

Denne båten er ein av dei siste åtringane som var tatt vare på. Dette var ein båt eg håpa å finne, men den eksisterer ikkje lenger.

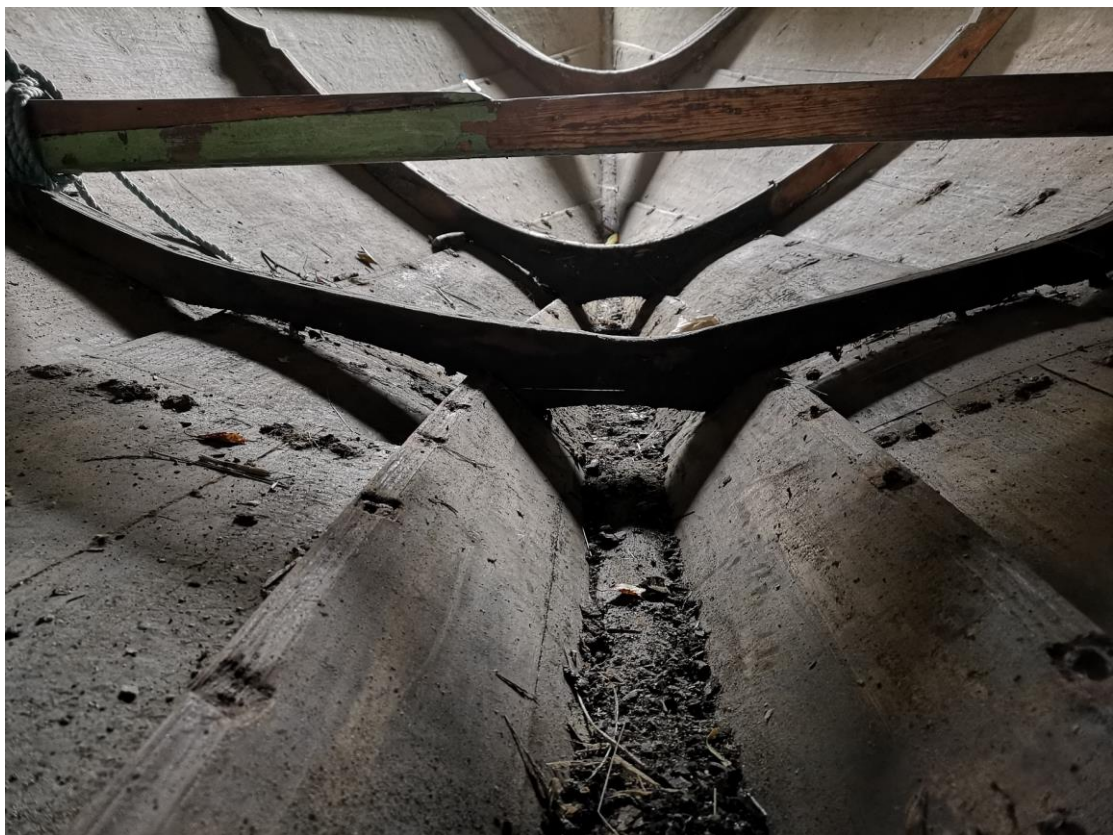
RAPPORT

På leit etter grunnforma til dei store båtane i oselvartradisjonen.

Av Berit Osmundsen, Båtbygger.
Stipendiat i handverk ved Norsk Håndverksinstitutt
11.9 2019



Bordløp framover i ein ladromsbåt bygd for brugdefangst for kring 200 år sidan.



Bordløp framover i ein seksæring brukt til presteskys.

Innholdsliste.

Innhald	3
Innleiing.....	4
Problemstilling.....	5
Metode	6
skildring av prosessen	Feil! Bokmerke er ikke definert.
Resultat	9



Improvisert bord under oppmålingsarbeid.

Innleiing

Rapporten handlar om dei store båtane bygd i båtbyggertradisjonen kring Bjørnafjorden i Hordaland, og arbeidet mitt med å finne tilbake til byggeskikken for dei. Oselvar er ein svært gamal båttype, den har blitt bygd i fleire hundre år. Det vert fortsatt bygd oselvarar i Os, men det er no berre dei små båtane (færingar) det er etterspurnad etter. Dei større båtane er for det meste borte. Borte er også kunnskapen om å bygge dei. Eg har satt meg som mål å jobbe meg bakover i tida og lære meg å bygge dei større båtane i tradisjonen, det vil sei åtring, ladromsbåt og brugdebåt. Målet mitt er å forstå forholda og funksjonen i skroget til dei større båtane. Eg vil å få ei djupare innsikt i heile tradisjonen kring desse båtane, både bruk, materiale og skog, bygging og livet rundt båtane. Eg vil lære meg å bygge desse båtane utan å gå omvegen om kopibygging eller moderne konstruksjonsteikningar. Eg legg hovudvekt på åtringen då den truleg er mest aktuell å bruke i våre dagar.

Noreg er ei sjøfartsnasjon. Sjøen og båtbyggarkunnskap har livberga Noregs befolkning i hundrevis av år før olja endra Noreg radikalt. Utan småbåten hadde vi heller ikkje opparbeidd oss kunnskap og ferdigheiter til å bygge og bruke dei større skutane. Vi har mista svært mykje av både kunnskap og dugleik som for 80 til 100 år sidan var nødvendig for overleving her vi bur. Eg tar vare på noko av dei siste restane av denne kunnskapen.



*Døme på alnstavar til oselvarar.
Dette er utgangspunktet for bygging av dei ymse storleikane av oselvarar.*

Problemstilling

Hovudproblemstilling : I dag er små båtar (5-6 meter) bortimot einerådande på marknaden for oselvarar. Dette gjer at dei få båtbyggerane som fortsatt kan faget ikkje får høve til å ta vare på kunnskapen med å skape dei større båtane av denne typen. Det er også lite kunnskap i miljøa rundt oselvaren om at båttypen kan byggast både mykje større og til meir variert bruk enn vi ser i nyare tid. For 150 til 200 år sidan var oselvarar av typen åtring, ladromsbåt og brugdebåt svært viktige til både fiske og frakt i kystnære fjordstrøk og på havet utanfor dei ytste øyane på Hordalandskysten. Det er no få objekt att å studere og ingen båtbyggerar som har god kunnskap om bygging og bruk av desse båtane.

Underproblemstilling: Båtane det er snakk om er bygd utifrå prinsippa om å være lette og fleksible. Dette gjer at ein bygger heilt på grensa av kva som er mogleg i høve materialkvalitet, dimensjonar og vekt. For at skroget skal være både sterkt, lett, smidig og funksjonelt må ein ha inngåande kunnskap om, og kjensle for, materiale, skrogform, sjø, vind og byggtekniske, praktisk ferdigheitar. Båtane er også bygd utan konstruksjonsteikningar då båtbyggaren «leikar» seg med konstruksjon i hovudet og endrar skroget for å svare til båtbrukarens behov og ønske. Eg må difor i dette prosjektet finne grunnforma /formelen båtbyggaren jobba utifrå.



Riktig materialkvalitet og dimensjon er viktig.

Metode

Objekter som kjelde til kunnskap

Eg har målt opp fleire båtar gjennom hausten og vinteren. Der det har vært mogleg har eg notert ned bruksområde og korleis eigaren opplever båten i bruk. Båtane er målt opp etter prinsippa eg har lært i oselvartradisjonen. Dette er oppmåling som er vanskeleg å bruke/lese for ein moderne skolert båtbygger, men eg kjem på dette viset nærare tankane til den som bygde båten. Måleininga eg nyttar er dansk/norske tomme og båtalen. Gamle alnastavar er verdifulle objekt med mykje informasjon, difor leitar eg etter slike.

Merker i båten etter bruk eller rigg er også svært viktige kjelder til kunnskap. Eg samlar mål frå så mange båtar som råd for å finne «ei raud tråd» i skapinga av båtane. Eg bruker også ein del tid på å studere båtane eg målar opp for å få linjer og former inn i auga (dette trur eg er svært viktig). Eg tar bilde av byggetekniske detaljar for å sette meg inn i korleil belastningane på skroget blir tatt opp og fordelt.

Levande kjelder

Båteigarar og brukarar kan komme med viktig informasjon om bruk av båtane. Eg har tatt kontakt med kystlag i Hordaland og Sogn og fjordane for å kome i kontakt med personar som vil/kan bidra med erfaringar og historiar kring båtane eller båtbruken. Nokre ønsker å skrive ned det dei veit, andre vil heller ta ein prat. Eg har oppretta god kontakt med fiskar og båtbygger Nils Olav Solbakken, vi drøftar utfordringar og funn/tolkningar eg kjem over.

Skriftlege kjelder

Det er mogleg å lese seg fram til noko av hovedtrekka i båtane via bygdesoger, gamle reiseskildringar, gamle skiftebrev med meir. Her vert det sjølvstakt mykje tolking og eg vil trekke inn fleire båtbyggerar i dette arbeidet . Her står mykje arbeid att.

Praktisk arbeid og samarbeid

Eg har drive med skogsarbeid og leitar etter tømmer til seksring og åttring saman med Oselvarverkstaden. Dette er viktig då tømmerdimensjonar og kvalitet set grensar for kva som er mogleg å bygge i praksis. Kunnskapen og erfaringa eg har om oselvarfæringar er også verdifull å gjerde seg nytta av.

Båtbyggjarar som jobbar med andre båtar kan sjå og vurdere/tolke annleis enn eg i både objekt, tekst og arbeidsprosess. Eg har difor vært på studiereise og oppretta kontakt med båtbyggjarar både i Noreg og utanfor landegrensene.

Eg jobbar med ein skalamodell 1:4 av ein åttring for å prøve ut teoriane eg lagar i praksis. Båtbyggjarane på Oselvarverkstaden vurderer fortløpande modellen som er under bygging og stiller spørsmål om arbeidet. Det er svært verdifullt både for meg og dei. Dette skal ende opp i ein fullskala båt etter kvart.

Det er to seksæringar under bygging på Oselvarverkstaden, eg følger desse bygga nøye for å trekke lærdom av dei.

Prosess

Første året av prosjektet har gått til å måle opp og studere gamle oselvarar frå seksæringstorleik og oppover. Eg har leita mykje etter gode objekt, og lese ein del eldre skrifter som omhandlar bruk av båtene. Eg samarbeidar både med ein eldre båtbyggjar og dei tilsette på Oselvarverkstaden om å tolke materialet eg finn. Eg har også tatt ut tømmer av skogen til bygging av ein åttring.

Forberedinga til dette prosjektet starta eigentleg for fleire år sidan då eg starta å samle informasjon om kvar eg kunne finne seksæringar, åttringar og ladromsbåtar. Eg leitar fortsatt etter fleire båtar, særskilt åttringar og ladromsbåtar. Eg snakka også med Harald Dalland (min lærermeister) om slike båtar før han døde, men ser no at eg ikkje hadde kunnskap då til å stille dei rette spørsmåla.

Eg brukte mykje tid i september og oktober med å sette meg inn i det eg kunne finne om måla på alnastavane frå seksæringar. Utifrå alnastavane sette eg opp eit skjema som grunnlag for oppmålingane. Dette gjekk eg gjennom med dei tilsette ved Oselvarverkstaden og justerte litt etter innspel frå dei. Oselvarverkstaden har jobbe med eit oppmålingsprosjekt på seksæringar støtta av Kulturrådet. Vi har samkøyrte oppmålingsskjema for begge prosjekta slik at vi kan dra nytte av kvarandres oppmålingar. På dette viset får vi meir data å jobbe med.

Dette har vært svært verdifullt også fordi det gjer det lettare å drøfte funna våre.

På nyåret samarbeida eg med Oselvarverkstaden om skogsarbeidet som sjølv sagt må til for å kunne bygge ein trebåt. Både eg og dei tilsette ved verkstaden er vand med å hugge tømmer til færingar. Då leiter vi etter kjende dimensjonar og former, men denne vinteren skulle dei hugge til store seksæringar og eg til åttringen. Eg fekk no god bruk for oppmålingane av ymse båtar, og tida eg har brukt på å studere formar og tekniske løysingar for innved (spant mm.).

Etter skog og tømmerarbeid var planen å dykke ned i dei ferdige oppmålingane og legge opp ein plan for modellbygging av åttring. Dette var vanskeleg å ta fatt på, og eg jobba med å finne ein ende å byrje i. Så vart det heldigvis sommarferie. Prosjektet mitt kjentest litt låst og vanskeleg å gripe fatt i og det var godt å la det kvile ei tid.

No, etter ferien ser det lysare ut. Eg har satt meg opp eit utgangspunkt (mål og form) for modellbygginga.



Skogsarbeid, røtter til innved. Sterkt og seigt materiale.



Kløyving av eik til kjølemne.

Resultat

Eg har konstatert at det er svært få båtar igjen å hente informasjon frå til prosjektet mitt. Eg må i større grad bruke forholda mellom færingane og dei store seksæringane for å leite etter grunnforma til åttringen og ladromsbåten. Dette gjer jobben vanskligare, men ikkje mindre viktig.

Eg har lært at åttringen og ladromsbåtane var langt viktigare i dagleglivet i denne regionen enn eg trudde. Desse båtane har hatt ei viktig rolle i mykje av verdiskapinga som har gått føre seg på Hordalandskysten. Dei fleste gardar i ytre strøk hadde åttring til sørafiske, nordafiske og transport på 1600 og 1700 talet (før gardane vart delt opp i mindre bruk).

Etter oppmålingsarbeidet har eg fått mykje større forståing for både form og materialbruk i båtane, samt tekniske løysingar i skroget.

Eg har begynt å ane konturane av eit mogleg «regelverk» for bygginga av desse båtane, men her står mykje arbeid att før eg kan konkludere med noko. Modellen av åttringen er påbyrja og det arbeidt fungerer svært godt for å få fram spørsmål og problemstillingar eg ikkje tok med i oppmålingsarbeidet.

Resultatet så langt er at eg det er mange detaljar både i båten og i brukstradisjonen eg må sjå nærare på, og eg må måle opp fleire båtar.



Påbyrja modell av åttring, skala 1:4.