmøre*. Kristiansund.
- 1992: "Omgrepa seksring og åttring i vestnordisk båttradisjon". *Norsk Sjøfartsmuseum, årsberetning 1991*. Oslo.
- 1995: "Dokumentere for at kunne gjenskape. Båttypar, farty og formforståing på Nordmøre". *FOK-programmets skriftserie nr. 22*. Oslo.

- Gøthesen, G.: 1977. *Norske Båter, Skagerakkysten*. Oslo.
- Gotsche, M.: 1978. "Centuries of Boatbuilding. Bådebygning i århundreder. Jahrhunderte des Bootbaus". *Welcome to/Velkommen til/Willkommen in Føroyar*. Hørsholm.
- 1978. "Færobåden". *Traskibjernes sammenslutning*, mars 1978, 7. årg. nr. 2.
- 1979. "Færobåde". *Nord Nytt*. Nordisk tidsskrift for folkelivsforskning, nr. 5/79.
- 1983. "Færobåd – en båd fra Nordatlanten". *Vikingskibshallens bådsamling*. Roskilde.
- 1985. *Færobåden*. Roskilde.
- Haasum, S.: 1974. *Vikingatidens segling och navigation*. Stockholm.
- Húsgarð, L.: 1939. "Tiggjumannafarið Hvanngarðurin". *Vardín*, 19. bind. Tórshavn.
- Jákupsson, B.: 1981. "Báturin". *Mondul*, 1981/2. Tórshavn.
- Joensen, J. P.: 1977. "The Faroese boat". *Faroe Isles Review*, vol. 2, nr. 1, 1977. Pp. 7-11.
- 1982. "Báturin – ein rannsókn". *Mondul*, 1982/3. Tórshavn.
- Joensen, R.: 1946. *Útróður 1845-1945*. Klaksvík 1946.
- 1982. "Meira um bátin. Sigling og um formannssess". *Mondul*, 1982/1. Tórshavn.
- Johansen, S.: 1978. "Fishing under oars in the Faroes". *Faroe Isles Review*, vol. 3, no. 1, 1978.
- Johansen, V.: 1947. "Tann føroyski báturin". *Vardín*, 25. bind. Tórshavn.
- 1958. "Føroyskt bátasmið". *Føroyar* 1. Keypmannahavn.
- Klepp, A.: 1979. "Nordlandsbåten i tradisjonens lys". *Nordland Fylkesmuseum, Årbok* 1979. Bodø.
- 1994. *Nordlandsbåter og båter fra Trøndelag*. Oslo.
- Kristjánsson, L.: 1982. *Íslenzkir sjávarhættir* 2. Reykjavík.
- Kristjánsson, L. & Georgsson, A.: *Den ísländska roddbåten. Människor och båtar i Norden. Sjöhistorisk Årsbok 1998-1999*. Stockholm.
- Landbokkommission: 1911. *Tillæg til Forslag og Betænkninger afgivne af den færøske Landbokkommission*. København.
- Landt, J.: 1800. *Færoerne*. Tórshavn 1965.
- Martinussen, Atle Ove: 1988. *Bådbygging i Strandebyarm. Produksjon og omsetnad av småbåtar i Strandebyarm kommune 1920 til 1940*. Hovedoppgåve i historie. Universitetet i Bergen. Hausten 1988.
- McKee, E.: 1983. *Working Boats of Britain*. London.
- Mortensen, A.: 1993. "Båtsbandið". *Fróðskaparrit*, 41. bók. Tórshavn.
- 1998. "Bådene på Færøerne". *Människor och båtar i Norden. Sjöhistorisk Årsbok 1998-1999*. Stockholm.
- Næs, J. A.: 1995. "Um navn á báti og á bátasmiðum". *Birting* 1995. Tórshavn.
- Nielsen, C.: 1973. *Danske Bådtyper*. København.
- Nolsøe, M.: 1997. *Trúgv og siðir í sambandi við útróður í Føroyum*. Tórshavn. *Annales Societatis Scientiarum Færoensis. Supplementum* XXIII.
- Ornbostad, O.: 1982. "Om "geita" frá Nordmøre/Romsdal. – enda ei hymne til havet –". *Kysten* nr. 4, 1982.
- Osler, A. G.: 1983. *Open Boats of Shetland: South Mainland and Fair Isle*. Maritime Monographs and Reports No. 58 – 1983. London.
- Rasmussen, H.: 1971. "Færobåden". *Jordens folk. Etnografisk revy* 1971/1.
- Revheim, J.: 1954. "Kyrkjebåtar". *Land og Hav. Årbok* 1953-54. Hordaland Landbruksmuseum. Bergen.
- Sanden, J.: 1990. "Båtbygging og båtbruk i Romsdal". *Romsdalsmuseet, Fiskerimuseet på Hjerløy, Årbok* 1990. Molde.
- Sandison, C.: 1954. *The Sixteen and her racing Descendants*. Lerwick.
- Solhaug, T.: 1976. *De norske fiskeriers historie 1815-1880*. Universitetsforlaget. Bergen – Oslo – Stavanger – Tromsø.
- Sølvér, C. V.: 1957. "Færringerbåde". *Årbok* 1957. *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg*. Helsingør.
- Søvik, A. N.: 1956. "Soga om "Oselvar-båten". *Land og Hav. Årbok* 1955-56. Hordaland Landbruksmuseum. Bergen.
- Svabo, J. C.: 1781-82. *Indberetninger fra en Reise i Færøe 1781 og 1782*. København 1959.
- Thorsvik, E.: 1952. "Fra råseil til sneseil". *Bergens Sjøfartsmuseum, Årshefte* 1952. Bergen.
- Thowson, A.: 1966. "En studie i nordnorsk trebåtbygging". *Sjøfartshistorisk Årbok* 1966. Bergen.
- 1969. "En studie i vestnorsk trebåt- og treskipsbygging". *Sjøfartshistorisk Årbok* 1968. Bergen.
- 1970. "The Norwegian Export of Boats to Shetland, and its Influence upon Shetland Boatbuilding and Usage". *Sjøfartshistorisk Årbok* 1969. Bergen.
- Watt, T.: 1998. *Shetlands Ness-ýal. Människor och båtar i Norden. Sjöhistorisk Årsbok 1998-1999*. Stockholm.
- Winther, N.: 1875. *Færøernes Oldtidshistorie*. København 1858-75.
- Wolles, O.: 1985. *Bátasmið á Eiði. Við serligum atliti til málburðin í sambandi við bát og bátasmið*. Próvritgerð á Føroyamálsdeildini. Tórshavn.
- Wolles, S. J.: 1982. "Úr bátasöguni". *Vardín*, 49. bind. Tórshavn.

Forfatters adresse/Author's address: Andras Mortensen,
Fróðskaparsetur Føroya, Sögu- og samfelagsdeildin,
J. C. Svabosgøta 7, FO-100 Tórshavn