

Willy Mjånes

Rogalandsbåter

Trebåter og trebåtbygging i Rogaland



I denne artikkelen skal vi rette oppmerksomheten mot de åpne bruksbåtene.¹ Båter som for ikke lenge siden var i daglig bruk såvel i vårt distrikt som langs kysten for øvrig, skal her presenteres. Hovedpoenget er å øke forståelsen for den rolle de mindre, åpne bruksbåtene spilte i tidligere tiders hverdag, i arbeid, transport og samferdsel. Vi håper å bidra til en prosess som kan øke interessen for de gamle bruksbåtene og byggingen av disse. Økt kunnskap om og innsikt i de kulturverdier båtene og håndverket tilknyttet båtene representerer, må være en forutsetning for å nå dette målet. Kunne vi også lykkes i å engasjere flere i arbeidet for å redde de siste av disse båtene som ennå finnes rundt om, ville det være innsatsen verd. Det står mye arbeid igjen, og vi har ingen tid å miste. Det er nemlig ikke bare snakk om å ta vare på en gammel, slitt og ofte skrøpelig gjenstand. I denne gjenstanden, båten, ligger tidligere generasjoners kunnskap om og erfaring fra det å ferdes på sjøen både i samspill med og i kamp mot naturkreftene. Båten representerer også et håndverk utviklet, forbedret og tilpasset av generasjon på generasjon av båtbyggere. Kort sagt, det som vi i festlige anledninger liker å omtale som den norske båtbyggertradisjonen. Denne kunnskap og viten er det vi i fellesskap må streve for å ta vare på.

1. Innledning

La det være sagt først som sist: Denne artikkelen sikter ikke på noen måte mot å gi en uttømmende presentasjon av de små bruksbåtene eller båtbyggingen i Rogaland. Så langt derifra. Både tidsramme og omfang er så altfor knapp til det. Hensikten er snarere å forsøke gi en oversikt over den kunnskap som finnes om emnet, men som aldri tidligere har fått en samlet fremstilling. Noe av hensikten ligger også i å bidra til å motivere folk som sitter inne med kunnskap om emnet til å komme fram med det de vet, gjerne som korreksjoner, eller som tilføyelser, utdypning eller klargjøring av forhold vi tar opp her. Vi vil derfor oppfordre folk som eier gamle Rogalandsbåter, eller som tror at gamlebåten kanskje kan være en slik, til å kontakte de som nå arbeider med emnet, f.eks. Stavanger Sjøfartsmuseum eller Lokalhistorisk Stiftelse på Haugalandet, og la båtene registreres. Særdeles verdifullt ville det være om folk som sitter inne med praktisk kunnskap om båter og båtbygging på våre kanter, kom fram med sin viten slik at denne kunne bli samlet og ført videre til nye slekter. Ikke minst viktig er det om eldre mennesker ville komme frem med det de vet og kan på området.

Tittelside:

Åpen motorbåt bygd av Jakob I. Meling på Kvitsøy i 1954. Båten ble bygd for fiske. Den har sju bord og er 22 fot lang.

* Foto Stavanger Sjøfartsmuseum. Fotograf: Ørjan Solheim.

Front page:

Open motorboat constructed by Jacob I. Meling on Kvitsøy in 1954. The boat was built for fishing. It is seven boards high and 22 feet long.

Photograph: Stavanger Maritime Museum. Photographer: Ørjan Solheim.

1.1. Definisjoner og avgrensninger

Å skulle definere begrepet "åpne bruksbåter" er ikke uproblematisk. I vår sammenheng vil det for det første kun være snakk om båter bygget av tre. Videre vil det være snakk om båter/båttyper som ble bygget for seil og årer. Hva størrelse angår vil de aller fleste av dem være under 30 fot.

For å begrense omfanget vil vi i hovedsak konsentrere oss om båter fra områdene nord for Stavanger. Det er imidlertid på sin plass å understreke at vi snakker om båter som var i bruk i området. Dermed vil det være nødvendig også å inkludere båter som ikke var bygget i Rogaland. Det er en kjent sak at en stor del av bruksbåtene i fylket kom fra Sunnhordland og Hardanger. Det er følgelig ikke til å unngå at både Strandedarmere og andre Hardangerbåter samt Oselvere vil bli trukket inn. Likedan kan vi ikke snakke om bruksbåtene på våre kanter uten å ta med Lyngholmsbåten. Hovedvekten vil imidlertid bli lagt på å øke kjennskapen til Rogalandsbåtene, som hittil har levd i skyggen av de mer velkjente båttypene fra nabofylket i nord.

1.2. Rogalandsbåtene – lite beskrevet

Mens de mindre bruksbåtene i landet for øvrig synes grundig beskrevet og dokumentert i ulike verk og sammenhenger, er overraskende, eller kanskje heller nedslående, lite gjort her i Rogaland. I Bernhard Færøyviks store innsamlingsarbeid, ført i pennen av sønnen, Øystein Færøyvik, etter farens død i boken "Vestlandsbåtar", er f.eks. Rogalandsbåtene tildelt 17-18 linjer.² Hva som er årsaken til dette, kan det nytte lite å spekulere over her. Det skyldes i alle fall ikke fravær av båtbygging i området, eller mangel på båttyper utviklet her. I så måte er det nok å nevne Boknabåten fra Austre Bokn, Tingvikbåten fra Ombo eller Aslakkbåten fra Strand.³ Det ble videre bygget båter både i Vikedal, på Sand og i Jelsa og en rekke andre steder.

I de fleste bygder og grender langs sjøen fantes det nevenyttige karer som prøvde seg som båtbyggere en eller flere ganger. Disse bygget imidlertid ofte mer eller mindre gode kopier av velkjente båttyper. Det har blitt hevdet at Rogalandsbåtene nærmest var kopier av Hardanger- og Hordalandsbåter som Strandedarmer og Oselver.⁴ Påstanden kan ha rot i fyrdirektør Diriks klassifisering av Vestlandsbåter. Han kalte alle småbåttypene mellom Egersund og Bergen for Hardangerbåter.⁵ Påstanden vil bli kommentert i andre sammenhenger i artikkelen, men det kan i alle fall nevnes alt nå at Færøyviks inndeling er meget forskjellig fra Diriks.

I øyeblikket arbeides det på flere hold med å registrere og skaffe oversikt over båter og båtbygging i Rogaland. I regi av Stavanger Sjøfartsmuseum er det satt i gang et omfattende prosjekt for å lete opp, registrere, fotografere og dokumentere båter og båtbyggingstradisjoner i fylket. Engøyholmen kystkultursenter i Stavanger og Kystkultursamlingen i Tananger deltar i dette arbeidet. Båtforsker og arkeolog Arne Emil Christensen ved Universitetets Oldsaksamling i Oslo er engasjert som veileder. Initiativtakerne har villig delt deler av sitt materiale med oss i Havnedagene i Haugesund. Det er vi særdeles takknemlige for. Her på Haugalandet arbeider Lokalhistorisk Stiftelse med et lignende prosjekt.

2. Båttyper og båtbetegnelser – grunnlag og problemer

2.1. Vanlige betegnelser på åpne trebåter

En rekke av de typebetegnelser som ble brukt, og som allerede har vært nevnt her, forteller først og fremst om opprinnelsessted. Boknabåt, Oselver, Strandebarmar og Lyngholmsbåt er alle begrep med en geografisk forankring. Det samme gjelder Kvitsoybåt og Tingvikbåt. Imidlertid var de fleste av båtene så velkjente at betegnelsen også sa noe om båtens utseende og beskaffenhet. En Oselver var således en lett båt bygget med tre meget brede og tynne bord. Båten hadde keiper og hamleband. Imidlertid fantes det en rekke andre typebetegnelser i daglig bruk. De sa noe mer presist om både størrelse og bruksområde. I båter for årer og seil var rokraften et viktig utgangspunkt for å kunne karakterisere en båt.

Som for store deler av Vestlandet for øvrig, synes den mest vanlige betegnelsen i Rogaland å ha vært den som tar utgangspunkt i antall årer båten er bygd for. Dette er en meget gammel typeangivelse med røtter tilbake til vikingtid. Betegnelsen fremkommer ved å sette et tallord foran *-æring*. En annen måte å få fram det samme på, var å karakterisere båten etter antall keipepar med dette tallet foran *-keiping*. Enkelte steder fremkom det samme ved å sette tallet på rom foran *-roing* (*roing*), eller rett og slett tallet på rom foran *-romming*.

Oversikt over begrepsanvendelser med forklaring

æring		båt med to årer	einkeiping/einroing
færing	firæring	båt med fire årer	også kalt kjeks (Nordland)
seksring	seksæring	båt med seks årer	trekeiping/treroing/trerømming
åttring	åtteæring	båt med åtte årer	firkeiping/firroing/firømming/ slagkeiping (Midt-Vestlandet)/kobring (Nordland)
tendring	tiæring	båt med ti årer	femkeiping/femroing/femrømming
tolværing ⁹	tolværing	båt med tolv årer	sekskeiping/seksroing/femboring

(For utdypende informasjon se illustrasjon.)

Det hendte også at en holdt fast ved gamle betegnelser selv om båtene ble bygget større og fikk flere årer. Åttringene både i Nordland og på Sunnmøre fikk således etter hvert ti årer uten at det førte til endring i typebetegnelsen. Hvorvidt slikt også har forekommet her sør vites dessverre ikke, men kan neppe utelukkes. Vi bør ellers merke oss at en av dem som virkelig kan mye om emnet, Jon Boyer Godal, mener at begrepene seksring og åttring i gammel tid var forbeholdt større båter enn tre- og fireromsbåtene.⁷

Det er på sin plass her å ta med at tallet på rom eller årer ikke sa noe om lengden på båten. En båtbygger i Os skal f.eks. ha bygget færingar av 8 ulike lengder.⁸ For å skille båttyper med samme åretall fra hverandre, fikk vi også lokale begrep som slagkeiping på Midt-Vestlandet og kjeks og kobring i Nordland. Slagkeiping skal ha vært betegnelsen på de minste åttringer som ble bygget og som hadde fremste keipeparet på "slagje".⁹ Kjeks-begrepet i Nordland ser derimot ut til å ha hatt mer med bruken å gjøre og betegnet gjerne "lett båten" større båter hadde på slep.¹⁰ Færingar beregnet for slik bruk kan ha hatt karakteristika som artikkelforfatteren ikke har lyktes i å få klarlagt.

PLANSJE OVER NORSKE ROBÅTSØRRELSER											
Sør-Østlandsbåtene er utvalgt da oppdelingen i storkjøpper har et høyt utbytte. Alle båttypene er lite kjennet med.											
© Kystflåtefoget 10/84											
SØR-VESTLANDSBÅTER		1½ rom	2 rom	2½ rom	3 rom	3½ rom	4 rom	4½ rom	5 rom	6 rom	7 rom
		Færing 2 par år 4,5 - 6 m	Færing 2 par år 4,5 - 6 m	Færing 2 par år 5,5 - 6 m	Substans 3 par år 6,5 - 7,5 m	Substans 3 par år 6,5 - 7,5 m	Alting 4 par år 7 - 8 m	Alting 4 par år 7 - 8 m	Alting 4 par år 8 - 9 m	Alting 4 par år 9 - 10 m	Alting 4 par år 10 - 11 m
MIDT-VESTLANDSBÅTER		?	Færing 2 par år 5,5 - 6 m	Færing 2 par år 5,5 - 6 m	Substans 3 par år 6,5 - 7,5 m	Substans 3 par år 6,5 - 7,5 m	Alting 4 par år 7 - 8 m	Alting 4 par år 7 - 8 m	Alting 4 par år 8 - 9 m	Alting 4 par år 9 - 10 m	Alting 4 par år 10 - 11 m
SØNNMØRSBÅTER		Færing 2 par år 4,5 - 6 m	Færing 2 par år 4,5 - 6 m	Færing 2 par år 5,5 - 6 m	Substans 3 par år 6,5 - 7,5 m	Substans 3 par år 6,5 - 7,5 m	Alting 4 par år 7 - 8 m	Alting 4 par år 7 - 8 m	Alting 4 par år 8 - 9 m	Alting 4 par år 9 - 10 m	Alting 4 par år 10 - 11 m
NORDMØRSBÅTER		Færing 2 par år 5,5 - 6 m	Færing 2 par år 5,5 - 6 m	Færing 2 par år 5,5 - 6 m	Substans 3 par år 6,5 - 7,5 m	Substans 3 par år 6,5 - 7,5 m	Alting 4 par år 7 - 8 m	Alting 4 par år 7 - 8 m	Alting 4 par år 8 - 9 m	Alting 4 par år 9 - 10 m	Alting 4 par år 10 - 11 m
TRØNDELAGSBÅTER		Færing 2 par år 5,5 - 6 m	Færing 2 par år 5,5 - 6 m	Færing 2 par år 5,5 - 6 m	Substans 3 par år 6,5 - 7,5 m	Substans 3 par år 6,5 - 7,5 m	Alting 4 par år 7 - 8 m	Alting 4 par år 7 - 8 m	Alting 4 par år 8 - 9 m	Alting 4 par år 9 - 10 m	Alting 4 par år 10 - 11 m
NORDBLANDSBÅTER		Færing 2 par år 5,5 - 6 m	Færing 2 par år 5,5 - 6 m	Færing 2 par år 5,5 - 6 m	Substans 3 par år 6,5 - 7,5 m	Substans 3 par år 6,5 - 7,5 m	Alting 4 par år 7 - 8 m	Alting 4 par år 7 - 8 m	Alting 4 par år 8 - 9 m	Alting 4 par år 9 - 10 m	Alting 4 par år 10 - 11 m

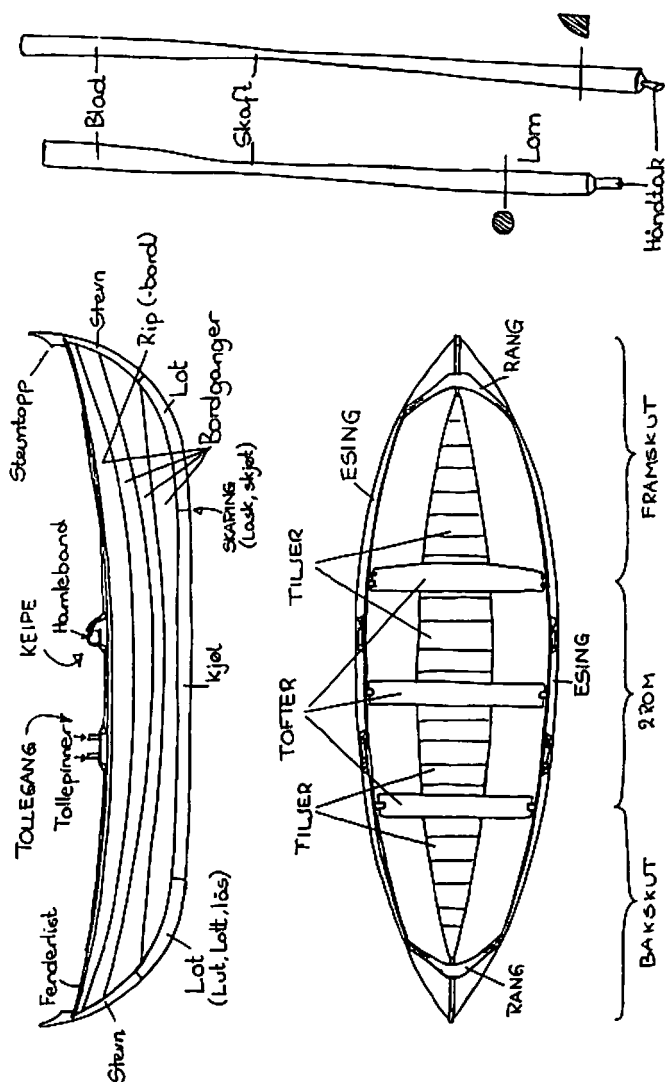
Vestnorske og nordnorske robåttyper.

* Jan C. Rosenlund, Kristiansand

Western and northern Norwegian rowing boats.

Plansje: Noen robåttbetegnelser

ROBÅTBETEGNELSER:



Navn på konstruksjonsdetaljer og utstyr.

* Jan C. Rosenlund, Kristiansand

Named construction details and equipment.

Sør for Bergen ble båter ofte karakterisert etter tallet på bord eller ("omfar") for å skille båter med samme åretall. Det ble snakket om trebordinger og firebordinger. En færing som var trebording, var altså en båt med fire årer bygd av tre bord eller i tre omfar. Den eldste byggeskikken på Vestlandet var definitivt trebordinger, og det var langt fra bare færingene man bygde med tre bordganger. Også større båter som seksring og åttring ble bygd med bare tre bord, i Rogaland ofte med kjølrerne i tillegg. Sjernarøy Maritim disponerer således en trebordnet seksæring bygd i Tingvik på Ombo. I Jelsa finner vi en åttring som bare har tre bord/omfar. Båten eies av Liva Tveitara, og ble bygd på Ombo mellom 1850 og 1880.

2.2. Tradisjoner i endring – markedstilpasning?

Opplysninger om Strandebarmen kan imidlertid tyde på en viss sammenheng mellom tallet på bord/omfar og størrelse. De største Strandebarmsbåtene fikk gjennomgående flere bord/omfar enn de minste. Bruken av båten synes likevel å ha vært langt mer avgjørende for hvor mange bord båten ble bygget med. Båter som skulle brukes i aktiviteter som satte store krav til styrke, fikk gjerne flere bord/omfar og ble bygd som fem- eller endog seksbordinger. Med et travlere næringsliv med større krav til lasteevne og ofte mindre tid til vedlikehold, kan det se ut som om båter med flere og smalere bord vinner fram. I sin bok om trebåtbygging hevder Ulf Mikalsen at det omkring århundreskiftet fant sted en forandring av bruksbåtene langs kysten.¹¹ Vi fikk utviklet de særtypene vi skiller mellom i dag. Båter bygde med flere og smalere bord er nettopp en av disse forandringene.

Dette er interessante synsmåter. For oss reiser det da følgende spørsmål: Kan det påvises lignende tendenser i Rogaland og blant rogalandsbbygde båter? Bare grundig dokumentasjon og forskningsarbeid kan gi svaret. En rekke praktiske forhold synes likevel å tale for en slik utvikling mange steder. Båter med bare tre bordganger, som f.eks. Tingvik-båtene, Lyngholmsbåtene (de fleste) eller Oselverne, hadde svært brede bord. Disse var i større grad utsatt for sprekkdannelser ("bordrever") enn båter med flere og smalere bord. Spesielt gjaldt det for Oselveren, som i tillegg ble bygd av uhyre tynne bord. Særlig utsatt var slike båter i strøk med et tørrere klima enn her vestpå. Det er følgelig ikke å undres over at en av forskjellene mellom den øst- og den vestnorske båtbyggingstradisjonen nettopp har med tallet på bord og bordbredden å gjøre. Vi finner ikke båter med bare tre brede bordganger i den østnorske båtbyggertradisjonen slik tilfellet var her vest (i alle fall før ca. 1900).

Med hensyn til Strandebarmene så er det i denne sammenhengen et viktig poeng at særdeles mange av disse i perioder ble eksportert til Østlandet, og ble ofte kalt "Hardangersjekte". Omkring 1930 ble Strandebarmene nærmest folkebåt i Oslofjordområdet. En av typene ble da også rett og slett kalt "Oslobåten".¹² Man kan derfor spørre om den egentlige grunnen til at man i Strandebarm bygde båter med flere og smalere bord, skyldtes markedstilpasning og innflytelse østfra, heller enn at det representerte en ny tendens også her vest. I sin grundige dokumentasjon av båtbyggingen i Strandebarm viser Atle Ove Martinussen at i 1890-årene arbeidet en rekke båtbyggere fra Strandebarm på Østlandet.¹³ Da disse returnerte til hjembygden, tok de med seg deler av østnorsk båtbyggeskikk vestover. Det skjedde bl.a. ved å styrke båtene med flere bordganger.

I vår sammenheng er det imidlertid spesielt interessant å registrere at båtbyggerne i Strandebarm i en periode også skal ha solgt mange båter til Rogaland. Disse båtene skal være

bygde etter spesifikasjoner fra kjøperne her, og med klare rogalandstrekk i følge Arne Emil Christensen.¹⁴ Dette tyder også på en viss markedstilpasning i strandebarmnerproduksjonen. Imidlertid er det ikke vanskelig å tenke seg at bruksbåter som måtte tåle å ligge ute for sol og vind og bli utsatt for alle naturens klimatiske luner, ble bygd med flere og smalere bord, også på våre kanter.

Å skaffe tommer av god nok kvalitet, og av store nok dimensjoner, ble med tiden ganske vanskelig mange steder. Dette er forhold som kan ha bidratt til at vi etter hvert fikk båter med flere omfar/bord. Fra egen oppvekst på 50-tallet husker jeg at nettopp problemet med bordrever og vansker med å få tak i nye båtboard var gjengs innvendinger mot f.eks. Oselverne, som ellers var meget populære fordi de var så lette både å ro, sette ut og dra opp. Materialtilgang, endrede bruksbehov, klimatiske forhold og eventuell innflytelse østfra, kan følgelig i noen grad ha favorisert bygging av båter med flere og smalere bord i vårt hundreår. Her er det likevel så mye vi ikke vet med sikkerhet at vi snarere må snakke om hypoteser enn om fakta. Særlig gjelder det for Rogalandsbåtene og utviklingen i dette fylket.

2.3. Mer spesielle båtbetegnelser

I tillegg til de begrepene som alt har vært nevnt for å karakterisere båter, kan det ha en viss interesse å ta med følgende begrep brukt av den fargerike fyrdirektør Diriks.¹⁵ Han brukte både begrepene trekeiping og "firemands-baad" om det vi helst kaller seksæring. Tilsvarende omtalte han åttringen som "sexmandsbaad". Dette forteller trolig noe om tallet på roere ettersom det ikke var uvanlig at mannen på den forreste toften og aktertøften rodde med to årer, mens det på midttøften(e) satt to mann som rodde med hver sin åre. Noen absolutt regel kan dette imidlertid neppe ha vært. I bygdeboken for Erfjord skriver Magnus Våge om åttringen som ble brukt til kirkebåt: "Me unge totte det var eit stolt syn å sjå denne kyrkjebåten når åtte karar rodde så det fossa om stammen".¹⁶ Beskrivelsen synes selvsagt, så det er vel liten grunn til å trekke utsagnet i tvil. Her var det åtte, ikke seks roere.

Hvor mye fisk båten kunne bære i rolig vær, eller mengden av favnved båten rommet, ble også etter hvert brukt for å betegne båtene. Dermed fikk vi betegnelser som sa noe om lastevne uten å si noe om båtens utseende, tall på årer eller roere osv. Det ville føre alt for langt å gå inn på alle enhetene og detaljene omkring disse, samt alle endringene over tid på området. Vi får nøye oss med noen få eksempler og begynner med sildemål som var spesielt aktuelt i vårt distrikt. I lov om vårsildfisket av 1851 heter det således: "Ved en Tønde fersk Sild skal forstaaes et Rumindhold af 144 Potter." Dette var identisk med målet på en korntønne = 139 l. I 1886 ble rominnholdet i enheten endret. Ett mål sild ble nå fastsatt til 150 l. Dette betydde i all enkelhet at en båt på 10 mål kunne fylles med 15 hl sild i løs vekt.¹⁷ Det er interessant å se at for flere av Kvitøybåtene som ble bygget mellom 1907 og 1919 er det nettopp denne enheten som brukes for å beskrive båtene.

For annen fisk fikk en i 1926 den offentlige kontrollmålte enheten *stamp* = $\frac{1}{2}$ hl. Likeledes fikk vi enheten *skjeppe* = 20 l som betegnelse til bruk ved småsild- og brislingfisket i fjordene. Også den kunne brukes til å benevne lasteevnen til båtene, men synes ikke ha vært mye brukt.

Det gamle skipsmålet *lest* ble også brukt både som rom- og vektenhet. Innholdet i begrepet, eller størrelsen på en lest, har imidlertid skiftet mye opp gjennom tidene alt etter vareslag og sted. Lesten på Østlandet skal f.eks. ha vært større enn her på Vestlandet og nordover. På 1600-

tallet fikk man nye lester, kommerselester og trelastlester. Alt i alt førte dette til mye rot og ugreie omkring begrepet. I 1845 fastsatte man i Norge rommålet for en kommerselst til 165 norske kubikkfot (= 5,89 kubikkmeter). En kommerselst rommet ca. 20 tønner sild.

Hvor båten skulle brukes spilte selvsagt en stor rolle for hvordan båten ble bygget. Det ga igjen grunnlag for hvordan man betegnet den. De ulike båtene ble derfor gjerne karakterisert som *fjordbåter*, *skjærgårdsbåter* og *havgående båter*. I Finnvik ble båtene bare kalt fjordabåter, i følge etterkommere av båtbyggerne der inne. Færøyvik hevder at båter bygget for fjordene gjerne var mindre oppbordet og smalere akterut og dermed lettrodde. Havgående båter måtte ha en fyldigere bakskut, ellers kunne de "sette seg" for mye slik at de tok inn sjø akterut og "grov seg ned". Like ille var det om båten hadde tendens til å "renne" på bølgeryggen. Da kunne den komme til å stupe ned i bølgedalen slik at man mistet styringen, og kom båten på tvers av sjøen, ville den bli kastet rundt. Følgelig fikk båter bygget for åpent hav en noe annen utforming enn båter for smulere farvann.¹⁴

Det er fristende å spørre om dette kan være noe av forklaringen på at de fleste Rogalandsbåtene har kjølenne og er dypere enn f.eks. Hardangerbåtene som de ofte sammenlignes med. Som vi skal se nedenfor, er i alle fall Rogalandsbåtene generelt sett gode seilere. For øvrig skal ikke vi her vurdere Færøyviks synsmåter, men som med de fleste generaliseringer er de ikke uproblematisk. Vi finner ofte tilfeller, både her i Rogaland og andre steder, som ikke stemmer med disse. Sunnmørsbåten er f.eks. trolig beregnet på åpent hav, men er like fullt smal bak. Denne artikkelen er imidlertid ikke stedet for noen detaljert diskusjon av disse kompliserte forhold. I de store sesongfiskeriene synes likevel de fleste båttypene å ha vært med. Fisket foregikk langs kysten, og her møttes fjordafolk og havmenn i det de hadde av båter. Det betyr imidlertid ikke at alle båtene var like gode eller velegnete.

Også seilføringen ble i noen grad utformet etter og tilpasset de ulike forhold i fjord eller på åpent hav. Det skal kommenteres nærmere under avsnittet om seil og rigg. Det er forresten fristende å spørre om kanskje også seilføringen påvirker utformingen av båtene, f.eks. ved overgang fra råseil til spri- eller gaffelseil. Også det er et spørsmål som bør undersøkes nærmere. Båter med like mange årer eller rom ble, som alt nevnt, bygget i flere lengdevarianter. Ifølge Færøyvik opererte f.eks. en båtbygger i Os, Hordaland, med 8 ulike lengder på færingene han bygget. Tilsvarende forhold gjelder også for Strandebarmere (se illustrasjon neste side), og det samme synes å ha vært tilfelle for de fleste båtene i vårt distrikt. Lengden har ikke nedfelt seg i egne typebetegnelser på tradisjonelle småbåter. Derimot har det vært vanlig å beskrive skøyter og mindre motordrevne båter etter lengden i fot. Det har senere også blitt tradisjon med plastsbåter.

I forbindelse med tolværingen snek vi med vilje inn enda en betegnelse, – fembøring. Fembøring var betegnelsen på de største åpne fiskebåtene nordpå. Børing-begrepet var ganske vanlig over store deler av landet, men er innholdsmessig omdiskutert. Uenigheten går mellom dem som mener ordet har sammenheng med tallordet fem og ordet bord og dermed sier noe om tallet på bordganger en båt er bygget med. (Slik tror jeg de fleste her omkring oppfatter ordet.) På den andre siden har man dem som hevder at ordet kommer av det gammelnorske *fimr* som betyr hurtig eller effektiv, og at børing kommer av *byrding* som har med å bære. Det kan her bemerkes at norrøn *byrdingsmaðr* betyr seilende kjøpmann. En fembøring hevdes det, var opprinnelig en rask føringsbåt. Dette er en diskusjon vi har lite å tilføre, og som det ville føre altfor vidt å gå nærmere inn på her.

Strandebarm Båtsamsal a.s

Fosse — Hardanger

I.

Vanlege færingar med 3 og 4 bord.

12 fots båt	kr.	70,00
13 - - -		75,00
14 - - -		80,00
15 - - -		85,00
16 - - -		95,00
17 - - -		105,00
18 - - -		120,00
19 - - -		135,00

Batane er bygde av fura på eike kjøl og stamnar, og er ferdige med toftor, tiljor, tollegangar og tollar. Dei kann ogso leverast med ekstra utstyr: arar, sessar, ak og framme, rør med og utan beslag, og keipar istadenfor tollegangar. Dei kann ogso verta bygde med 5 eller fleire bord etter ynskje.

Pristillegg for umframt utstyr :

For kvart bord over 4	tilllegg kr.	10,00
- trikanta arar pr. par	..	5,00
- sessar i baa endar	..	10,00
- rør med beslag	..	10,00
- keipar istaden for tollar	..	5,00

Båtbyggere i Strandebarm solgte færingar i mange forskjellige størrelser.

* Atle Ove Martinussen: "Båtbyggjing i Strandebarm"

The boat builders of Strandebarm sold færingar in many different sizes.

2.4. Båtbruk og båter bygget for særformål

Selv om de fleste båtene var bygget for å kunne tjene flere formål, det være seg fiske, frakt eller skyss, utviklet det seg over tid en del typer bygget for særformål, eller i hovedsak myntet på ett bestemt bruksområde. Båten fikk følgelig både form og utstyr for denne funksjonen. Betegnelser som linebåt, toskansbåt (torskegarnsbåt), notbåt, brugdebåt (Bømlo og Austevoll), losbåt eller kirkebåt vitner om slik spesialisering. Vengebåten er nok et eksempel. Det er en type skyssbåt som var myntet på transport av embetsfolk og andre "kondisjonerte". Vengen som har gitt navn til båten, var en kahytt akterut. Denne gjorde reisen mer komfortabel for passasjerene i et ellers både kjølig og barskt klima. Det finnes flere slike båter bevart, bl.a. den gamle lensmannsbåten fra Nedstrand i Karmsund Folkemuseums avdeling Dokken. Den mest kjente er trolig kopien av vengebåten fra baroniet i Rosendal.

Også blant de vanligere båttypene som var bygget for å dekke flere behov, aner en imidlertid en viss funksjonsdeling. Færingen var lett å sette ut, lett å ro, enkel å seile og grei å dra opp. Det nyere begrepet "robåt" var helst knyttet til færingen. Båten ble en "alt-mulig-båt" og synes overalt å ha dekket de fleste funksjoner som ærendsbåt og enkel skyssbåt, båt for hjemmefiske og fjordafiske og til lettere transport. Med færingen kunne man både hente høy fra utslåtter langs fjorden og føre småfe til sommerbeite i holmene.

Seksæringen synes å ha vært fiskebåten fremfor noen både i Rogaland og Hordaland. Til havfiske etter seien vest for Sotra var Oselves-seksæringen den absolutt dominerende båttypen, og i Ryfylke ser det ut til at seksæringen var særlig populær blant dem som ville ha båt til sildefisket lenger ute i fjordene og omkring Karmøy. Her ble båten særlig brukt til garnsetting, men også til notfiske. Derimot var det behov for større og mer drektige båter når garnene skulle dras og fangsten fraktes i land. I Hardanger ble seksæringen i tillegg til fiske også brukt til å frakte kyr i. Det var trolig også tilfelle her i Rogaland. Da bandt man gjerne to og to seksæringsbåter sammen for å øke stabiliteten, og så tjoret man dyrene etter et bestemt system for man fraktet dem innover eller utover, eller kanskje bare over fjorden.

Også åttringen ble brukt på fiske, men i mindre grad enn seksæringen synes det. Åttringer (og større båter) ble helst brukt som garn- og linebåter. Her kommer dessuten notbåtene inn. De var like store som åttringene, men hadde færre roere og brukte seil. Åttringen synes langt oftere å ha tjent som kirkebåt og føringsbåt. Ikke sjelden var flere gårder eller endog hele gren-den medeier i en slik båt. Ti- og tolværinger var først og fremst båter for kirkegang, byferd og større føringer. I bygdeboken for Erfjord kommer også dette tydelig til uttrykk. Tolværingen der var båten for byferd.¹⁹

Både om bruken og om sameierskapet forteller følgende beretning fra Hauso i indre Hardanger fra ca 1930:

"Gamle Hausotiareringen hev vore brukt som kyrkjebåt på Hauso frå slekt til slekt i vel 150 år. I brudlaup hev den vore brukt som brurabåt for vel heile Hausogrendi vist for 300 brudfolk. Det var fem naboar på Hauso som åtte båten. Dei hadde kvart sitt rom å halda i stand, kvar sine årar, kvar si tufte, kvar si tilja, keipar og humleband. Den som hadde attraste romet, skulde halda ausfat. Den som hadde det fremste romet skulde halda båtfest.¹²⁰ (Båtfest = fortøyning - for dem som eventuelt måtte tro noe annet.)

2.5. Seil og rigg

I tillegg til muskelkraft på årene ble vindkraften utnyttet for å drive båtene frem. Dette ble gjort ved hjelp av seil. Over tid utviklet det seg ulike typer seil, mast og rigg tilpasset seilføringen. Vi fikk tre hovedtyper av seilføring:

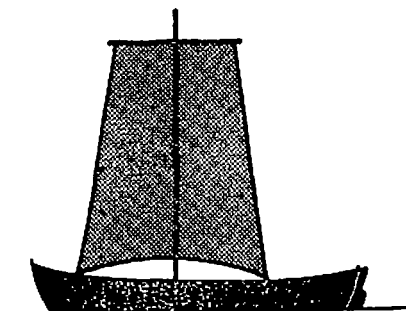
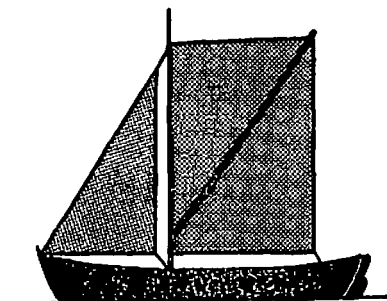
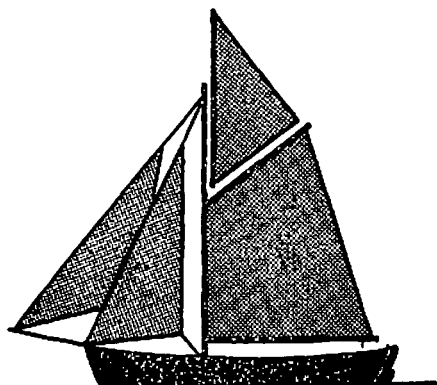
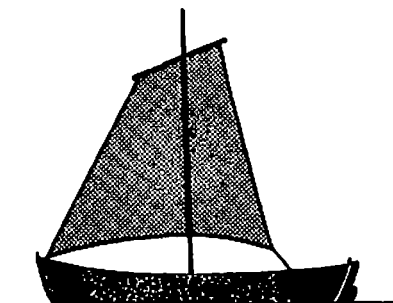
- * råseil
- * spriseil
- * gaffelseil

I vår tid forbindes gjerne råseilet med Nord-Norge og nordnorske båter, men råseilet var uten tvil det eldste og opprinnelige seilet også i hele det vestnorske tradisjonsområdet. Det er noe usikkert når råseilet ble avløst av spriseil eller gaffelseil her på Vestlandet. I Hardanger synes overgangen ha skjedd alt på slutten av 1700-tallet, mens det sies at Osolverne i Hordaland førte råseil helt fram mot 1870.²¹ I Rogaland vet vi ikke noe sikkert om når råseilet ble avløst av andre typer seilføring, men det er vel ikke urimelig å tro at det må ha skjedd minst like tidlig som i Hardanger ettersom impulsene synes å ha kommet østfra. I det østnorske området synes spriseilet å ha dominert ganske lenge.²² Det er imidlertid ett av de mange forhold som må undersøkes nærmere for å skaffe sikker viten.

Enkelt sagt består råseilet av en firkantet duk festet til en stang på tvers av masten. Denne stangen kalles råen. Av denne får vi navnet råseil. På jektene skulle råseilet være rektangulært, men på de mindre båtene var det trapesformet med kortsiden festet til råen. Som de fleste generaliseringer trenger også denne en nyansering. Råseil brukt på havseilas, og seil brukt inne i fjordene fikk en noe forskjellig utforming. Ved seilas på åpent hav var det flere og til dels motstridende forhold man måtte ta hensyn til. På den ene siden hadde man behov for høyere seil på havet for ikke å miste vinddraget når man var nede i en bølgedal. På den andre siden ville en høy rigg også legge båten mer over på siden. Faren for å kullseile ble større. For å forene disse motstridende hensyn, ble råseil til bruk på havet gjort smalere oppe ved råen og bredere nede. Dermed fikk man mesteparten av framdriften på den bredere nedredelen. Den smalere øvre delen sikret fortsatt vinddrag når man var nede i bølgedalen, og fungerte på mange måter som et toppseil på en gaffelrigget båt.

Fra Sognefjorden og nordover til Nordmøre fikk råseilet en annen utforming. Det ble gjort asymmetrisk med ulik lengde på sidelikene. Det asymmetriske råseilet ble satt slik at det lengste liket alltid sto forrest. Slike seil finner vi også på Færøyene, men der er akterliket lengst. I Aure på Nordmøre kalte man disse seilene for låreseil fordi man måtte lære og heise dem igjen på andre siden av masten hver gang man gikk i baut. Denne typen seil var ikke i bruk på våre kanter, og vi skal derfor avstå fra nærmere utdypning.

Omkring 1850 ser det ut til at spriseilet og gaffelseil har tatt helt over her i Rogaland. Både billedmateriale og skrevne kilder tyder på det. Spriseilrigg består vanligvis av to seil, selve spriseilet er festet i akterkant av masten og fokken festet i forkant av masten og i framstavn. Spriseilet strekkes ved hjelp av en bom, sprien, som også har gitt denne seiltypen navn (se illustrasjon). Sprien festes til masten nede og i øvre akterkant av seilet. Gaffelriggen har flere seil, som regel fire på tradisjonelle bruksbåter. Det er storseil, fokk, klyver og toppseil. Disse båtene utstyres følgelig også med klyverbom. Navnet gaffelseil kommer av at øvre kant av storseilet er festet til masten med en gaffellignende stang kalt pik. Fordelene med spriseil og gaffelseil, sammenlignet med råseil, er først og fremst at de er langt bedre å krysse opp mot

Riggformer, skjematisk.**A****B****C****D****A. Vanleg råsegl****B. Spririgg****C. Gaffelrigg med toppsegl og klyver****D. Asymetrisk råsegl**

De typiske riggformene på vestlandske bruksbåter.

* Bergens Sjøfartsmuseum: "Bruksbåtar"

Typical rig for western Norwegian working boats.

vinden med. De er også mer fleksible å tilpasse til vindforholdene. Toppseilet på gaffelriggede båter brukes for eksempel først og fremst ved svake vindstyrker for å øke seilarealet. Dette seilet er da også i stand til å fange opp vinden høyere over havflaten hvor vindstyrken vanligvis er noe sterkere.

Generelt kan det se ut som om de større båtene ble gaffelrigget, mens de mindre båtene fikk spriseil. Færingen synes så godt som alltid å ha vært spriseilrigget. Så langt eksisterende billedmateriale gir dekning for å generalisere, ser dette ut til å gjelde seksæringene også. På Østlandet vet vi at også store skøyter (Hvalerskøyten) ofte hadde spriseilrigg. Dette var sjelden her. Noen mener at gaffelrigg oftere ble brukt inne i fjordene enn ute på kysten. Hvorvidt dette stemmer har det ikke lyktes oss å få brakt på det rene.

Rogaland ligger i en grensesone mellom den vest- og den østnorske seiltradisjonen. Det kan derfor tenkes at råseilet relativt tidlig ble avløst av spriseil og gaffelseil i vårt område. Arne Emil Christensen antyder at grensen mellom råseil- og spriseilområdet allerede tidlig på 1700-tallet gikk ved Jæren.²³

3. Båtbygging og båtbyggingstradisjonene

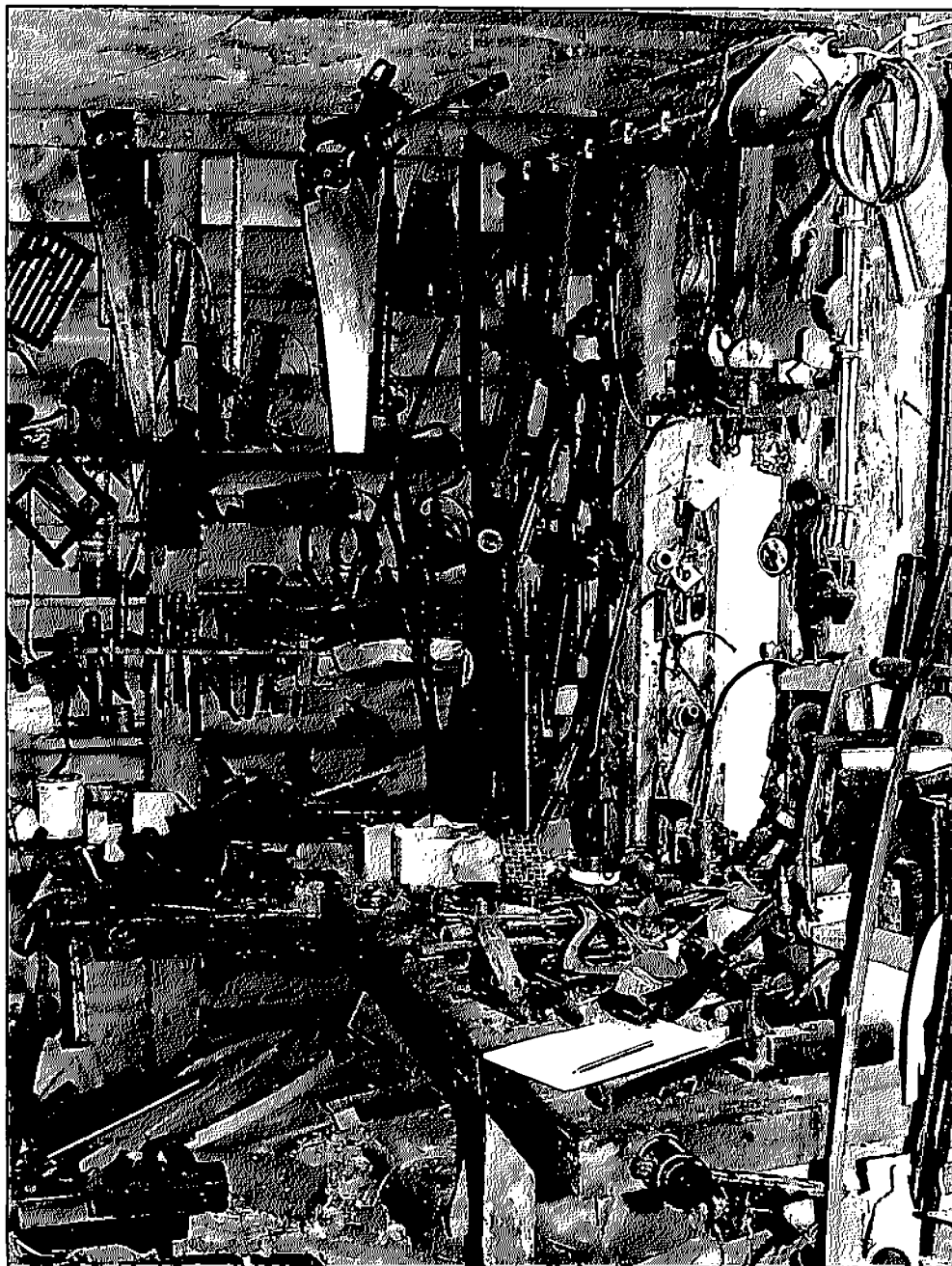
3.1. Et kraftig oppsving på 1800-tallet

1800-tallet var storhetstiden for trebåtbyggerne, også i Rogaland. Forklaringen er egentlig enkel: Det oppsto et sterkt økende behov for skip og båter i alle kategorier og størrelser. Spørsmålet må derfor bli: Hva var det som skapte denne etterspørselen? Hvorfor grep lokale "entreprenører" så raskt de muligheter som oppsto?

Vinteren 1808 kom vårsilda tilbake etter flere tiårs fravær, og helt fram til 1870 gikk det for seg et eventyrlig sildefiske utenfor kysten og delvis inne i fjordene. Mot slutten av hundreåret tok også fisket etter makrell seg sterkt opp. Da vårsildfisket fikk svartår omkring 1870, fikk man et livlig torskefiske som ble framstilt som et slags lokalt Lofoten-fiske i miniatyr. De rike fiskeforekomstene ga arbeid og inntekt, og tallet på fiskere økte meget sterkt. Dette skapte behov for båter, mange båter. Like viktig var imidlertid avsetningsmulighetene for sild og fisk, og her åpnet det seg enorme muligheter. Samtidig med at silda kom tilbake til våre farvann, forsvant den fra Båhuslän-kysten. Det åpnet et nesten umettelige marked i Østersjø-området. Både svensker, prøyssere, russere og baltere sloss om å få kjøpe sild fra Norge. Oppsummert kan vi si at den voldsomme ekspansjonen innen båtbygging på Sør-Vestlandet skyldtes en rekke forhold, men først og fremst gode fiskerier, økt handel og en ny "tidsånd" med omseggripende pengehusholdning. Det var grunnlaget og bakgrunnen for oppsvinget innen trebåtbyggingen.

3.2. Byggetradisjoner

Vestnorske båtbyggetradisjoner har røtter tilbake til forhistorisk tid. Til ut på 1500-tallet var *klinkbygde* eller *suete* båter enerådende i Norge. Fra og med det sekstende århundre utfordret kravellbyggingsteknikken, med røtter i Middelhavs-området, den tradisjonelle båtbyggingen i økende grad. Kravellteknikken overtok om enn langsomt ved bygging av større skip. De åpne båtene klinkbygdes derimot som før i lang tid ennå.



Fra verkstedet til Karl Olsen i Torsteinbu i 1983.

* Gaute Berge Nilsen, Ryfylkemuseet

From the workshop of Karl Olsen at Torsteinbru.

Det spesielle med klinkbyggingen er at bordleggingen kommer i første byggetrinn. Etter at kjø, lot og stavn er føyd sammen og reist (royset), blir skroget klinket helt opp. Bordene overlapper hverandre og låses i ønsket vinkel. Det skjer ved målinger med båtwater, båtafen og skorer. Båtbyggeren utfører sitt arbeid utfra øyemål, erfaring og skjønn. Det foreligger ingen tegning eller beskrivelse byggeren kan søke støtte i. Når skroget er ferdig oppbordet, blir innveden lagt i. Dette er felles for klinkbyggingsteknikken landet over, men i hvert distrikt utviklet man gjerne sin lokale vri. Slik skapte man ulike tradisjoner. Innen hver tradisjon fantes det ofte individuelle særtrekk som gjorde at en bygger kunne identifiseres i forhold til andre som bygget innen samme tradisjon.

Når vi senere kommer inn på de ulike lokale båttypene og byggingen av disse, vil vi oppdage at også innen småbåtbyggingen begynte kravellbyggingsteknikken å presse på. I alle fall gjelder det for de største av de åpne bruksbåtene. I vårt hundreår ble de gamle båtbyggingstradisjonene utfordret fra flere hold. Dels utgjorde kravellbygging en konkurrerende teknikk. Dels påvirket motoriseringen av småbåtene både byggeskikk og håndverk. Det samme gjorde tillovene til markeditpasning med masseproduksjon. På hvilken måte er det derimot ikke helt lett å si. Det er vel også en kjensgjerning at nye elektriske redskaper påvirket og undergravde deler av det tradisjonelle håndverket. Det som imidlertid mer eller mindre syntes å knekke hele trebåttradisjonen, var selvsagt overgangen til plast. Fra 1950/60-årene utkonkurrerte industrielt produserte plastbåter de gamle trebåtene både som små fiskebåter og fritidsbåter. Samtidig har småbåtene mistet sin betydning som daglig transportmiddel. Bilen, sykkelen og andre fremkomstmidler for landverts transport har overflødiggjort småbåtene på dette området.

I dag synes det derimot å være en våknende interesse både for trebåter og for de gamle byggeteknikkene. Flere bygger trebåter, og håndverket har fått plass i skoleverk og opplæring slik at nyrekruttering til faget sikres.

3.3. Lokalisering av båtbyggingen i Rogaland

I enkelte deler av landet ble båtbyggingen i perioder så omfattende at skogene i nærheten ble rensket for brukbart materiale. Generelt sett var Rogaland et skogfattig fylke. I "Beretning om Rigets Oeconomiske Tilstand" for 1861-65 ("amtmannsberetningen") falt det da også et hjertesukk om at knapt noe amt hadde så lite skog som vårt.² Dette ga selvsagt ikke de beste forutsetninger for båtbygging, men trevirke kunne kjøpes fra mer skogrike deler av landet. Det er imidlertid ikke tilfeldig at skipsverftene og båtbyggeriene i fylket for en stor del ble konsentrert om de indre ryfylkebygdene. Dette var de eneste områdene i Rogaland som var begunstiget med stor og hogstmoden skog, som var lett tilgjengelig. Godt trevirke var en forutsetning for båtbygging, og helst ville båtbyggerne være med å velge ut virket så tidlig som mulig. Det siste forutsatte at avstandene til skogen ikke var altfor lang. Kommunikasjonene var tross alt begrenset sammenlignet med i dag. Skogen måtte også ligge relativt nær til sjø eller elv ettersom sjøverts transport av materialene var det eneste mulige. Det synes derfor å være liten tvil om hva som var den viktigste lokaliseringsfaktor for båtbyggeriene.

Tingvik kan tjene som et godt eksempel. Tingvik lå i et område med mange gode skoggårder. Vi må likevel også minne om unntakene. Hverken Kvitsøy eller Bokn hadde brukbar skog, like fullt ble det bygget båter i ikke lite omfang begge disse steder.

3.4. Båtbyggere og båtbyggerier i Rogaland

Den følgende oversikten over trebåtbyggere og båtbyggerier i Rogaland og i noen av distriktene umiddelbart nord for fylkesgrensen er på ingen måte fullstendig eller uttømmende. Både mangel på kunnskap om de mange, mange små båtbyggere rundt om i fylket samt plasshensyn, gjør det umulig. I Strand har Henrik Pedersen og Harry Radlgruber gjort en fin innsats for å skaffe oversikt over trebåtbyggingen i kommunen. Strand representerer imidlertid unntaket heller enn regelen. Om man ønsker å få en tilnærmet oversikt over denne virksomheten, har man i de fleste kommuner et stort registreringsarbeid å ta fatt på.

Det har blitt sagt at det største problemet med båtbyggere var deres manglende kunnskap om praktisk sjømannsskap. Bare de færreste skal ha hatt personlig erfaring fra det å være på sjøen og oppleve båtene i sitt rette element, underkastet naturens skiftende luner.²⁵ Om denne generelle spissformuleringen skulle innebære mer enn et snev av sannhet, så stemmer den i alle fall ikke for de mest sentrale båtbyggere i Rogaland. Her har de aller fleste av dem også drevet aktivt sjøbruk som fiskere enten i sesongpreget vekslings med båtbygging, eller som hovedbeskjeftigelse i deler av livet.

Flere av båtbyggerne i Rogaland har vunnet ry for det de har skapt. De har trolig også hatt stor innflytelse på utviklingen av de små og åpne bruksbåtene i fylket. Det er deres båter som har blitt forsøkt kopiert, og det er disse vi vil konsentrere oss om her. At et par av dem også synes å ha vært ganske spesielle og spennende personligheter, gjør det selvsagt ekstra fristende å konsentrere seg om nettopp disse. Vi vil i tillegg nevne en del av de båtbyggerne som kanskje er mindre kjente, men som antas å ha arbeidet innen hovedtradisjonene i fylket.

Ett forhold er imidlertid sterkt å beklage. Vi vet at det ble bygget båter i Rogaland lenge før 1800-tallet. Vi vet også at noen av båtbyggerne og fornyerne av båtbyggingen i fylket i forrige hundreår kom fra gamle båtbyggerselekter. Imidlertid vet vi så godt som ingen ting om disse tidligere båtbyggerne. Byggingen vet vi likevel noe om, både byggeskikk og håndverk synes i hovedtrekkene å ha forandret seg lite fra vikingtid til 1800-tallet. De lokale båtvariantene som fantes f.eks. på 15- eller 1600-tallet, vet vi derimot lite eller intet om. Det er desto mer å beklage ettersom det gjør det umulig å vurdere i hvilken grad båtbyggerne på 1800-tallet virkelig fornyet båtbyggingen, eller bare bygde videre på det de alt var vant med.

3.4.1. Bokna-tradisjonen

På gården Øvrebø på Austre Bokn innledet Anders Johannessen Øvrebø (f. 1808) den tradisjonen som senere kom til å bli kjent som Boknabåten. I motsetning til så mange andre av båtbyggerne i distriktet hadde ikke Anders Johannessen noen familietradisjon i båtbyggerfaget å ivareta eller bygge videre på. Faren hans, Johannes Anderssen Ognøy, var bonde og skomaker. Når Anders startet båtbyggingen vites ikke nøyaktig. Men i 1842 fikk han sønnen Johannes, som tidlig hjalp faren i arbeidet, heter det.²⁶ Det betyr vel at Anders i alle fall har vært i gang med båtbygging før 1850. Om Johannes ble det sagt at han drev båtbyggingen lenger enn faren, til tross for at farens båter hadde godt ord på seg.²⁷

Øvrebø ligger et stykke fra sjøen på Austre Bokn. Verkstedet lå nede ved Boknasundet, først i Gangstø og siden ved Nerabø. På det meste skal det ha arbeidet fire mann i verkstedet, men det skal aldri ha vært snakk om helårsdrift. Om vinteren drev karene fiske, men straks garnene fra vinterfisket var dradd på land, dro de innover fjordene og kjøpte materialer. Anders

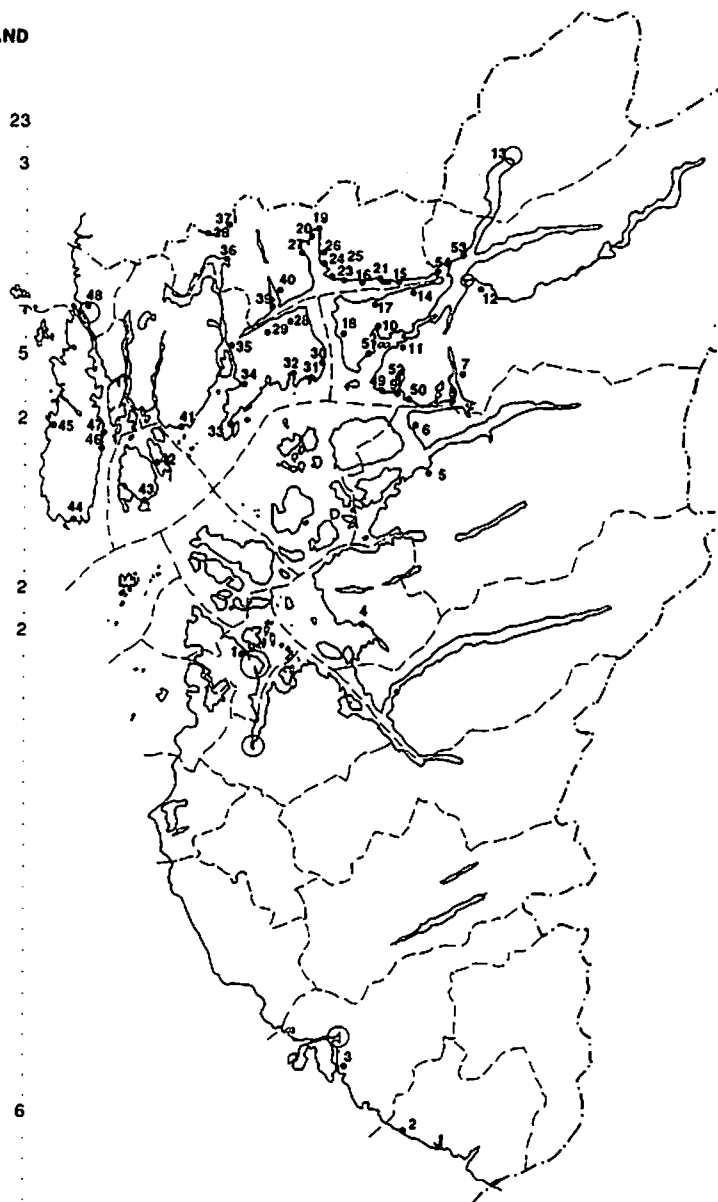
SKIPSVERFT I ROGALAND PÅ 1800-TALET:

(se eget kart for Stavanger)

- | | |
|------------------------|----|
| 1. Stavanger | 23 |
| 2. Rekefjord | |
| 3. Egersund | 3 |
| 4. Jærpeland | |
| 5. Hjelmeandsvågen | |
| 6. Skiftun | |
| 7. Hålandsosen | |
| 8. Tendenes | |
| 9. Barkeland | |
| 10. Marvik | |
| 11. Ottøy | |
| 12. Sand | 5 |
| 13. Sauda | |
| 14. Ersdal | |
| 15. Kvaløy | 2 |
| 16. Imstland | |
| 17. Finnvik | |
| 18. Hedland | |
| 19. Austbø | |
| 20. Vestbø | |
| 21. Notavåg | |
| 22. Håvik | |
| 23. Hogganvik | 2 |
| 24. Sondenå | |
| 25. Vikedal | 2 |
| 26. Opsal | |
| 27. Iisvåg | |
| 28. Hapnes | |
| 29. Breidal | |
| 30. Indre Amdal | |
| 31. Nedstrand | |
| 32. Hinderåvåg | |
| 33. Bakkevik | |
| 34. Sandvik | |
| 35. Bådsvik | |
| 36. Smedsvik | |
| 37. Haraldseid | |
| 38. Haraldseidvågen | |
| 39. Raunes | |
| 40. Stokka | |
| 41. Årvik | |
| 42. Øvrabø | |
| 43. Hognaland | |
| 44. Skudeneshavn | |
| 45. Mannessjøen | |
| 46. Treborg, Kopervik | |
| 47. Eidsbotn, Kopervik | |
| 48. Haugesund | 6 |
| 49. Jelsa | |
| 50. Foreneset | |
| 51. Bjørnevåg | |
| 52. Grønnevik | |
| 53. Åskiubben | |
| 54. Skipavåg | |

sum

90



Johannessen og medarbeiderne hans hadde eget fartøy som førte last til og fra sagbrukene. Mest bry hadde de med å skaffe krumme emner til spant. De gikk derfor ofte selv i skogen og lette etter krumme trær, og de grov også opp røtter. Straks tømmeret var skåret på sagen, ble det satt opp til tork. Etter "vårhæsen", den tørre vårvinden, var trevirket ferdig til bruk. Trevirket til spantene hadde ikke samme behovet for god tork, blir det sagt.

Johannes Anderssen Øvrebø døde i 1911. Etter ham fortsatte sønnene Daniel og Aanen. De drev båtbyggingen til i 1919 og skal ha levert 35 båter i denne perioden. Daniel og Aanen sluttet fordi det ikke lønnet seg lenger. Grunnen skal ha vært at hardingene bygde så urimelig billig på denne tid. Aanen gikk over i vanlig tømmermannsarbeid. På 1950-tallet fortsatte Albert Øvrebø båtbygging i Bokn, men da med å bygge motorbåter med helt andre linjer enn den opphavelige Boknabåten hadde hatt, heter det.

Bare en elev av Anders Øvrebø er kjent. Det er Jakob Meling fra Kvitøy. Han var jevnaldrende med Johannes Øvrebø. Han bygde mange båter av samme type som Boknabåten, ifølge Ingjald Mehus. Disse båtene har etter hvert blitt kalt Kvitøybåter.

3.4.2. Kvitøy-tradisjonen

Etter læretiden på Bokn dro Jakob Larsen Meling hjem til Kvitøy hvor han i 1865 startet sitt eget båtbyggeri. Dessverre er det lite vi vet om de første førti årene av denne virksomheten. Resultatene fra kappseilasen i Bergen i 1898 viser likevel at Meling bygget meget gode seilere.²⁶ Jakob L. Meling døde i 1915. Sønnene Tore (1874-1951) og Ingvald (1880-1930) kom etter hvert med i byggingen. Senere fulgte også deres sønner i fedrenes fotspor. Etter 1930 var det Tore og hans sønn Jakob (1901-1987) som bygde båter på Kvitøy. Siste båt ble bygd i 1944.

I 1948 ville Ingvalds sønn, som også het Jakob (1908-1970), bygge en båt til seg selv. Dermed kom det flere som trengte og ønsket båt, og byggingen kom i gang igjen i nye lokaler. Etter hvert kom sønnen Ingvald Inge (f. 1935) også med. Han bygde sin siste båt i 1973. I 1907 brant båtbyggeriet på Kvitøy. Det er en av grunnene til at vi vet så lite om tiden før dette. Oversikten over båter bygd i denne tradisjonen går derfor bare tilbake til dette året. Fram til 1944 ble det bygd 186 båter på Kvitøy. Under den "nye" perioden fra 1948 til 1973 viser oversikten bygging av tilsammen 95 båter.²⁷

Kvitøytradisjonen startet med tradisjonelle åpne båter fra færing og oppover. Ettersom tiden gikk, ser det ut for at tradisjonen mer og mer glir over i motorbåter. Båtene ble ofte bygd med ulike spesifikasjoner som viser en mer spesialisert bruk, noe som kan gjøre det vanskeligere å snakke om en Kvitøy-båt som type. En av etterkommerne av Meling sier da også at det omkring 1940 kom til en klar omlegging i byggestil innen denne retningen.²⁸ Når det siden snakkes om Kvitøybåten, er det derfor først og fremst de eldste og mest tradisjonelle båtene vi tar utgangspunkt i.

◀ Antall og lokalisering av byggeplasser for treskip i Rogaland på 1800-tallet. Ved flere av disse vervene ble det også bygd båter. Skipsbyggeriene var enda mer avhengig av god tilgang på tjenlig trevirke. Kartet kan derfor også fortelle noe om lokaliseringen av småbåtbyggingen.

* Helge Schjelderup, Stavanger

The location and numbers of shipyards for wooden vessels in Rogaland in the 1800's. Several of these yards also built smaller boats. The shipyards were even more dependent upon a good supply of building materials. The map can tell us something as to the localities for small boat building.

3.4.3. Tingvik-tradisjonen

Våren 1867 vendte en ikke helt ung mann hjem igjen til Ombo. Han giftet seg samme år, og bygset en husgrunn i Tingvik under gården Holle. Her satte han opp sin vesle husmannsstue med bare ett rom og en liten gang. Ved siden av stuen reiste han et skur. Det ble båtbyggerverkstedet hans. Mannen het Ingebret Knutsen Eide og var født 31. oktober i 1829 på gården Eide på vestsiden av Ombo. Han hadde reist ut straks han ble voksen, og ingen vet egentlig hvor han hadde oppholdt seg i mellomtiden. Til sjøs, ble det sagt, og til sjøs dro han nok. Han seilte både som matros, tømmermann og seilmaker. Det hviler likevel en viss mystikk over disse årene. Hvor lærte han f.eks. båtbyggerkunsten? Hvordan hadde han tilegnet seg de ferdigheter som kom til å kjennetegne mannens arbeid? Håndverksmessig var alt arbeidet hans av "stjerneklasse" ifølge Ingjald Mehus, og sånt pleier de færreste få til første gang de tar verktøyet fatt.

Alt året etter oppstarten fikk han sølvmedalje for en av båtene sine under regattaen i Stavanger. Senere skulle disse båtene bli meget kjent under navnet Tingvikbåten. Som båtbygger skal Ingebret K. Eide ha hatt en forkjærlighet for seksringer. Han likte "å strekke" båtene litt. Han hadde da også en seksring selv. Den pleide han å dra opp alene. Han var også kjent og respektert for sine enorme krefter, og det blir fortalt at den som en gang hadde vært i klypene på Ingebret, passet seg vel for å komme der en gang til. Ingebret arbeidet med båter hele året, men læregutter ville han ikke ha. Mang en kar var det som kom for å lære, men de ble alle som en avvist. "Øyentyver" kalte han dem. De stjal med øynene. Trass i at han arbeidet trofast og uten skoft, og trass i at båtene hans både ble kjente og populære, ble det ingen velstand i Ingebrets hus. Han skal ikke ha vært noen økonom, akkurat. Ifølge en av informantene til Ingjald Mehus skal Ingebret ha vært et fremragende eksempel på "genialitet forenet med toskskap".

Det står ikke til å nekte, Ingebret Knutsen Eide var et unntaksmenneske på så mange vis. Han skal ha hatt et utrolig håndlag med det meste han tok i. Han var bl.a. også kjent som litt av en børsemaker. Jakt var forresten avkoblingen hans, og i folketellingen i 1875 står han da også oppført som båtbygger og jeger. "Alkejeger", sier bygdeboken for Sjernarøy. Jakten var sikkert hans store interesse, men ble aldri noen levevei.

Mange oppfattet Ingebret som en smule "rar", eller i alle fall ikke så lite "sær". Over alt i grenden bodde det slekt og kjenninger, men aldri skal det ha lyktes noen å få ham innenfor døren til en kopp kaffi eller et måltid. Kanskje han avsto fra sosial omgang for ikke å stå i gjeld til noen? Stoltheten skal ha vært et særpreg ved mannen. Fattigdommen kunne nok pine, men han glemte aldri at han "var av folk". Denne oppfatningen av sitt menneskeverd, tross de elendige materielle omstendigheter, kom også til uttrykk i hans fremtreden blant bygdefolket. Etter årene ute skal han ha lagt seg til en finslig fremtreden og en rolig og behersket uttrykksform slik at han skilte seg ut fra bygdefolk ellers. Han hadde også en "bestkledning" som han var meget redd for. Den passet han på så den holdt hele livet ut. I beste dress holdt han alltid skoene blanke. Konen skal også ha vært helgekledd når hun en sjelden gang viste seg ute.

Stoltheten var vel også bestemmende når han aldri borget for så mye som ett øre, uansett hvor hardt det knep. Han var også i besittelse av yrkesstolthet. En gang hadde han nettopp sjø-satt en nybygget båt. Han dro ut på fjorden med båten for å fiske, og da han kom til land og traff en nabo, skal han ha sagt: "Her skal du se båt som er tett." Dermed dro han til side tiljene og viste frem en båt uten en dråpe vann, ja, til og med uten et snev av fuktighet blir det fortalt.

Ingebret var dissenter, og han sendte ikke barna på folkeskolen. Dette var vel også med på å sette ham utenfor bygdefellesskapet, men igjen fristes vi til å spørre: Hvor hadde han det fra? Hvor hadde han tilbragt ungdomsårene?

Ingebret døde i oktober 1913. Han hadde to barn, en sønn og en datter. Sønnen Helge reiste til sjøs og kom antagelig bort på havet. Han kom i alle fall aldri hjem igjen. Datteren Kirsten utvandret til Amerika, giftet seg og bosatte seg i Minnesota.

Trass i at Ingebret nektet å ta inn lærlinger, fantes det mange som vanket på byggeplassen hans for å se og lære. En del av disse "øyentyvene" forsøkte seg da også som båtbyggere, noen med mer hell og ferdighet enn andre. Noen av de som forsøkte seg var:³¹

Ole Are Jørstad, Ombo, bygde bare en fiskebåt, ifølge muntlig tradisjon.

Andreas Lien fra Skår på østsiden av Ombo var båtbygger hele sitt liv. Han bygget båter med samme form som "mesteren", og trass i at han hadde ord på seg for å være dyktig, skal han ha manglet noe av Ingebrets "håndlag". Det gjorde de fleste.

Jone Solberg fra Ombo, flyttet senere til Hidle. Han skal ha bygd mange båter og ha vært en flink håndverker.

Ola Slåttå, husmann under gården Kyle på Ombo. Bygde noen få båter.

Ola Hidesjøen (f. 1852 eller 1853), bodde på Kirkøy, Sjernarøy, i eldre år. Bygde en del båter. (Begge de to sistnevnte må regnes som "amatorer", ifølge Mehus.)

Brødrene Peder og Karl Olsen, Torsteinbu/Finnvik. Etter 1930 hadde de, ifølge Mehus, kopiert Tingvikbåten. De fikk god attest for kvalitetsarbeid, og for å ha reddet en lokal båtbyggingstradisjon som det var verd å ta vare på. For egen del må vi bare tilføye at påstanden om at Finnvikbåtene er kopier av eller representerer en videreføring av Tingvikbåten, må stå helt og holdent for Ingjald Mehus' regning. Vi har ikke hatt tid eller mulighet til å gjøre undersøkelser som kan sannsynliggjøre eller svekke påstanden.

3.4.4. Båtbyggertradisjonene ved Vindafjorden

La oss først slå fast at det er fjorden, ikke kommunen Vindafjord overskriften refererer til. De stedene vi kommer til å nevne her, hører da også nå til Suldal, ikke Vindafjord kommune. Overskriften er et slags kompromiss mellom en rekke mulige benevelser. Vi har tidligere snakket om Finnvik-tradisjon og Finnvikbåter. En rekke forhold, bl.a. det faktum at båtbyggerne i Finnvik selv kalte båtene for fjordabåter, og at Mehus omtalte dem som kopier av Tingvikbåten, har imidlertid overbevist oss om at vi bør unngå dette begrepet. Mehus har ellers fortalt at noen hadde forsøkt å kalle båtene fra brødrene Olsen for Rogalandsbåter fordi man mente dette var den eneste båttypen med lokalt særpreg i fylket. Mehus avviste dette og sto fast på at begrepet Tingvikbåt måtte holdes i hevd. Dette siste refererer til en diskusjon som må ha gått for seg på 1950-tallet, og som vi ikke kjenner nærmere.³²

Vindafjordområdet var uvanlig rikt på båtbyggere og båtbyggerier. Det vi kommer til å skrive om her, vil ha tilknytning til Torsteinbu og Finnvik. Hovedvekten vil bli lagt på brødrene Peder og Karl Olsens båtbygging fra ca. 1930 og utover. Det finnes likevel indikasjoner på tidligere båtbygging i Finnvik. På 1800-tallet skal en Kristian Helgesen ha bygd båter her.³³ Om denne byggingen og om hans eventuelle båter, vet vi imidlertid intet.

Brødrene Peder og Karl Olsen holdt til på Torsteinbu. I følge Anna Finnvik skal det opphavelig ha vært Peder og en annen bror, Olav, som startet båtbyggingen. Da Olav flyttet til Nedstrand, overtok Karl hans plass i virksomheten. Olsen-brødrene skal ha vært både dyktige og driftige båtbyggere.³⁴ Ifølge Karl Olsen skal de ha bygget minst 2000 båter. Båtbyggingen deres synes å ha gått for seg uavbrutt framover til 1980-årene. Gradvis ble aktiviteten trappet ned ettersom alder og helse satte en naturlig begrensning for produksjonen. I et intervju fra 1984 hevdet Karl Olsen at det fortsatt ikke var noen vanskelighet å få solgt trebåter. Han påsto til og med at han gjerne kunne ha sysselsatt fire mann i virksomheten og likevel fått solgt produksjonen. Det synes altså ikke ha vært mangel på etterspørsel etter disse båtene så sent som for 12-15 år siden.

Olsen-brødrene bygget båter på tradisjonelt vis, og avgjort innenfor håndverksmessige rammer. Det er imidlertid interessant å merke at Karl Olsen ikke synes å ha særlige motforestillinger mot å ta i bruk nytt verktøy, slik de tydeligvis hadde gjort. Han er bare positiv i sin omtale av de nye redskapene og omveltningene som den elektriske strømmen innebar fra 1954 og utover. Helt uten strøm hadde de forresten ikke vært før heller. Brødrene hadde laget seg et lite motordrevet aggregat som skaffet verkstedet et visst minimum av elektrisk strøm. Karl Olsen skal forresten selv ha konstruert en båndsag til bruk i virksomheten lenge før 1954. Sagen hadde tydeligvis vært dem til god nytte selv om konstruktøren selv helst lo av påfunnet da han ble intervjuet i 1984.

Materialer til båtene ble kjøpt fra skogeiere i Ryfylke-bygdene. Særlig synes mye å ha kommet fra en skogeier i Hogganvik, men også fra Jelsa og andre steder i området skaffet de seg trevirke. Forholdet mellom skogeier og båtbygger synes ellers å ha vært meget godt, noe som tyder på gjensidig fordel av hverandre. Karl og Peder hadde også selv gått i skogen på forskjellige steder for å finne krumme emner til innved i båtene. Omsetningen av båtene fra Finnvik skal ha foregått som direktesalg fra båtbygger til kjøper uten noe fordyrende mellomlegg. Om dette gjaldt for absolutt hele produksjonen synes likevel noe uklart. Store deler av produksjonen ble solgt sørover til Stavanger-området, til Tananger og til Egersund, men også i Haugesund, på Karmøy, i Tysvær og i Skjold ble det levert mange båter fra Torsteinbu og Finnvik. En del båter ble endatil solgt nordover til Bergen og til Sunnhordlandsbygdene.

Litt senere enn Karl og Peder Olsen begynte også brødrene Anders og Anbjørn N. Torsteinbu å bygge småbåter på Torsteinbu. Deres bygging skal imidlertid ha hatt et langt mer beskjedent omfang. Båtene deres skal ha tilhørt samme type, og kan om Mehus hadde rett, også regnes som videreføring av Tingvik-tradisjonen.

3.4.5. Aslak-tradisjonen fra Strand

Aslak Aslaksen Notvik, eller "Aslak båtbyggjar" som han helst ble kalt, kom til verden 13. februar i 1845 og døde 17. mai 1938. Første gang vi finner ham omtalt som båtbygger er i 1872. Vi vet imidlertid at han hadde vært med på båtbygging lenge før det. Både far og farfar, som visstnok kom fra Lyse, hadde drevet med båtbygging om enn ikke på heltid slik Aslak etter hvert skulle komme til å gjøre. Faren Aslak Jonassen bodde på Jøssang, og på Jøssangbakken kom sønnen Aslak til å bosette seg.

Det fortelles om Aslak at han bygde den første båten helt alene det året han gikk for presten. Han solgte båten for kr. 25 og syntes han hadde gjort det godt. Til å begynne med skal



Båtbygger Karl Olsen i Torsteinbu ved båndsaen som han selv hadde laget.

* Gaute Berge Nilsen, Ryfylkemuseet

Boat builder Karl Olsen at Torsteinbu at his home made bandsaw.

båtbyggingen bare ha vært sesongbetont arbeid for Aslak Notvik. Han fisket om vinteren og bygde båter om sommeren. Før han i høy alder avsluttet et omfattende båtbyggingsvirke, hadde han bygd om lag 1000 båter "med smått og stort", som han sa da han ble intervjuet på 90-årsdagen. De siste årene var han så dårlig til beins at han skal ha ligget på knærne mens han arbeidet.³⁵ Flere båtbyggere sies å tilhøre Aslak-tradisjonen. Hvor mange båter som ble bygd innen denne tradisjonen, vet vi derimot lite om.³⁶

Aslak Notvik er den eneste båtbygger i Rogaland, så langt vi vet, som har gitt navn til en båttype. Interessant er det også at han bygde båter for et nytt bruksområde, eller marked om man vil, nemlig lystbåt- eller regattabåtmarkedet.

Aslak Notvik fikk hele 11 barn, 4 sønner og 7 døtre. To av barna, en sønn og en datter, døde i første leveår. Av de tre sønnene som levde opp, utvandret Asle til Amerika, mens Erik og Hans gikk i farens fotspor. Riktignok dro også Erik til Amerika for en tid, men han kom hjem igjen etter et par år og ble siden boende her i landet. Om Hans er det sagt at han var en meget dyktig båtbygger som til tider overgikk faren hva gjelder det håndverksmessige.³⁷ Dessverre døde Hans tidlig, bare 52 år gammel.

Erik bygde sin første båt bare 14 år gammel, og bortsett fra sitt korte Amerika-opphold, sto han trofast i farens verksted og fortsatte arbeidet etter ham. Senere flyttet Erik til Dusavik ved Stavanger. Der drev han etter måten stort med 4 mann i verkstedet. Til 1957 hadde han bygget 1030 båter og hadde alt passert faren i antall. Hvor mange båter han fikk bygd i årene etter, har det dessverre ikke lyktes oss å bringe på det rene. Sønnen Peder gikk også inn i firmaet. Han representerte 6. generasjon båtbyggere i ubrutt rekke i denne familien.

Aslak Notvik hadde mange elever som fikk en kortere eller lengre opplæring hos ham. Noen av dem var:^{3a}

Erik A. Notvik (1889 - 1968), sønn

Hans A. Notvik (1894 - 1946), sønn

Alfred H. Notvik f. 1918, sønn av Hans, lever fortsatt.

Syvert Kristian Olsen Tungland (1856 - 1941) i Høgsfjord, også kalt Syvert Stein.

Edvard Kvalvåg (f. 1889), kan ha vært svigersønn av Syvert Stein. Han flyttet til Stavanger 1908 og deretter til Stein i Høgsfjord.

Rasmus H. Kvalvåg (1878 - 1961). Dette er trolig samme person som Ingjald Mehus kalte Rasmus Kvaløy, og som ifølge Mehus bodde "i skiftet mellom Strand og Høgsfjord".^{3b}

Torstein K. Fjelde (1861 - 1903)

Kristian Heimlund (1883 - 1975)

Jacob Langeland

Sven S. Idse sen. (1846 - 1937)

Sven S. Idse jr. (1901 - 1971)

3.4.6. Båtbyggerne på Lyngholmen i Sveio

Ut mot "Sletto" litt nord for Ryvarden fyr i Sveio kommune ligger Lyngholmsgrenda. Her vokste Sigvald Lyngholm (f. 1894) opp i et miljø preget av sildefiske, seilskuter og skipstrafikk. Interessen for båter og båtbygging ble tidlig vakt, og 18 år gammel dro han til Hardanger for å lære båtbyggingsfaget. Her kom han i lære hos Peder Gjerde på Omastrand, Strandebarm. Etter å ha avsluttet tre års læretid kom han tilbake til Lyngholmen for å starte sitt eget båtbyggeri.

1. desember 1915 ble kjølen til den første båten - en firebording - strukket. Båten skulle bygges for fyrvokter Vold på Ryvarden. Fyrvokteren hadde møtt den unge båtbygger da denne skulle til Haugesund for å kjøpe inn båtsom og annet utstyr til båtbyggingen, og avtale om båt ble inngått. Lyngholmen båtbyggeri var i gang. Bestillingene kom nå på løpende bånd. Mange fra bygda ville ha båter, og snart spurtes Lyngholmsbåtene også videre langs kysten. Særlig fant mange av båtene veien til Bømlo, Haugesund, Karmøy og Tysvær i tillegg til de som ble solgt i hjemkommunen. Peder Kristian Lyngholm, sønn av Sigvald, kan dessuten fortelle at fartøyer som skulle på sommersildefiske på Island ("Islandsfisket"), ofte kom oppom båtbyggeriet og tok med seg en to-tre båter som skulle selges på Island eller Færøyene.⁴

Etterhvert ble det så mye å gjøre at også to av Sigvalds brødre ble med i virksomheten. I spesielt travle perioder måtte til og med en tredje bror samt en nabo tre støttende til i båtbyggeriet. De siste 20 årene drev Sigvald Lyngholm alene. Etterspørselen etter denne typen båter hadde så smått begynt å avta utover i 1950-årene. Virksomheten gikk uavbrutt til Sigvald Lyngholm selv sluttet av i 1970. Tilsammen bygde Lyngholm 402 færingar og 136 motorbåter. Den største motorbåten var 32 fot og kostet i 1939 kr. 1135. Båtbyggingen utmerker seg ellers med at alt arbeid ble utført manuelt på tradisjonelt vis med mal og uten tegning. Moderne elektrisk verktøy ble overhodet ikke tatt i bruk.

Ettersom Sveio ikke var særlig rik på skog den gang, måtte materialene til byggingen for en stor del hentes fra andre steder. Unntak var eikevirket. Det fikk Lyngholm som regel tak i på de omkringliggende småbrukene. Furuvirke til bord ble kjøpt fra Vatna på Stord, fra Hardanger,



Fra båtbyggeriet på Lyngholmen ca. 1930. Båtbygger Sigvald Lyngholm står som nr. 2 fra høyre. Seksæringen midt på bildet kan være en såkalt teinebåt.

* Peder K. Lyngholm

From the boatyard at Lyngholmen ca. 1930. Boat builder Sigvald Lyngholm is number two from the right. The seksæringen in the middle of the picture maybe a potting boat.

trolig Strandebarm, og ikke minst fra et sagbruk på Skogøy i Tysvær. Lyngholm tok også selv ut en del virke i Eikelandsneset i det som den gang var nabokommunen i nord, Valestrand.

Tømmeret herfra ble så fraktet over Førdespollen til Lindås og skåret der, mener Peder Kristian Lyngholm. En del furumaterialer ble og hentet fra Bærøy ved Finnås på Bømlo.

I dag står bare en relativt liten bygning igjen etter virksomheten. Den tjente som kombinert båtbyggerverksted og sjøhus for Sigvald Lyngholm etter 1952. Før denne tiden lå selve båtbyggeriet litt lenger inne på Lyngholmen, men under stororkanen i januar 1952 ble disse bygningene lagt i ruiner. Brødrene flyttet til Haugesund og fant annet arbeid, og Sigvald valgte å bygge opp igjen et relativt beskjedent verksted for å drive sin virksomhet alene.

Vi finner i dag verkstedet like nedenfor bolighuset, på eiendommen som sønnen Peder Kristian Lyngholm har overtatt. Peder Kristian kan ellers fortelle at man i perioder tidligere også hadde bygd båter her på boligområdet. I travle tider bygde man færingar i kjelleren på bolighuset, og motorbåter på en liten bakke som skråner opp fra sjøen litt nedenfor huset og sørøst for det nye verkstedet.

Sammen med Olsen-brødrene ved Vindafjorden representerte Sigvald Lyngholm det yngste leddet i trebåtbyggertradisjonene i vårt distrikt. Selv om Sveio er en Hordalandskommune,

synes det likevel naturlig å ta disse båtene med sammen med båtene fra Rogaland, særlig fordi så mange av båtene ble solgt sørover til Karmøy og Haugesunds-området og følgelig ble brukt i dette distriktet.

4. De lokale båttypene

I avhandlingen "Hardangerbåten som type og byggesystem" antyder forfatterne Morten Egstad og Åsmund Kristiansen at såvel Hardangerbåtene som båtene i Nordhordland og Rogaland bare er å betrakte som "dialektvarianter" av samme båttypen. Alle inngår i det Gunnar Eldjarn og Jon B. Godal har kalt den vestnorske båttradisjonen. Grunnlaget for inndelingen ligger i en viss likhet og sammenheng i selve byggingen, som kan følges fra Sør-Vestlandet til Finnmark.

Det er med hovedskillet innen norsk båtbygging, som med så mye annet, først og fremst snakk om et skille mellom øst og vest. Eldjarn og Godals betraktningssmåte forklarer til en viss grad påstandene om at Rogalandsbåtene bare skulle være varianter av Hardangerbåtene. Det kan imidlertid kanskje være riktigere å betrakte dem som nære slektninger enn som varianter.

I en avisartikkel ble det på slutten av 1950-tallet hevdet at det fantes tre fiskebåttyper eller båttradisjoner som rådde grunnen i Rogaland. Det var Boknabåten fra Austre Bogn, Tingvikbåten fra Ombo, og Aslakbåten fra Strand. I hvilken grad dette stemmer kan selvsagt diskuteres. Det er et spørsmål om definisjoner. Kvitsoybåten ble f.eks. samme sted vurdert som en videreføring av Boknatradisjonen, mens båtene fra Torsteinbu og Finnvik ikke ble nevnt i det hele tatt. Andre mener at disse er en videreføring av Tingviktradisjonen, osv.

Spørsmålet blir dermed: Hva menes med en tradisjon? Dersom det skal gi mening å bruke begrepet, må vi ikke da forvente bygging av en bestemt båt eller båttype over flere generasjoner, og gjerne av flere båtbyggere i et område? Dessuten, må ikke båtene som tilhører en eventuell tradisjon kunne identifiseres rimelig raskt som tilhørende den eller den typen, og må ikke identifiseringen kunne begrunnes i klart observerbare og objektivt definerbare forhold? Tradisjonsbegrepet er med andre ord langt fra problemfritt eller entydig.

Utviklingen av båtene i Rogaland synes på en helt spesiell måte å henge sammen med de rike vårsildfiskeriene utenfor kysten. Disse fiskeriene skapte behov for mange, sterke og stødige båter med etter måten stor lasteevne. Båtene burde i tillegg helst være lette å ro, eller gode å seile. Ro- og seileegenskapene var viktige for å kunne forflytte seg raskest mulig og med minst mulig bruk av krefter. Slit var det nok av likevel. Egenskaper som disse var viktige både i konkurransen med andre båter, og av hensyn til sikkerheten.

De store årlige sildfiskeriene virket nesten som landsstevner der de enkelte båtene og båttypene ble prøvd ut mot hverandre, og der de ulike egenskapene til de forskjellige båtene ble studert og vurdert.¹¹ Best og mest uttalt kommer dette til uttrykk hos Aslak Notvik, skapere av Aslakbåtene. I et intervju Holger Barkved gjorde med den aldrende båtbyggeren på 90-årsdagen hans, fortalte Aslak at da han lå ute på fiske i unge år, hadde han ofte, særlig på de lengre seilturene, sittet skrevet over båtstavnen og sett hvordan båten ployde seg frem, eller hvordan andre båter seilte. "Litt etter litt la eg då merke til dei fyremuner den eine båten hadde framfor den andre, og ut frå dette kom eg fram til den typen som har fått namn etter meg."¹² Det

er neppe tilfeldig at flere av Rogalandsbåtene ble utviklet av båtbyggere som selv hadde drevet aktivt som fiskere og deltatt i sildefiskeriene. Var dette også grunnen til at båtene fikk så gode egenskaper som seilere?

I tillegg til de erfaringer som ble høstet gjennom hverdagsbruken på fiskefeltene, ser det også ut til at det fra miljøer utenfor fiskernes egne rekker ble arbeidet aktivt for å utvikle bedre båttypene de siste tiårene av forrige århundre. I begrepet "bedre" synes å inngå de faktorer vi alt har nevnt, ro-, seile- og lasteegenskaper. I tillegg synes behovet for sikrere båter og båter som kunne betjenes av færre personer å ha vært påtrengende.¹³ At ulykkene på sildehavet og andre fangstfelt var mange, er det liten tvil om.

Bestrebelsene som disse kommer til uttrykk i nærmest sportslige former ved kappseilasen på Hjeltefjorden ved Bergen i 1865, i regattaen i Stavanger 1868 og ved Bergensutstillingens seilregatta på Korsfjorden i juli 1898.¹⁴ Særlig interessant og instruktiv lesning er juryens anmerkninger etter kappseilasen i 1865. Båtene nordfra og fra Sunnmøre får nærmest stryk-karakter. Derimot het det i juryens vurdering at: "de østlandske baater med større lasteevne kan manouvreres meget godt med 2 mann i allslags vær." Juryens konklusjon er krystallklar og gir intet rom for tvil: "Med hensyn til sjødyktighet staar nordlandsbaaten langt tilbake for de østlandske." I dag kan vi sikkert gjøre oss tanker om juryens utsagn og til og med tillate oss å tvile på deler av konklusjonene. Derimot er det liten grunn til å tvile på selve hovedhensikten med kappseilasen: å fremme arbeidet med å forbedre båttypene. Juryen sa seg da heller ikke fornøyd med noen av båtene. Hvaler- og Lista-båtene kom best fra juryens bedømmelse. Hardangerbåtene fikk ros for roegenskaper, men hadde ikke særlige seileegenskaper. Juryen kunne derfor tenke seg en mellomting mellom Lister- og Hardangerbåten som fremtidens type.

Hvilken interesse har så dette i vår sammenheng? For det første ligger Rogaland rent geografisk mellom de to "kjerneområdene" Lista og Hardanger og med andre ord med de beste forutsetninger for eksperimentering med de anbefalte kombinasjoner. For det andre er det på rogalandskysten vi finner hoveddelen av sildefiskeriene som måtte tjene som "forsøkslaboratorium" for eventuelle nye båter. Og sist, men ikke minst, i Rogaland pågikk det allerede en spennende utvikling av nye båter i ryfylkebygdene og på Bokn. Om forsøkene er preget av tanker om å kombinere det beste fra Lista og Hardanger, vites ikke. Det er intet i vårt kildemateriale som kan tolkes i den retning. Tvert i mot synes det heller å være snakk om eksperimentering på eget grunnlag, men der målet utvilsomt var det samme som det juryen i Bergensseilasen hadde ytret: Et ønske om bedre og sikrere båter.

Meget interessant er det også å notere at ved "Bergensudstillingens Seilregatta" i 1898 triumferte Rogalandsbåtene stort i klassen for større åpne båter, den såkalte klasse 7. Både første og andre plass gikk til Kvitsoybåter bygget av Jacob L. Meling, mens tredje- og fjerdeplassen tilfalt båter bygget av Johannes Nedrebo fra Bokn. I det hele hadde alle de tre hovedtypene av bruksbåter fra Rogaland (Boknabåten, Aslabbåten og Tingvikbåten) ord på seg for å være gode seilere. Her synes de å ha hatt et klart fortrinn framfor Hardangerbåtene som lenge hadde vært mer eller mindre enerådende i Rogaland.¹⁵ Resultatene fra kappseilasen i 1898 tyder på at også Kvitsoybåten faller inn i dette mønsteret.

Det må imidlertid sies at her er det en rekke forhold vi ikke har maktet å få oversikt over, og som avgjort burde kunne danne grunnlag for spennende undersøkelser. Rent allmennhistorisk er det meget interessant at 1860- og 1870-årene synes å utgjøre en spesielt viktig epoke i forsøkene på å bryte opp fra eldre tradisjoner og å skape noe nytt også innen båtbyg-

ging. Det må ha ligget i tiden. Dette er nettopp perioden for oppbrudd fra det gamle samfunnet på bygdene, ofte omtalt som "det store hamskiftet" i historiebøkene. Nytteverdi og fortjenestemuligheter var sentrale ideer i den nye og raskt ekspanderende pengeøkonomien. Mot disse hensyn måtte gamle tradisjoner vike om de ikke svarte til den nye tids forestillinger. Det ser også ut til å gjelde for båtbyggingen, i alle fall i vårt distrikt.

4.1. *Båttypene*

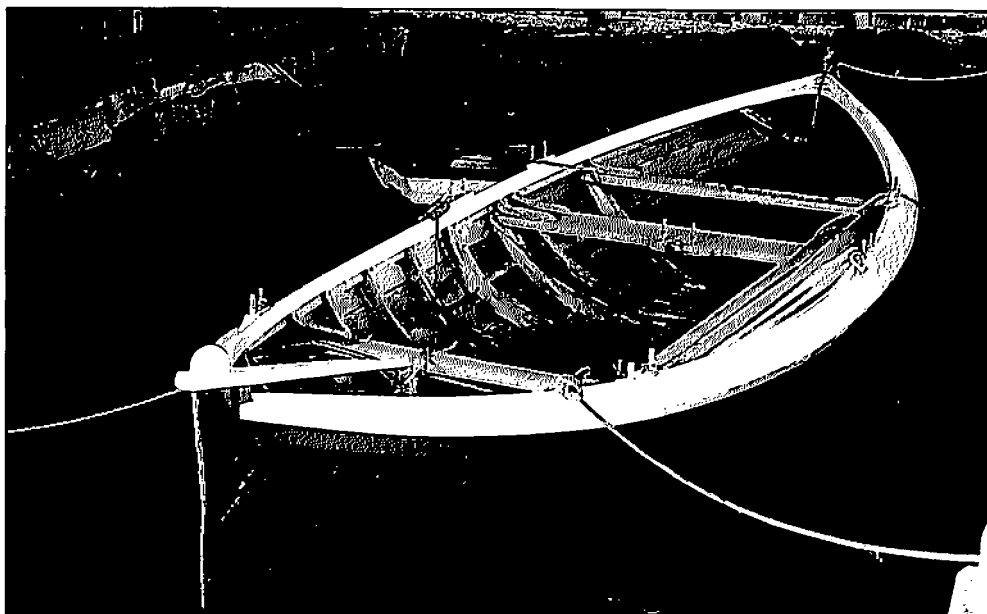
La oss se litt mer detaljert på en del Rogalandsbåter, og gjerne starte med båtene nevnt ovenfor. Alle tre typene fikk sin oppkomst på 1800-tallet. Alle tre ble tilsynelatende oppfattet som representanter for noe nytt og annerledes. I så måte synes de å ha representert et brudd med tidligere tiders bygging. Dette kommer spesielt tydelig fram i forbindelse både med Aslakbåten og Tingvikbåtene. Begge skaperne synes å ha oppfattet seg selv som representanter for noe nytt og annerledes. Hva det nye besto i er derimot ikke like lett å identifisere ut fra kildene. Håndverksmessig har de rotter i eldre tradisjoner, kan hende i større grad enn båtbyggerne selv synes å ha ment.

4.1.1. Boknabåten

Denne tradisjonen som startet med Anders Johannessen Øvrebø, må i alle fall kunne føres tilbake til omkring 1850 eller litt tidligere. Om Boknabåten heter det at den lå stødig på vannet og kunne "taale stort seilpress". Det siste må vel tolkes som at det var en båt det ikke var lett å kullseile. Båten skal ha vært utstyrt med det Ingjald Mehus kalte "leiarigg". Den synes å ha vært identisk med det vi i dag vil kalle gaffelrigg. Seilføringen bestod av storseil, toppseil, fokk og klyver. Med slik rigg "kunne seiles så sant det fantes vinddrag i luften".⁴⁶ Båten skal ha hatt mastefot oppå tilja. Boknabåten har spring som Hardangerbåtene, men stakk dypere i sjøen og var bredere akter. Begge disse trekk kan tyde på at Boknabåten var beregnet på åpnere farvann enn båtene fra Hardanger. At båten var bred akter, ga den også større lasteevne. Det var sikkert ikke et uvesentlig poeng i silledistriktene. Båten må derfor ha svart til to hovedkrav fra fiskerne: den kunne ta stor nyttelast, og den var lett og sikker å seile. Boknabåten var avgjort bygd for bruksformål og var ikke tenkt som noen regattabåt.

Boknabåten var klinkbygd og ble bygd uten tegninger. Den ble bygd med tre bordganger pluss rennebord. Man startet med å strekke kjølen. Etter at kjølen var strukket, brukte man en skant (mal) i naturlig størrelse svarende til spantet hvor båten var på sitt bredeste. Deretter brukte man tre nye skanter, to svarende til spantene bak det første, og en som svarte til spantet foran. Dersom man var pinlig nøyaktig med oppsettet av skantene, kunne man bygge flere båter som var ganske tro kopier av hverandre. Når man kom til "børingio", oppbordingen, regnet man en dag for hver bordgang. Til spanter brukte man opprinnelig bare materialer med naturlig bøyning. Nærmere vår egen tid fikk vi båndsaugen som satte byggeren i stand til å skjære bøy eller krumming. Til de mindre båtene ble halsene hogd ved hjelp av bile og deretter pusset og høvlet med "okse".

Mellom bordene i en si-renne la man "si" dyppet i så mye tjære som man fikk til å henge på. Dette ga tetning mellom bordgangene. "Si" var et løst snøre eller en tråd spunnet av en blanding av ull og dyrehår. Noen brukte drev i stedet. Røytehår fikk man fra garveriene, men der var de



Boknabåt bygd av Johannes Øvrebø ca. 1890. Tilhører Stavanger Sjøfartsmuseum.

* Helge Schjelderup, Stavanger Sjøfartsmuseum

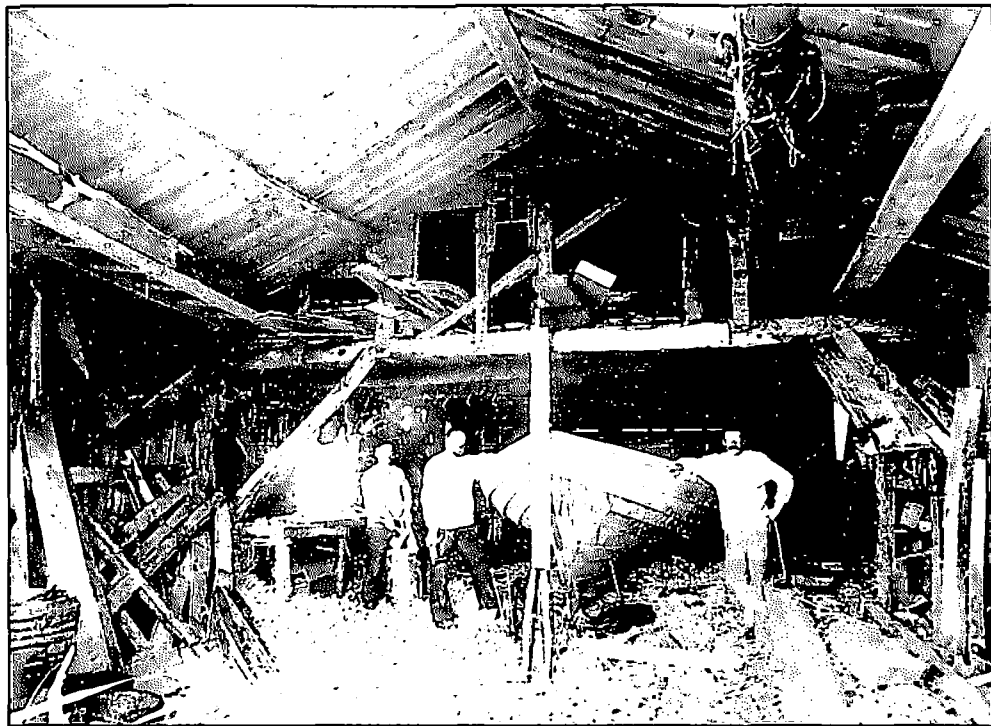
Bokna boat built by Johannes Øvrebø ca 1890, belonging to The Stavanger Maritime Museum

blandet med kalk. Denne ble så skilt fra, og deretter kardet man hårene sammen med ullen. Etter kardingens laget man "tuller" (baller) som ble spunnet til tråd på gammelt vis ved hjelp av en si-tein eller en si-spindel. Det hører forresten med til historien at denne kardingens var lite populær. Mannfolkene så helst at de fikk kvinner til å gjøre akkurat den jobben, men kvinnene later heller ikke til å ha vært særlig begeistret for dette arbeidet. Fordelen med si framfor drev skulle være at dyrehår ikke råtnet.

Selv om Boknabåten skal ha vært bredere akter enn båter flest, tyder likevel bilder på en båt som er bredest litt framfor midten. Størrelsen på båtene har variert. Vi vet at det i alle fall ble bygd båter opp til 32 fot, og med en lasteevne på 30 mål sild (45 hl), men det ble også bygd mindre båter. For færingene synes 17 fot å ha vært en slags standard. De større båtene var utstyrt med vaterbord og skvettlist. Boknabåten skal også ha hatt bete (bite) ved bakerste tofte. Den kan også ha hatt to betes. Vår kilde var en smule usikker på dette.¹⁷ Vi mangler i det hele en del opplysninger som nøyaktige oppmålinger kan gi. Det må det være en oppgave for interesserte å skaffe til veie.

4.1.2. Kvitsøybåten

Mange ser på denne som en fortsettelse eller variant av Boknabåten. Grunnen er bl.a. at skaperen av Kvitsøybåten, Jakob Larsen Meling, var lærling hos Anders Øvrebø i Bokn.



Båtbyggerverkstedet til Jakob L. Meling (i midten) på Kvitøy ca. 1900. Til venstre står sønnen Ingvald K. Meling og til høyre sønnen Tore J. Meling.

* Karen J. Henriksen, Jakob Meling

The boatyard of Jakob L. Meling (in the centre) at Kvitøy ca. 1900. On the left is his son Ingvald K. and on the right his son Tore J.

Kvitøybåtene omfatter egentlig en rekke ulike typer båter. Etter 1907 er det bygget få tradisjonelle færing, men mange åpne fiskebåter fra ca. 21 fot og oppover. Mange ble etterhvert bygget for, eller fikk innsatt, motor. Når vi her skal snakke om karakteristika ved båtene, blir det særlig de eldre og mest tradisjonelle som legges til grunn. Færingene ble bygd med tre bord. Bordgangene er ganske rette, og bordbredden er relativ lik hele veien. Det veldig brede midtbordet fra mange av de andre tradisjonsbåtene er ikke så dominerende her. Seksæringene fikk flere og smalere bord. Kvitøybåten er ganske høy forut ved baugpartiet. Er dette et trekk for en båt beregnet for åpent hav? På de større båtene er stavnen ganske rett. Båten har vaterbord og er en noe tyngre båt enn de mest vanlige. Esingene, vaterbordlisten, går helt til endes. Nederste bordgang er spikret til kjølen på Kvitøybåten, ikke klinket. Båten er bredest forut. Det skulle gå mot antagelsen om en båt bygd for åpne farvann, men illustrerer vel best at mange av generaliseringene om emnet kan være heller tvilsomme. Motorbåtene som kom til etter hvert, fikk flere og smalere bord. Det høye baugpartiet er imidlertid et kjennetegn også for disse båtene.

4.1.3. Aslakkbåten

Denne båttypen representerer på mange måter noe for seg selv. Båtene var vakre å se til og utmerket seg på fiskefeltet, ble det sagt. Det kan i så fall bety at vi her står overfor en båt som skiller seg klart fra de andre båtene i fylket. De opprinnelige Aslakkbåtene var for det meste færingar, men det ble også bygd seksæringer. Andre steder sies det at Aslak bygde færingar, fiskebåter og seilbåter "mere til lyst".

Hva som ligger i begrepet fiskebåt, blir dessverre ikke utdypet i kilden. I begrepet lystbåt (også omtalt som regattabåter) aner vi derimot et nytt bruksområde som i vårt eget århundre etter hvert ble et meget stort og viktig marked for båtprodusenter. To av lystbåtene som er bygd i denne tradisjonen og som fortsatt eksisterer, er bygd som henholdsvis tre- og firebording med tillegg av rennebord. Firebordingen som tilhører Stiftelsen Engøyholmen i Stavanger, er bygget med fire hele band og ett kne. Båten har ingen betor, men meget bredt vaterbord. Dekk forut og akter er lagt inn i nyere tid. I Aslakkbåt-tradisjonen finner vi også en 16 fots seilbåt, "Vigabåten", bygd av Aslaks sønn Hans. Det er en trebording med rennebord. Båten befinner seg på Vigatunet i Hjelmeland.

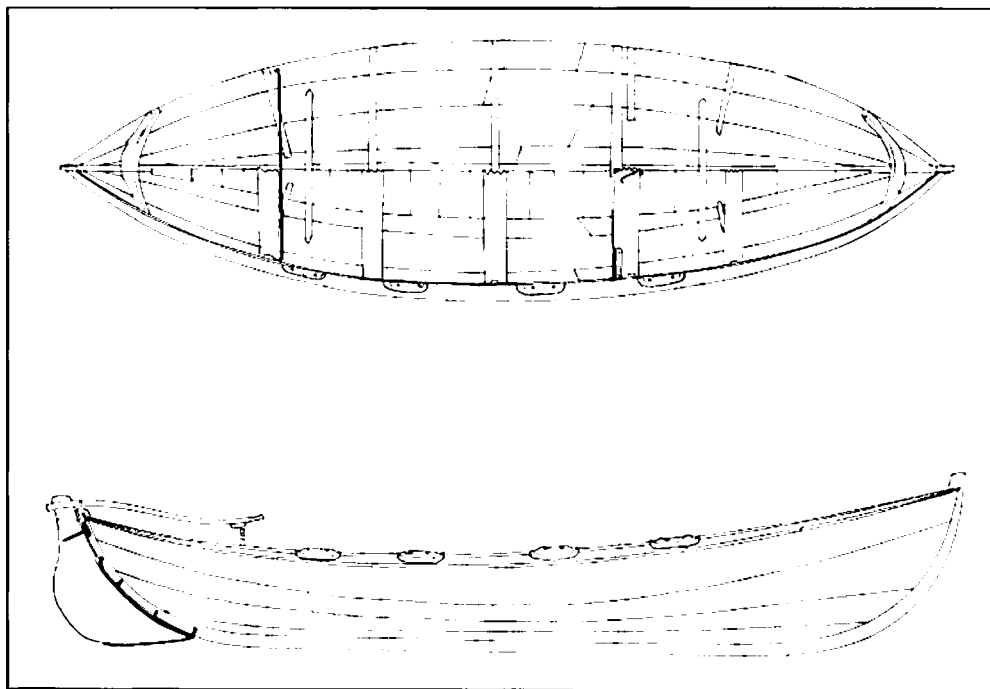
Aslak Notvik skal ha bygd både kravelte og sua (klinkerbygde) båter. Han brukte skanter (mal) ved kravellbygging, men aldri ved klinkerbygging. Da stolte han på øyemål og holdt seg ellers til gammel tradisjonell byggemetode. Aslakkbåtene, både fiske- og lystbåtene, hadde ord på seg for å være fremragende seilere. Under fisket sparte man på kreftene ved at man sjelden måtte ty til årene i denne båttypen.



Aslakkbåt. Lystbåt med seil tilhørende Jorpelands Brug, Jorpeland.

* Orjan Solheim, Stavanger Sjøfartsmuseum

Aslak boat, a pleasure craft with sail belonging to Jorpelands Brug, Jorpeland.



Tingvikbåt tilhørende Olav N. Hidle, Nord Hidle. Oppmålt og tegnet av Jørn M. Flesjå.

* Stavanger Sjøfartsmuseum

Tingvik boat belonging to Olav N. Hidle, Nord Hidle. Measured and drawn by Jørn M. Flesjå.

4.1.4. Tingvikbåten

I Tingvik på Ombo bygde Ingebret Knutsen Eide båter fra 1860-tallet og utover. Han bygde mange båter i ulike størrelser, "robaater, seilbaater og mere tunge fiskebaater". Bak disse relativt runde og heller upresise angivelser som sier noe om bruk og om framkomstmåte, skjuler det seg følgende: De Tingvikbåtene vi har kunnskap om er bl.a. to seksringer, som kan fortelle noe om disse båtene.⁴ Det kan forvirre en smule at tross likhetene finnes det også markerte forskjeller på de to båtene. Den ene seksringen oppgis til 20 fot. For den andre er ingen lengde oppgitt. Begge er bygde med tre bord pluss rennebord (dvs. kjølnenne). Båtene er bygde uten betor og har skråskårne skaringer i bordene.⁹ Spesielt for disse er at vinkelen på skaringen er lagt framover. Særlig gjaldt dette for kjølbordet. På spørsmål om hvorfor, skal båtbyggeren ha svart at det skulle være "noe for øyet også".

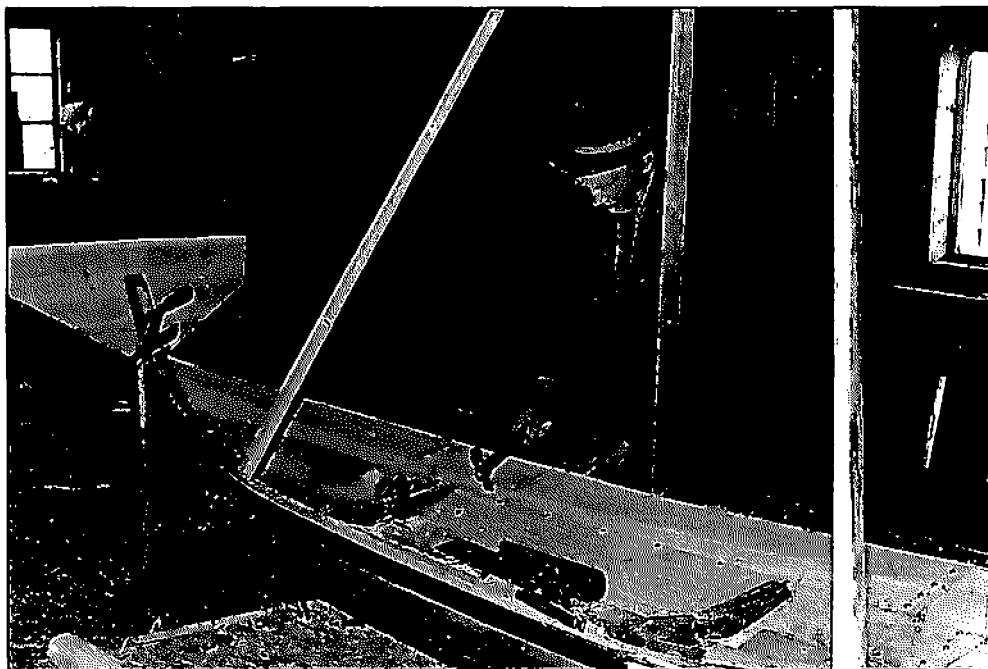
Begge båtene er rigget med spriseilrigg. Her bør det legges til at båtbyggeren beregnet og tegnet seilene selv, mens han overlot til konen å sy dem. Seilene skal ha vært spesielle og en personlig variant av spriseilene, men dog innenfor denne typen. Om den ene av disse båtene heter det imidlertid at øverste bord var godt utlagd "bak ved rongå". Om den andre sies det derimot at den er "godt utlagd framme". Om det her er snakk om virkelige og markerte forskjeller, eller mer øyet som ser, synes noe uklart. Den ene av båtene er utstyrt med en fast

seiltofte, den andre med to faste tofter. Den ene av båtene er utstyrt med esing, den andre med vaterbord. Den ene har keiper, den andre tolleganger. Båten med vaterbord hadde også beslag for garnrull. Disse siste forskjellene kan likevel ha noe med hvilke formål båtene skulle tjene eller hvem de var bygde for. Slike forskjeller ser vi også i forbindelse med andre båttyper. Det sier likevel noe om variasjon i utformingen innenfor den samme tradisjonen. Forskjellene til tross, likhetene både i utformingen og i håndverksmessig utførelse synes likevel klart større enn forskjellene. Det er så avgjort to båter innen Tingvik-tradisjonen vi har med å gjøre.

I 1957 skrev Ingjald Mehus at Tingvikbåtene var særpreget av en dyp kjølrenne, skarp baug og et bredt vaterbord. Båtene skulle være gode seilere. Det er grunn til å tro at halsene var hogde, men det har dessverre ikke lyktes oss å bringe det helt på det rene. Tingvikbåten skal ha vært kjent for sin evne til å greie seg i hardt vær.

4.1.5. Båtene fra Finnvik og Torsteinbu

I Finnvik og Torsteinbu ble det bygd båter i stort omfang fra ca. 1930 og utover. Det ble bygd færingar, noen gavlbåter, motorbåter (spisstevninger) og lystbåter. Alle båtene skal ha vært klinkbygde, og bordgangene ble tettet med si og tjære som man gjorde det på Bokn. Båtene var stort sett firebordinger, men i senere tider ble det også ofte bygd fembordinger. Dette satte Karl



Båtbygger Karl Olsen, Torsteinbu, 1983.

* Gaute Berge Nilsen, Ryfylkemuseet

Boat builder Karl Olsen, Torsteinbu 1983.

Olsen bl.a. i sammenheng med overgang til mer bruk av motor. Det ble bygd både spisstevninger og båter som var tverre akter i Finnvik og Torsteinbu. "Tverrevingene" ble alltid bygd med fem bord, fortalte han.

Båtene ble bygd i furu på eikekjøl og med eikeloter (i de fleste tilfellene). I skjøtene ble bord og loter "skarva" dvs. skråskårne og så klinket. Båtene ble dels bygd med vanlige esinger, dels med vaterbord. Det siste kom an både på bruk, båttype og hvor båten skulle. Båter som ble bygd for kjøpere fra Sand eller Hylsfjorden, ble vanligvis bygd med vaterbord. Det var vanen der, hevdet Karl Olsen. I tillegg var det godt med vaterbord om båten skulle brukes slik at den skulle ta mye last. Seilbåter og gavlabåter ble alle vanligvis utstyrt med vaterbord.

Båtene fra brødrene Olsen skulle ha god spring, for å "fri seg for vatn". Båtene var alle utstyrte med tolleganger og tollepinner, aldri keiper. Det fantes to typer tolleganger. En til vaterbord og en til esinger. Tollegangene til vaterbord var utholte på sidene og flater enn tollegangene til esinger. Tollegang og tollepinner skulle helst være av eik. Bordene var utstyrt med en "reik". Det betyr at bordene hadde en slags profilering. Hensikten synes dels å ha vært estetisk, men dels fungerte "reika" også som merke for hvor man skulle borre hull til båtsømmen. Båtsømmen ble satt med ca. fire tommers mellomrom. Reik er imidlertid ikke på noen måte unikt for brødrene Olsens båter. Flere båtbyggere i fylket brukte dette virkemiddelet.

4.1.6. Lyngholmsbåten

Lyngholmsbåtene er et barn både av lang tradisjon og av vårt eget århundre. Mange av båtene ble til i en tid da motoren var i ferd med å ta over for årer og seil også i de små og åpne båtene.

Dette preger i noen grad Lyngholms-tradisjonen. Man fortsatte å bygge båter for roing og seiling, i alle fall færingar, men samtidig ble de større båtene i økende grad bygd for motor. Lyngholmsbåtene var for det aller meste båter under 30 fot. Noen unntak fantes, og største båten bygd i Lyngholmen var således en motorbåt på 32 fot. Alle båtene på to unntak nær, var klinkbygd eller suet og utmerket seg som gode, kraftige og sjødyktige båter.

Det ble bygd færingar, motorbåter og hekkbåter ved byggeriet, og i tillegg noen gavlbåter og såkalte notbåter.⁵⁰ Færingene var i hovedsak trebordinger og faller slik fint inn i den vestnorske tradisjonen. Imidlertid ble det også bygd noen firebordinger, og særlig ble de små hekkbåtene bygd med både fire og fem bordganger. Så langt vites ble det bare bygd noen få seksæringar i Lyngholmen. Disse ble kalt teinebåter etter bruken. Båtene skal ha vært ganske tunge, og det kan nok være grunnen til at det ikke ble bygd så mange av dem.⁵¹ Fotografiet fra ca. 1930 viser trolig en slik båt (se illustrasjon foran).

Lyngholmsbåtene ble bygd av furu på eikekjøl og eikestavn eller stilk. Da eik av og til var mangelvare, ble noen bygd bare med løsekjøl av eik. Med løsekjøl menes her en relativ smal forsterkning som ble klinket eller spikret til kjølen underkant. Løsekjølen ville ta av for slag når båten ble rodd opp i fjæra eller eventuelt lå og slo mot steiner eller annet hardt underlag. I motsetning til den egentlige kjølen var løsekjølen lett å erstatte og bytte når den var blitt ødelagt. Noen båter hadde hogde halser, men dette skjedde bare etter spesiell avtale med kjøper, og fordyret båten med kr. 20, blir det fortalt. Bordene og halsene ble festet til kjølen med reksom. (Reksom var en spesiell type båtsøm som ble brukt til å feste bordgang/halser til kjølen. Reksommen skulle være litt tynnere og ha litt lenger legg enn vanlig båtsøm til klinking. I dag brukes helst treskruer i stedet for reksom).

Vanlig båtlengde for færingene var 16 fot, men det ble også bygd noen få på 17 fot og noen mindre på 14 og 15 fot. Disse siste var vanligvis på bestilling og etter avtale, da 16-fotingen var byggeriets standard færingsslengde. Færingene var breiest foran (omkring framtoften). De eldste båtene var bygd med keiper og hamleband, og dermed for trekant-årer. Senere fikk færingene oftest tollegang og tollepinner fordi man gikk over til runde årer. Det skyldtes så langt vi har funnet ut ønske fra brukerne, ettersom årene ble laget etter avtale med kjøper og på dennes ønsker. Noen skaffet seg også årer fra andre steder. Her aner vi trolig en påvirkning fra Rogaland som igjen synes påvirket av østnorsk tradisjon.

Det er ikke alltid lett å skille Lyngholmsbåtene fra Hardangerbåter. Kanskje ikke så rart, byggmesterens bakgrunn tatt i betraktning. Et par særkjenne som kan hjelpe til med å identifisere båten, finnes dog. Som flere andre båter på våre kanter, hadde Lyngholmsbåtene esing helt akter, men skilt fra stavnen med ei "nauarong" (tverrskipsbinding). Nettopp denne er ganske særmerkt for Lyngholmsbåten. Videre går det atterste bandet alltid helt opp jevnt med esingen på innsiden av denne.

4.1.7. Oselvere og Strandebarmsbåter i vårt område

Selv om det altså ikke mangler på båter utviklet og bygd i Rogaland, står det ikke til å nekte at vi blant bruksbåtene i distriktet finner svært mange Oselvere og Strandebarmere. Disse båtene er alt godt beskrevet flere steder og faller dessuten strengt tatt utenfor emnet for denne artikkelen, da de definitivt ikke er Rogalandsbåter.

Ett lite unntak bør likevel nevnes. Det gjelder Oselver-båter bygd i Haugesund. Fra 1930-årene til han ble pensjonist var båtbygger Ole T. Olsen trolig den mest kjente båtbyggeren i Haugesund. Olsen hadde blant annet gått i båtbyggerlære i Fana ved Bergen, og båtene, i alle fall færingene, bar så avgjort preg av dette. De er Oselver-typer, og han kalte dem også det. Det betyr at vi har eksempel både på bruk og bygging av Oselvere også i Rogaland. De små avvikene en måtte finne på Olsens Oselvere sammenlignet med dem bygd i båtens kjerneområde i Os, er så små at de nærmest er for rent individuelle "avvik" å regne. En forskjell er likevel verd å merke seg: Olsen bygde båtene sine etter tegninger, og brøt i så måte med den gamle båtbyggingstradisjonen i Oselvernes kjerneområde. I tillegg til disse færingene bygde Olsen også en rekke større båter for motor.

5. Oppsummering og avslutning

I denne artikkelen har vi rettet oppmerksomheten mot den mangelfulle beskrivelse av og kunnskap om de åpne bruksbåtene fra Rogaland. Etter å ha forsøkt å definere begrepet åpne bruksbåter, gikk vi først ganske grundig igjennom en rekke begrep som har blitt brukt for å betegne disse båtene her i fylket og andre steder. Det viser seg at ikke alle begrep er like entydige, og at det hersker en god del uenighet blant dem som regnes som eksperter.

Videre har det vært et vesentlig poeng å få avdekket den endringsprosess båtbyggingen i landet synes å ha gjennomgått i siste halvdel av det forrige hundreåret, og hva som var drivkreftene bak prosessen. I denne sammenheng har det vært viktig å gjøre oppmerksom på

Rogalands plassering både som grenseområde mellom en østnorsk og en vestnorsk båtbyggingstradisjon, og som "vertsfylke" for de årlige sildefiskeriene.

Hovedpoenget har likevel vært å få fram at det også i Rogaland ble bygd båter innen vår kategori – til dels særmerkte båter. Vi har samlet presentert det vi har kommet over av kunnskap om Aslakkbåtene, Tingvikbåtene, Bokn- og Kvitsoybåtene og båtene fra Torsteinbu ved Vindafjorden samt Lyngholmsbåtene fra grenseområdet mellom Rogaland og Hordaland. Sistnevnte kan trolig og ikke overraskende regnes å tilhøre en Hardangerbåt-tradisjon. De førstnevnte, de egentlige Rogalandsbåtene, synes derimot så langt vi kan se det, å avvike like klart fra Hardangerbåter, Strandebarmere og Oselvere som disse Hordalandsbåtene avviker fra hverandre. Følgelig skulle det også være grunnlag for å snakke om ulike og klart adskilte båtbyggingstradisjoner i Rogaland, like så vel som i Hordaland. At båtene i begge fylkene kan regnes til en felles sør-vestnorsk tradisjon er en annen skål, og blir til syvende og sist langt på vei et definisjonsspørsmål.

Skulle vi etter dette forsøke oss på noen form for konklusjoner, måtte det vel bli som følger: Det er ikke all verden vi har kunnet legge fram. Viktigere enn det vi presenterer av faktisk viten eller kunnskap om emnet, er kan hende det vi har vist gjenstår av arbeid både i form av innsamling, registrering og oppmåling av åpne bruksbåter i fylket, og ikke minst behovet for begrepsavklaringer på en rekke områder. Skal vi imidlertid våge oss på en litt freidig påstand, må det bli at for oss synes det være like stor grunn til å snakke om ulike rogalands-tradisjoner innen bygging av åpne bruksbåter som man kan snakke om ulike tradisjoner i nabofylket i nord. Kan hende er rogalandstradisjonene yngre og mangler røtter langt tilbake slik Oselvere og Hardangerbåtene har. Det vet vi ikke, og alderen på tradisjonen kan neppe heller være avgjørende i denne sammenhengen. Når flere fagfolk har sett på Rogalandsbåtene som varianter av Hardangerbåtene, så fristes vi uvilkaarlig til å spørre om dette mer er en følge av mangelfull kunnskap enn faktisk viten. Det får bli en oppgave for involverte forskningsmiljø å avklare.

Summary:

The Boats of Rogaland, Wooden boats and Boat Building in Rogaland

This article seeks to illustrate the lack of documentation and knowledge of the open working boats from the county of Rogaland. After attempting to define an open working boat the article proceeds to examine the terminology used to describe this type of vessel both in Rogaland and elsewhere. The use of an appropriate and common terminology is shown not to be the case and that there reigns a good deal of debate amongst the learned in this field is also shown.

Furthermore it has been of importance to elucidate the process of change that appears to have occurred during the latter half of the last century and to examine what the motivating factors were behind this process. In this context it is important to appreciate that Rogaland is located on the boundary between the boat building traditions of western and eastern Norway and was the centre for the herring fisheries at this time.

The main thrust of this article has been to emphasise that a number of open working boat designs built in Rogaland were indeed peculiar to the area. The material available for a range of boats has been presented, these include the following designs, Aslak, Tingvik, Bokn and Kvitsoy boats. Boats from Torsteinbru in Vindafjord as well as the Lyngholm boats on the boundary between Rogaland and Hordaland are also examined. Not surprisingly the latter belongs to the Hardanger tradition of boat building. The prior designs belong to the true Rogaland tradition, and in this article are seen to be as clearly different from the Hardanger boats of Oselver and Strandebarmer design as they in turn are different from each other.

Following through there appears to be a good foundation for discussing the different designs and boat building traditions of Rogaland as much as is the case for Hordaland. That the boats of both counties belong to a common western Norwegian tradition is another matter all together, one primarily of definitions.

Knowledge as to the boat building traditions and manner of use of these boats in Rogaland is at present rather limited. Probably of greater importance than the factual knowledge presented in this article is the work that remains to be done in the form of documentation, collecting and measurement of the traditional open working boats of the county. Not least there is the need for clarity in matters of a common terminology in a number of different areas. To be bold, one could state that there is as much cause to discuss the different boat building traditions of Rogaland as there is for the neighbouring county of Hordaland. Possibly the traditions of Rogalands open working boats are more recent and lack the same historical roots of such boats as the Oselver and the other Hardanger boats, but that remains unknown. Surely the age of traditions should not be the deciding factor in this context. That many experts have viewed the boats of Rogaland as derivatives of boats from Hardanger is a result of a lack of knowledge rather than being based upon fact. This must be a matter of further research.

Stavanger Maritime Museum has recently commenced a programme of research to document the wooden working boats of the county. It is hoped that this research will provide the answers to the questions raised in this article.

Litteratur

- Alsvik, Jan: "Folk i Strand" bd. 3, Stavanger, 1995
 Alsvik, Jan: "Strand bygdebok 1870-1940", Stavanger, 1991
 Bergens Sjøfartsmuseum: "Bruksbåtar", et undervisningsopplegg, 1979
 Christensen jr., Arne Emil: "Norske båter. Et oversyn over de forindustrielle båttyper."
 Kompendium, Institutt for folkelivsgransking, UiO.
 Egstad, M. og Kristiansen, Å.: "Hardangerbåten som type og byggesystem" Hardanger Fartøyvernssenter og Handverksregisteret ved De Sandvigske Samlinger, 1992
 Fleischer, J.: "Beretning om Bergensudstillingens Seilregatta for norske Lods- og Brugsbaade, Fiskefartøier og Redningsskøiter. Afholdt i og udenfor Korsfjorden ved Bergen 12te Juli 1898." Bergen, 1899
 Farøyvik, Øystein: "Vestlandsbåtar", Oslo, 1987
 Isøland, J. S. og Hidle, J.: "Sjernerøy bygdebok, I, Gard og Ætt", Finnøy, 1972
 Martinussen, Atle Ove: "Båtbyggjing i Strandebar", hovedfagsoppgave, 1988
 Mikalsen, Ulf: "Trebåtbygging - Bygging i klink og kravell", Universitetsforlaget, 1987
 Molaug, Svein: "Vår gamle kystkultur", Oslo, 1986 (2.opplag)
 Schjelderup, Helge o.a.: "Skip", utstillingsmagasin, Stavanger, 1997
 Thowsen, Atle: "En studie i vestnorsk trebåt- og treskipsbygging. Sunnhordland og Hardanger", Sjøfartshistorisk årbok 1968, Bergen, 1969
 Våge, Magnus: "Erfjord bygdebok", Stavanger, 1959
 Wasberg, Gunnar Christie: "Historiens mesterprøve", bd. I, Oslo, 1985

Kilder

- Mehus, Ingjald: "Litt om baatbygging i Rogaland" Manuskript, Stavanger Sjøfartsmuseum, 1957
 Pedersen, Henrik: "Gamle bruksbåter i Strand." Foreløpig oversikt utarbeidet juli 1997. Hefte bygget på informasjon fra Harry Radlgruber.
 Norges Offisielle Statistik: "Beretning om Rigets Oeconomiske Tilstand." Første hefte 1861-1865. Avisartikkel fra slutten av 1950-årene, trolig fra avisen Rogaland.
 Intervju 11.09.1984 med båtbygger Karl Olsen (f.1903), i dennes hjem på Torsteinbu. Utført av Gaute Berge Nilsen ved Ryfylkemuseet
 Informanter: Peder Kristian Lyngholm, Sveio, Helge Schjelderup, Stavanger, Johannes Nilsen, Bokn, Anna Finnvik, Suldal, Jakob Meling, Kvitsoy, og Arvid Karlsson, Karmøy.

Noter

- ¹ Artikkelen er en omarbeidet utgave av temaheftet «Trebåter for årer og seil» som ble utgitt i forbindelse med Havnedagene i Haugesund 2.-3. august 1997. Artikkelen er skrevet i samarbeid med daglig leder ved Stiftelsen Haugesjøen, Aage Skjoug, og lærer og kystlagsentusiast Terje Garvik.
- ² Bernhard Færoyviks innsamlingsarbeid ble utført i perioden 1925 til 1950. Sønnen, Øystein Færoyvik, fullførte farens arbeid med å skrive og utgi boken «Vestlandsbåtar» i 1987. Boken inngår som bind V i serien Norske båter. Om båtbygging i Rogaland skriver Færoyvik 17-18 linjer på s. 70. Han nevner Høgsfjord, Lysefjord og Finnvik som båtbyggingsområder i fylket. Derimot skriver han intet om karakteristika ved disse båtene.
- ³ Begrepene Rogalandsbåt, Tingvikbåt, Aslaksbåt osv. vil her betegne både båttype og båtbyggingstradisjon. Aslaksbåtene ble skapt av Aslak Notvik i Strand og gitt navn etter opphavsmannen. Båttypen og dermed tradisjonen ble imidlertid fort videre og videreutviklet andre steder i fylket, bl.a. i Stavanger-området. På samme måte betegner begrepet Boknabåt den båttypen som ble utviklet på Bokn av Anders Johannesen Øvrebo og fort videre av opphavsmannens sønner. Vi har også valgt å bruke begrepet Kvitsøybåt om båtene Jakob L. Meling og hans etterfølgere bygget på Kvitsøy, men her blir nok hovedvekten lagt på sted. Mange vil mene at Kvitsøybåten er en videreføring av Boknabåten og tradisjonen fra Øvrebo på Bokn. Det skal vi ikke imotegå. Her må selve tradisjonsbegrepet avklares, og som vist annet sted i artikkelen, så er ikke det alltid enkelt.
- ⁴ Oselver er en båttype som har fått sitt navn fra tettstedet Os like sør for Bergen. I dag regnes ikke Os til Sunnhordland, men til Midhordland. Gjennom middelalder og langt opp mot nyere tid gikk imidlertid grensen mellom Sunnhordland og Nordhordland langs Fanaelven og Fanaelfjorden, dvs. nord for Os, som følgelig ble sett på som en Sunnhordlands-bygd. Midhordland er et begrep skapt i nyere tid.
- ⁵ Færoyvik, Ø.: «Vestlandsbåtar» s. 68
- ⁶ Tolva-ring var neppe noe vanlig båttype, men i Erford bygdebok (1959) s. 445 nevner Magnus Våge en slik båt der i bygda. I følge Øystein Færoyvik hadde gamle folk i Nordfjord ved begynnelsen av vårt århundre også hørt om båter med 14 og 16 årer, se «Vestlandsbåtar» s. 13
- ⁷ Egstad M. og Kristiansen, Å.: «Hardangerbåten som type og byggesystem», s. 16
- ⁸ Færoyvik, Ø.: «Vestlandsbåtar» s. 13
- ⁹ Færoyvik, Ø.: «Vestlandsbåtar» s. 87
- ¹⁰ Iflg. Gyldendals Store konversasjonsleksikon
- ¹¹ Mikalsen, U.: «Trebåtbygging - Bygging i klink og kravell», s. 11.
- ¹² Martinussen, Atle O.: «Båtbygging i Strandebarm», s. 215. Om Oslobåten står det følgende: Turbåt/frid/fiske/. 5-7 bordgangar for det meste 6. Med sessar i begge endar eller berre bak eller framme. Også kalla «sessabåtar». Dei var lakka og bygt mest moglege av kvistfri materialar og oftast med koparsaum. 13' - 17'. Bygging av slike båter begynte ca. 1925, men de fleste ble bygget i perioden 1930-1939.
- ¹³ Egstad, M. og Kristiansen, Å.: «Hardangerbåten som type og byggesystem», s. 10-11. Her viser de til Atle Ove Martinussens hovedoppgaver: «Båtbygging i Strandebarm».
- ¹⁴ Martinussen, A.O.: «Båtbygging i Strandebarm»
- ¹⁵ Egstad, M. og Kristiansen, Å.: «Hardangerbåten som type og byggesystem», s. 16, der de siterer fra fyrdirektor C. F. Diriks: «Om de forskjellige slags Baade i Norge» (Folkevennen 1863)
- ¹⁶ Våge, M.: «Erford bygdebok», s. 445
- ¹⁷ Alle opplysninger omkring ulike måleenheter i dette avsnittet er hentet fra Ø. Færoyviks bok «Vestlandsbåtar», s. 14.
- ¹⁸ Færoyvik, Ø.: «Vestlandsbåtar», s. 14
- ¹⁹ Våge, M.: «Erford bygdebok», s. 445
- ²⁰ Egstad, M. og Kristiansen, Å.: «Hardangerbåten som type og byggesystem», s. 18
- ²¹ ibid. s. 19. henvisning til Thowsen, A.: «En studie i vestnorsk trebåt- og treskipsbygging»
- ²² Molaug, S.: «Vår gamle kystkultur», bd. 1, s. 164, Christensen, A.E.: «Norske båter», s. 23.
- ²³ Christensen, A. E.: «Norske båter», s. 22
- ²⁴ Norges Offisielle Statistik: «Beretning om Rigets Oeconomiske Tilstand», Første hefte. 1861-65, Stavanger Amt, s. 7. Her uttalte forstmester Gloersen i 1864 at etter hans mening «gives der knapt noget skovfattigere Amt i Landet enn dette Amt, Finnmarken maaske undtagen.»
- ²⁵ Muntlig utsagn fra Austevoll i Hordaland. Hvorvidt det medførte riktighet eller bare var en slags myte skal imidlertid være usagt.
- ²⁶ Mehus, I.: «Litt om baatbygging i Rogaland», s. 5
- ²⁷ ibid.
- ²⁸ Fleischer, J.: «Beretning om Bergensudstillingens Seilregatta for norske Lods- og Brugsbaade, Fiskefartøier og Redningskøiter», s. 47 oppgis at i klasse 7. ble både første og andre plass besatt av båter bygget av «Jacob L. Meling, Hvidingsø for regning af Stavanger Seilforening»

- ²⁹ Oversikt over båter bygget på Kvitøy v. Jakob Meling
- ³⁰ Opplyst av Jakob Meling på Kvitøy i samtale med Aage Skjong.
- ³¹ Følgende opplysninger om båtbyggere i Tingvik-tradisjonen er hentet fra Mehus, I.: «Litt om baatbygging i Rogaland», s. 10
- ³² Mehus, I.: «Litt om baatbygging i Rogaland», s. 10-11
- ³³ Opplysningen er i følge et notat hentet fra en bygdebok/lokallhistorie fra Suldal. I det hektiske arbeidet med å fullføre temaheftet til Havnedagene i Haugesund 1997 ble ikke navn på bok og forfatter notert, og under omarbeidingen har det så langt ikke lyktes meg å spore opp igjen kilden.
- ³⁴ Opplyst av Anna Finnvik, Suldal, i telefonsamtale med Aage Skjong.
- ³⁵ Alsvik, J.: «Strand bygdebok 1870-1940», i billedtekst s. 117
- ³⁶ Både Henrik Pedersens «Gamle bruksbåter i Strand» og det alt omtalte notatet fra Ingjald Mehus viser at vi mangler en slik oversikt.
- ³⁷ Alsvik, J.: «Strand bygdebok 1870-1940», s. 117
- ³⁸ Listen over båtbyggere i Aslaktradisjonen baserer seg når ikke annet er oppgitt, på heftet «Gamle bruksbåter i Strand» av Henrik Pedersen. Opplysningene skal i hovedsak stamme fra Harry Radlgruber.
- ³⁹ Mehus, I.: «Litt om baatbygging i Rogaland», s. 13
- ⁴⁰ Alle opplysningene om båtbyggingen i Lyngholmen som ikke har fått annen egen note, stammer fra et notat Peder Kristian Lyngholm satte opp for artikkelforfatteren samt fra samtaler mellom de samme to.
- ⁴¹ Mehus, I.: «Litt om baatbygging i Rogaland», s. 2
- ⁴² Alsvik, J.: «Strand bygdebok 1870-1940», s. 115
- ⁴³ Mehus, I.: «Litt om baatbygging i Rogaland», s. 3. Her siterer han fra juryens uttalelser ved kappseilasen på Hjeltefjorden ved Bergen i 1865: «..... mens østlandske baater med større lasteevne kan manøvreres meget godt med 2 mann i allslags vær.» Dette som motsetning til Nordlandsbåten som måtte ha 6-7 mann. Videre sies det: «Med hensyn til sjødyktighet staar nordlandsbaaten langt tilbake for de østlandske.» Med andre ord: sjødyktighet eller sikkerhet, lasteevne og størrelse på mannskap var vesentlige element i det utviklingsarbeid som var påbegynt.
- ⁴⁴ Jfr. note 28.
- ⁴⁵ Jfr. note 28.
- ⁴⁶ Mehus, I.: «Litt om baatbygging i Rogaland», s. 5
- ⁴⁷ Kilde: Johannes Nilsen, Bokn.
- ⁴⁸ Den ene av de to seksareringene eies av Sjernarøy Maritim, mens den andre tilhører Olav N. Hidle på Nord Hidle. Opplysningene stammer fra en stensilert oversikt ved Stavanger Sjøfartsmuseum: «Utstilling skip. Fotografering av båter. - Utført juni 1997 av Ørjan Solheim og Helge Schjelderup.»
- ⁴⁹ Ibid. Skråskårne skaringer nevnes som et trekk ved begge de to seksareringene. Med skaring menes skråsnittet på båtboard der de skal skjotes. Skråsnittet ble vanligvis hugget med bile.
- ⁵⁰ Christensen, A. E.: «Norske båter», s. 41: «Notbåter bygges som nevnt med speil og er relativt brede i forhold til båter av samme lengde. Som regel er de innredet for roing bare forut. De har rull på «gavlen» (akterspeilet) til nota og ofte en rullebom med spaker til innhalingen.»
- ⁵¹ Muntlig opplysning fra Arvid Karlsson, Karmøy, i samtale med Aage Skjong.

Forfatters adresse/Author's address:

Willy Mjånes

5526 Auklandshamn