

Sluttrapport torskegarmsbåt

Av Hallvard Heide, trebåtbygger

Stipendiat ved Norsk håndverksinstitutt

7. august 2025



NORSK
HÅNDVERKSINSTITUTT
2

Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse	2
Innledning	3
Problemstilling	3
Kilder	4
Metode	5
Dekoding	6
Bygging	7
Seiling	7
Beskrivelse av prosessen	8
Sammendrag av aktivitetene gjennom hele stipendiatperioden	8
Resultater	10
Hvordan ble de største geitbåtene tenkt?	10
Hvordan ble de største geitbåtene bygd?	11
Hvordan ble de største geibåtene seilt?	14
Etterpåklokskap	17
Valg av tema	17
Bred tilnærming	17
Rapportering	18
Stort prosjekt for én mann	18
Lårseilet	18
Fordeler og ulemper med å være på Geitbåtmuseet	19
Dugnader og seminarer	19
Testbåtprosjektet	19
Avsluttende ord	21
Takk til:	21

Innledning

Dette er den avsluttende rapporten om arbeidet mitt med fordypning i de største nordmørsbåtene, og da spesielt torskegarmsbåten. For oss som bygger geitbåter i dag, er mindre båter som færing stort sett de eneste bestillingene vi får. Båter større enn fying har vi hittil hatt lite kjennskap til både med tanke på bygging og bruk. De små geitbåtene som bygges til vanlig, er langt på vei å regne som robåter som kan seiles. Først når vi kommer opp i størrelsen femring kan vi kalle det en seilbåt som kan ros. Det å fokusere på de større båtene er særlig interessant fordi geitbåtens gode egenskaper aller best kommer til uttrykk under seil. Målet med prosjektet har vært å lære mest mulig om hva en nordmørsk torskegarmsbåt er, hvordan de ble tenkt, bygd og seilt. Prosjektet har omfatta granskning, produksjon og testing av alt som hører til en torskegarmsbåt på 42 fot med rigg og seil. Rapporten bør leses i forlengelse av årsrapportene for hvert av de tre åra. Første årsrapport følger arbeidet med å dokumentere og analysere de største geitbåtene som fins bevart, og forberedelsene til bygging. Andre årsrapport gir en grundig framstilling av selve byggeprosessen fra start til slutt. Tredje årsrapport beskriver prosessen med rigging og prøveseiling. Vedlagt er også en egen rapport om lårseil og arbeidet med å sy seil til båten. I sluttrapporten gjør jeg et forsøk på å evaluere stipendiatperioden som helhet.

I løpet av stipendiatperioden har jeg også fått gjennomført et separat prosjekt. Det dreier seg om bygging og testing av tre forskjellige færing med sikte på å bedre forstå de ulike sjøegenskapene et geitbåtskrog kan ha. Det ble gjennomført i samarbeid med næming ved Geitbåtmuseet, Aage Arnold Haugan, og Instituttleder ved Institutt for marin teknikk ved NTNU, professor Sverre Steen. Testbåtprosjektet er beskrevet i en enkeltstående rapport.

Problemstilling

Hvordan ble de største geitbåtene tenkt, bygd og seilt?

Slik lyder hovedproblemstillinga for min stipendiatperiode. Det er formulert som tre spørsmål i ett, og hvert av spørsmåla har vært toneangivende for hvert av de tre åra som stipendiat. Arbeidet med å sette seg inn i tankeprosessene bak et slikt byggeprosjekt, og granskning av de største bevarte geitbåtene, var en forutsetning for å kunne gå løs på de praktiske utfordringene med å bygge en slik båt. På samme måte var det en forutsetning å ha båt, rigg og seil på plass for å kunne lære å seile den. Prøveseilinga har i sin tur gitt både svar og nye spørsmål knytta til de første to temaene.

Kilder

De soleklart beste kildene jeg har hatt, er fysiske gjenstander. Jeg har også snakka med to informanter/tradisjonsbærere som jeg anser som relativt sikre. De heter Jon Bojer Godal og Øystein Ormbostad, og de har begge vært i kontakt med en nå avdødd generasjon geitbåtseilere. Jeg har selvsagt spurt og diskutert med mange flere, men de to jeg nevner her, er de eneste som både har god forståelse for seiling og har snakka med eldre informanter på Nordmøre.



Figur 1 Jon Godal til rors i torskegarmsbåten. Karl Sigismund Vestad er skautkar

Båter

Under arbeidet med dekodning av store geitbåter har kildegrunnlaget bestått hovedsakelig av fem geitbåter:

- Torskegarmsbåt eid av Romsdalsmuseet
- Torskegarmsbåt i privat samling på Romundset i Aure
- Torskegarmsbåt som Kristian Kielland tegna (fig 6)
- Notbåt eid av Ormbostad Samlingar
- Kirkebåt ved Geitbåtmuseet

Disse er alle geitbåter med seks rom, med unntak av notbåten som har åpent lasterom.

Rigg og seil

Kildegrunnlaget for rigg og seil på de største geitbåtene er betydelig mindre enn for selve båtene. Alle de fem største geitbåtene som fins, mangler både rigg og seil. Vi må ned på størrelsen femring for å finne båter som har seil. Blant femringene er det imidlertid minst tre eksemplarer hvor seil og rigg er

mer eller mindre komplett. Heldigvis er flere av femringene mye mer velutstyrt enn de mindre båtene. To av dem har for eksempel hatt utveksling på skautet. Det er ikke strengt tatt nødvendig på et så lite seil, men det kan fortelle noe om hvordan det er blitt løst på større båter.

Litteratur

Noen skriftlige kilder og tegninger fins det også. Den eneste som spesifikt omhandler en ordentlig stor geitbåt med lårseil, er «Om de forskjellige Slags Baade i Norge», av C.F. Diriks. Resten er beskrivelser og illustrasjoner av mindre båter, eller andre båttyper med lårseil. Det meste som er skrevet om temaet, er helt uten kildehenvisning eller argumentasjon. Alle tekster og tegninger har jeg derfor tolka med en god klype salt.

Jeg har også tråla gjennom noen gamle bildesamlinger, blant annet Marcus, Spesialsamlingene ved Universitetet i Bergen, men fant ikke noe nevneverdig relevant i gamle fotografier.

Skriftlige kilder:

Diriks, Carl Frederik (1863). «Om de forskjellige Slags Baade i Norge», *Folkevennen: et Tidsskrift* 12: 310-356

Fuglsøy, Maurits (1962). *Nordmøre Fiskarsoge*. Trondheim: Nordmøre Fiskarlag

Færøyvik, Øystein (1987). *Vestlandsbåtar: Frå oselvar til sunnmørsåttring*. Oslo: Grøndahl og Dreyers Forlag AS

Godal, Jon Bojer (2014). *Å tenkje geitbåt – og byggje ein*. Trondheim: Akademika

Godal, Jon Bojer (2021). *Geitbåten som system*. Oslo: Fagbokforlaget

Tranøy, Beutel Sofus (1948). *Torskefisket og ymse andre sjøfiske*. Oslo: Noregs Boklag

Borgfjord, Einar (2003). *Frå tida som stipendiat*. Lillehammer: Norsk håndverksinstitutt

Osmundsen, Berit (2020). *Årsrapport 2020*. Lillehammer: Norsk håndverksinstitutt

Osmundsen, Berit (2021). *Årsrapport 2021*. Lillehammer: Norsk Håndverksinstitutt

Metode

Det er neppe kontroversielt å påstå at geitbåtens gullalder ligger et sted bak oss i tid. Vi som forvalter tradisjonen i dag, bør derfor prøve å etterstrebe det nivået av båtbyggerkunst og sjømannskap som en gang var. I en slik oppgave ligger en finurlig dualitet. På den ene sida står en overfor en tradisjon og/eller gjenstander som legger tydelige føringer for hva en gjør. På den andre sida er en avhengig av å eksperimentere, bryte regler, og ta egne valg, skal en bli så god som mulig. Jeg tror de dyktigste

båtbyggerne på 1800-tallet gjorde nettopp det. Kildene vi har å se til, er i all hovedsak båtene de etterlot seg. Jeg er av den oppfatning at det må gå an å lære både av fulltrefferne og tabbene de gjorde. Selv om de levde for over 100 år siden. Hva en velger å anse som en tabbe og ikke, er imidlertid et åpent spørsmål, og jeg har flere ganger opplevd å endre mening mer enn en gang om en slik «tabbe». Det å bygge båt til en kunde er i mange tilfeller noe veldig annerledes enn å bygge fordi man har fått en stipendiatstilling og en oppgave om å lære noe. Når en bygger båt til en kunde, er det viktig at resultatet blir bra. Valgene som tas gjøres gjerne på bakgrunn av hva man vet sikkert at fungerer. I stipendiatperioden har jeg hatt større frihet. Både til å eksperimentere, men også til å stole mer eller mindre blindt på valga de gamle båtbyggerne gjorde. Førsteprioriteten gjennom hele prosjektet har derfor ikke vært å få til en best mulig båt, men snarere å lære så mye at neste storbåt jeg bygger kan bli så god som mulig.

Det er ikke noen lett oppgave å beskrive metoden jeg har brukt, når prosjektet er såpass helhetlig og har så mange ulike fasetter. Det er et stort prosjekt med mange små delprosjekter. Hva som blir å anse som relevante problemstillinger og metoder, kommer helt an på hvor små prosesser en velger å avgrense som et delprosjekt. Det å seile med båten er en viktig del av *metoden* for å finne ut hvordan rigg, seil og båt bør lages. Det å lage riggen, seilet og båten er en viktig del av *metoden* for å forstå hvordan båten bør seiles. For min del er begge deler like viktig for at læringsutbyttet skal bli best mulig. Nedenfor følger ei oppsummering av metodene jeg brukte for hvert steg i prosessen, slik de står beskrevet i hver av årsrapportene.

Dekoding

1. Avgrense et kildegrunnlag. Få oversikt over alle, eller tilstrekkelig mange, båter i den gitte kategorien.
2. Måle opp en eller to båter og prøve å finne feil/mangler ved måleskjemaet som brukes. Se etter alternative målepunkt eller målemetoder.
3. Tilpasse måleskjemaet.
4. Måle opp flere båter med det nye skjemaet. Prøve å styre unna «rare båter».
5. Analysere måleskjemaene. Ha kaffen klar og sitte å glo i en vegg helt til en hypotese ramler ned i hodet. Så prøve hypotesen mot måleskjemaene. Sannsynligheten er liten for at hypotesen stemmer, men til gjengjeld er det veldig fort gjort å sjekke. Her oppdages gjerne flere mangler i måleskjemaet. Da må man returnere til de aktuelle båtene for å supplere. Samtidig kan man begynne å luke ut de av båtene som virker lite representative.
6. Gjenta punkt 5 helt til man er fornøyd.

Bygging

For å lære mest mulig om hvordan torskegarnsbåtene ble bygd valgte jeg å bygge en ny båt fremfor å bygge en kopi. Det argumenterte jeg for på følgende måte:

For det første

Det er artig å bygge en helt ny båt. Og det er enormt god trening i å måtte ta bevisste valg om hver minste ting.

For det andre

Det å kopiere en eksisterende båt er en glimrende måte å gjøre seg kjent med den eksisterende båten på. Men jeg vil påstå at man ved å bygge noe som kun likner, på mange måter oppfordres til å gjøre seg enda bedre kjent med den eller de eksisterende båten(e).

For det tredje

De som bygde de eksisterende torskegarnsbåtene, er ikke her for å forsvare seg. Jeg kan derfor ikke legge skylda på dem for noe som helst. Styrkene og svakhetene til båten er det jeg som må stå for.

For det fjerde

Begge de bevarte torskegarnsbåtene er litt i minste laget. Jeg ville bygge en båt som var for stor til å seiles som en småbåt. For stor til at det duger med rå makt. Jeg kunne bygd en rein oppskalering, men jeg ville uansett ha måttet endre på for eksempel rømminga. Litt meningsløst å bygge kopi hvis det ikke er en skikkelig kopi, synes nå jeg.

Torskegarnsbåten på Romundseth er relativt lite ombygd, og derfor den jeg anser som den sikreste kilden min. Selv om jeg ikke har bygd en kopi, så har den hatt stor innflytelse på valgene som ble tatt.

Seiling

Metoden for å lære seg å seile torskegarnsbåten har vært å seile med torskegarnsbåten. Det er en pågående prosess med å finne tilbake til handlingsbåren kunnskap som delvis er dødd ut. Det går an å gjenopplive utdødd kunnskap, og vi er flere som aktivt trener på det. De som har bidratt i denne prosessen, kommer hovedsakelig fra åfjordstradisjonen. Den representerer raffinert kunnskap om seiling, som lever i beste velgående. Med den som referanse kan vi stille strenge krav til når vi sier oss fornøyd med måten vi seiler geitbåt. Mye er nytt og uvant, men mye er overførbart fra ting vi har erfaring med. Et veldig viktig ledd i å få vendingene til å sitte, var faktisk å skrive ned hva som skal skje i kronologiske tidsbolker. Det står beskrevet under resultater.

For å oppsummere kan metoden beskrives som noe slikt:

1. Leite etter flest mulig kilder
2. Studere kildegrunnlaget

3. Visualisere seiling og spekulere masse
4. Lage rigg og seil
5. Spekulere og diskutere
6. Seile
7. Gjøre justeringer på riggen
8. Spekulere og diskutere mer
9. Seile mer
10. Gjenta punkt 3-9 i uoverskuelig framtid

Beskrivelse av prosessen

Sammendrag av aktivitetene gjennom hele stipendiatperioden

- Bygde to testfæringer med rigg og seil, og ga veiledning i bygging av den tredje
- Deltok på Forbundet Kystens Råseilseminar ved Norsk Maritimt Museum, og gjorde forsøk med ulik grad av vindhogging av båtbord i eik
- Utarbeida måleskjema med sikte på dekodning av torskegarmsbåten
- Reiste rundt og målte opp og studerte de største, bevarte geitbåtene
- Hogg tømmer til torskegarmsbåten
- Deltok på ortofotoseminar ved Jektefartsmuseet i Bodø
- Saga material og grovhogg halser til torskegarmsbåten
- Bygde torskegarmsbåt
- Deltok på Forbundet Kystens Råseilseminar ved Hordamuseet. Tema for året var råseiling med oselvar
- Deltok på verktøyseminar ved Hardanger fartøyvernssenter
- Deltok i bygging av børsabåt ved Museet Kystens Arv
- Tok stor del i å planlegge og følge opp utvidelse av verkstedene på Geitbåtmuseet
- Arrangerte stokkebåtsamling
- Deltok på Kystens landsstevne i Bodø med en av testfæringene
- Deltok i bygging av sunnfjordbåt på Litle Færøyna, ledet av Svein Erik Øya
- Besøkte en rekke båtsamlinger i Sogn og Fjordane for å studere bl.a. ulike utforminger av løfting/veng
- Deltok på småbåtseminar i Bodø
- Arrangerte lårseilseminar
- Smidde beslag til torskegarmsbåten ved Mellemverftet i Kristiansund
- Arrangerte dugnader hvor seilet til torskegarmsbåten ble sydd
- Lagde rigg til torskegarmsbåten
- Deltok i bygging av knarr ved Museet Kystens Arv
- Arrangerte sjøsetting av torskegarmsbåten
- Var med å arrangere «Ungt Råseilseminar» i Valsøyfjord
- Gjennomførte prøveseiling
- Videre testseiling, blant annet vårutfart med Fosen Folkehøgskole



Figur 2 Sjøsetting av torskegarmsbåt. Halve bygda møtte fram for å ta i et tak.



Figur 3 Båten fikk navnet «Grond»

Resultater

Hvordan ble de største geitbåtene tenkt?

Arbeidet første år med å prøve å forstå torskegarmsbåtene bar frukter. Selv om kildegrunnlaget var så lite som to eksisterende torskegarmsbåter, og en projeksjonstegning av en tredje båt, var båtene så like at det var mulig å oppdrive noen forholdstall. For å beskrive fasongen på torskegarmsbåtene kan vi gjøre en sammenligning med en oppskalert færing. Det offisielle grunnmålet (I) som geitbåtbyggere bruker, er samla lengde på kjøl og lodd. Det vil si båtens lengde før stamnene blir satt på. I torskegarmsbåtene er samtlige mål krympa i forhold til grunnmålet. Båtene blir små til å være så «store» (at grunnmålet er stort). Om vi ser på måla i båten i forhold til totallengda (L) i stedet, blir forskjellene mindre sammenlikna med den oppskalerte færingen. Likevel kan vi si noe generelt om hvordan fasongen er annerledes:

- Botn er markert smalere
- Botn er relativt flat
- Sida er noe mer reist
- Stamnene er mer tverrstemte (står mer oppreist)
- De er lavere borda
- De har mindre spring (ripa møter stamn veldig lavt)
- Botn og sida er generelt gjort relativt strake



Figur 4

Utover dette er plasseringa av skaringene, og bordforløp generelt, mer tilpassa for å utnytte materialen best mulig. Det gjør det mulig å bygge torskegarmsbåtene med kun en ekstra bordgang sammenlikna med en færing.

Nedenfor er ei liste over nye forholdstall jeg kom fram til som er annerledes enn for småbåtene. Dette er ikke regler, men forholdstalla stemmer godt med begge de bevarte torskegarmsbåtene, og det ble tatt utgangspunkt i dem. Lista er nokså kort, men den inneholder det meste som trengs.

Kverk – kverk	$= 2/5 l + 1A$
Botnmål	$= (1 \text{ båtmål} - \frac{1}{2} A) / 2$
Alle mål til snora ved hammelband og framhalsodd	$= 2 A$
Ron	$= 1/8 l + 1\text{»}$
Sprang	$= \text{Ron} / 10$

Hvordan ble de største geitbåtene bygd?

Dette spørsmålet er stilt på en så enkel måte at det at det nærmest er håpløst å besvare. Det er en slik ting som en kan prøve å forklare, men så kommer en alltid litt til kort. Geitbåten er utvikla av utallige båtbyggere og fiskere gjennom mange generasjoner, og jeg tror ingen av dem som har bidratt, har forstått den fullt og helt. Det føles nesten respektløst å skulle redusere handlingsmønsteret for å lage en sånn ting, til noe jeg er i stand til å beskrive med ord. Noe av det vakre med tradisjoner som dette, er nettopp valgene og handlingene håndverkerne gjør ubevisst.

Mitt beste svar er andre årsrapport i sin helhet. Likevel vil jeg trekke fram et par punkt hvor byggeprosessen tydelig skiller seg fra småbåtbygging.



Figur 5

Målesystemet

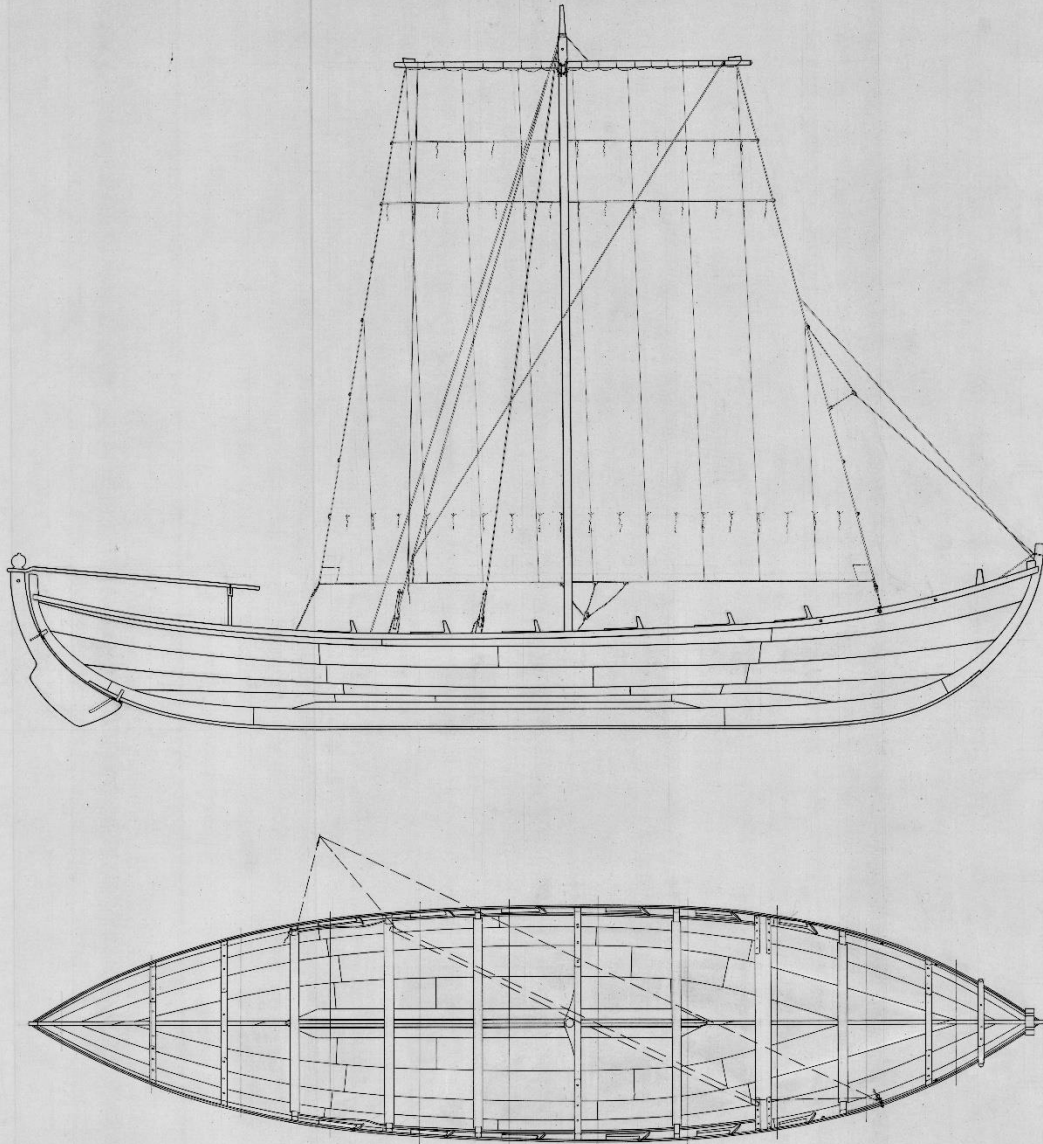
Noe av det mest påfallende som kom fram da jeg målte opp de to gamle torskegarnsbåtene, var hvor enkelt sida var konstruert. Avstanden fra overkant bord til snor var tilnærma lik for 2., 3., 4., og 5. bordgang. Dette gjaldt alle steder jeg målte mellom hammelbandet og framhalsodden. Slik hoppes det effektivt bukk over spørsmål som dukker opp når man skal dele to bordganger i tre.

Når det er mulig å bygge sida som et sirkelslag rundt snora, er det fordi snora ligger mye lavere enn den gjør i småbåtene. I en færing ligger snora så høyt at ripa må komme nærmere snora enn utmedika. Ellers blir båten seende ut som en suppetallerken. Det kan virke som at det å krympe ronmålet er et bevisst valg de har gjort for å forenkle arbeidet når båtene blir store og fasongen uoversiktlig. Med dette systemet blir det bokstavelig talt plankekjøring å borde opp stort sett hele midtskipet. Skottene derimot, var det mer utfordrende å formgi. Jeg fant ingen tydelige mål eller målepunkt å forholde meg til, og måtte i stor grad basere meg på skjønn. De som bygde torskegarnsbåter i stor stil, hadde gjerne folk til å hjelpe seg, men som ikke nødvendigvis var spesialister innenfor båtbygging. Da passer det fint at mye av bordinga gjøres enklere, mens det som er mest utfordrende blir konsentrert rundt skottene.

Skjøting

De som bygde de tre torskegarnsbåtene jeg har sett (tegninga inkludert), har nærmest skjøtt alt som skjøtes kan. Selv om det er en viss ulempe med tanke på styrke, så er fordelene mange. Det gjør det mulig for minst seks personer å jobbe med bordinga samtidig. Måten de har løst det på med å legge skaringene nærmere stamn for hver bordgang i fig. 6 (gitt at tegninga stemmer), gjør det mulig å begynne på neste bordgang allerede før forrige bordgang er ferdig. Denne fleksibiliteten i arbeidet legger til rette for god flyt og lite venting, som har mye å si når mange jobber på en båt. Ettersom jeg borda opp båten aleine, var ikke dette et tema. Jeg endte derfor opp med å legge inn én skjøt mindre i hver bordgang enn vi ser i fig. 6.

GAMMEL TORSKEGARNSBÅT PÅ NORDMØRE
OPPMÅLT PÅ ULSNES 1937



Figur 6

Banda er også skjøtt i mye større grad enn på småbåtene. Nesten samtlige langband, fotstøer og renger er skjøtt i begge ender i stedet for kun i en ende eller ikke i det hele tatt. For bandinga sin del tror jeg nesten det dreier seg om holdning. Med større båter er det hele tida et spørsmål om å skaffe store nok emner til alt mulig. Man kan kaste bort mange gode emner ved å prøve å felle et bandemne

som viser seg å bli for knapt. Da er det kanskje bedre å «sikte lavere», slik at en er sikker på å få brukt emnet, og uten å spekulere så altfor mye. En annen fordel med å skjøte banda i større grad er at det kan lette arbeidet betraktelig. Både fordi man hele tida jobber med mindre og lettere deler, og fordi flere av banda kan legges inn før båten er ferdig oppborda. Det siste gjør det mye lettere å komme til fra utsida av båten når den er så stor.



Figur 7 På torskegarnsbåtene blir samtlige langband skjøtt i begge ender

Hvordan ble de største geitbåtene seilt?

Som nevnt i avsnittet om metode, så har vi tilnærma oss dette spørsmålet med åfjordstradisjonen som referanse. Dette gjelder i grunn hele prosjektet. Det at det fins lignende tradisjoner hvor kunnskapen om å seile båter i denne størrelsen lever i beste velgående, har vært avgjørende. Det gjør at vi kan stille strenge krav til når vi er fornøyde med hvordan en enkel detalj i seilinga fungerer. Mye er overførbart, og mye har vært nytt og uvant. Denne tilnærminga har en fallgrube det er viktig å være bevisst på. Når ting er nytt og uvant, tvinges vi til å eksperimentere oss fram med et kritisk blikk, vel vitende om at vi aldri kan være sikre på om vi har tenkt riktig. Jeg tror faren for å trække feil er størst ved de aspektene vi opplever som helt uproblematisk. Flere ting vi anser som selvfølgeligheter fra seiling med åfjordsfembøring, trenger slettes ikke å være gjeldende for en geitbåt i samme størrelse.

Bare fordi noe er overførbart og fungerer bra, så er det ikke nødvendigvis «riktig». Som med språk, ganglag, roing m.m. har vi å gjøre med ulike dialekter også innfor seiling. Poenget er ikke at det kun er én riktig måte å gjøre ting på. Poenget er at de ulike «dialektene» er vakre, og fortjener å hegnes om.

Nå vil jeg komme med et forslag til svar på hvordan de store geitbåtene ble seilt. Først vil jeg beskrive hva som foregår i en alminnelig stagvending i maksvær, inndelt i tidsbolker med ting som skjer samtidig. Hver bolk tar noen sekunder. Deretter vil jeg trekke fram noen ting som må gjøres annerledes når det blåser mer.



Mannskap

Det trengs mer mannskap for å fiske enn for å seile med en torskegarmsbåt. Under vinterfiske kunne de være både sju og åtte mann i den båtstørrelsen som jeg har bygd. Om en derimot vil optimalisere arbeidsfordelinga med tanke på seiling, tror jeg seks personer er tilstrekkelig. Høvis og skautkar i hammelrommet, rakkeslask og midtromsmann ved masta, og halskar og skottkar framme. Jeg synes det har fungert fint med tre par som jobber i lag på den måten. Hvordan arbeidsfordelinga optimalt sett bør være på hvert av de tre stedene ved seiling generelt, er det for tidlig å si noe om.

Stagvendinger foregår på følgende vis:

1. Høvisen varsler mannskapet ved å rope «pass på, vi går over».
2. Folk gjør seg klare: Skautkaren vikler skautet av kryssholtet til det bare ligger en tårn rundt, slik at det kan løsnes i en fei. Midtromsmannen gjør det samme med kabben. Halskaren tar signatet av, og hiver det fram. Skottkaren finner fram ei åre, og beveger seg til framsida av seilet ved frambandet.
3. Høvisen roper «ta i hop». Skautkaren er lynrask med å løsne skautet, og drar noen meter av skautet ut på utsida av skauthullet. Midtromsmannen løsner kabben og beveger seg bak masta på lesida. Skottkaren trekker i underliket slik at skauthjørnet på seilet havner framom vanta og inn i båten.
4. Følgende iverksettes omtrent ett sekund etter punkt tre: Høvisen firer ned seilet. Halskaren halser (drar framkanten av seglet attover og ned, og får dermed seglet til å kløyve vinden), og rakkeslasken drar seilet ned med høgpriarn. Midtromsmannen sørger for at bakkanten av seilet lander i båten. Skottkaren får ut ei åre og begynner å ro båten rundt.
5. Rakkeslasken løsner rakken. Høvisen løsner brasen. Skautkaren hekter ut skautkroken, og sender den fram til midtromsmannen.
6. Halskaren drar i framliket til hele råa havner framom masta. Midtromsmannen sender skautkroken framom masta, og tilbake til skautkaren på motsatt side. Skautkaren tar imot kroken, og hekter den på plass. Høvisen trekker resten av skautet ut av hullet og sender det til rakkeslasken som en kveil.
7. Halskaren legger om halsen. Rakkeslasken sender skautkveilen framom masta, og tilbake til skautkaren. Midtromsmannen legger råa mot masta. skottkaren legger inn åra.
8. Skautkaren trer skautet gjennom hullet, og slår en åttetallsknute på enden. Rakkeslasken knytter på rakken. Midtromsmannen drar brasen rundt og gjør fast enden i lo føringsvant. Halskaren gjør seg klar til å halse. Skottkaren hekter om penta. Høvisen gjør et lite overblikk, og ser om noen rosser er på vei. Når penta og rakken er grei, varsler halskaren ved å si «klar med sægglet».

9. Høvisen roper «no vætt vi», og begynner å vette (heise) segl. Skautkaren passer på at skautet ikke slenger så mye at det blir snurr, ved å hale inn litt. Midtromsmannen hjelper høvisen med draget etter behov. Rakkeslasken følger med på om seilet hekter seg i noe på tur opp. Halskaren halser seilet opp. Når seilet er til topps og draget satt fast, roper høvisen «fast».
10. Rakkeslasken setter kabben. Skautkaren setter skaut. Midtromsmannen hjelper til etter behov. Halskaren setter på signatet. Skottkaren setter penta.

Etter å ha terpa på denne arbeidsfordelinga i 5-6 vendinger, greide vi å vende på et 1 minutt og 15 sekunder. Da tok jeg tida fra det ble ropt «ta i hop», til seilet var heist igjen og draget var festa. Det er kortere tid enn det tar å vende med en færing. Stagvendinger med fembøring gjøres kanskje av og til raskere, men jeg tviler på at de er like effektive, ettersom en får litt attsig, og kanskje bruker lenger tid på å akselerere.

Etterpåkløskap

Valg av tema

Jeg er veldig fornøyd med valg av fordypningstema. Men jeg kunne nok ha spurt flere til råds om hvordan jeg burde angripe prosjektet fra start. Prosjektet jeg gjennomførte, var mer eller mindre det jeg skisserte i jobbsøknaden, og det hadde ikke hatt vondt av noen innspill fra mer erfarne fagfolk. Likevel har jeg vanskelig for å forestille meg en mer lærerik stipendiatperiode.

Bred tilnærming

Jeg valgte å gå for en bred tilnærming, ved å inkludere rigging, seilmaking og seiling, selv om det strengt tatt er utenfor mitt fagfelt. Det er langt fra selvsagt at det er den beste måten å bruke tiden på, men jeg må si at jeg er veldig glad for å ha gjort det slik. Når en båttradisjon lever i beste velgående, kan det fungere bra å fordele oppgaver som rigging og seilmaking til spesialister innenfor sitt felt. Men når en skal tilnærme seg et aspekt ved tradisjonen (torskegarnsbåtene) som langt på vei er dødd ut, tror jeg det er avgjørende med en helhetlig tilnærming om en skal ha sjans til å forstå hvordan det faktisk har vært.

Eksempelvis mistenker jeg at det ikke har vært vanlig med så store lårseil som det vi sydde. Om vi hadde brukt en litt kraftigere duk – som var vanligere før – og seilet blir vått, blir det fort grusomt tungt å heise det opp og ned i hver vending. Jeg tror de aller største geitbåtene hadde mye mindre seil i forhold til båten enn det femringene har. Og jeg tror de største båtene ble bygd smekre etter størrelsen, og med smal, men flat botn, nettopp for å klare seg med mindre ballast og mindre seil. Slike tanker som dette hadde jeg ikke kommet på om jeg kun brukte stipendiatperioden på å bygge en god båt.

Rapportering

Det har jo vært forventa at en både skriver jevnlige blogginnlegg, og mer utfyllende rapporter for hvert år av prosjektet. Dette fikk jeg klar og tydelig beskjed om på jobbintervjuet, men likevel tok jeg ikke høyde for all den tiden det ville ta da jeg planla fremdriften for stipendiatperioden. Jeg hadde vel sett for meg å gjøre det på kveldstid og litt sånn innimellom, men det viste seg å være en kjempejobb. Kravet om å uttrykke seg skriftlig om prosjektet er jeg veldig glad for. Det har vært en utrolig givende prosess, og det har definitivt heva kvaliteten på prosjektet. Mange av de mest interessante spørsmåla og åpenbaringene har dukka opp da jeg i etterkant satt og skulle skrive om hva jeg har gjort og tenkt.

Stort prosjekt for én mann

Situasjonen er nokså forskjellig for de ulike stipendiatene med sine forskjellige fag, og vidt forskjellige prosjekt. For mange er tre år med selvstendig fordypning akkurat det som trengs. For min egen del, siden jeg valgte et såpass stort byggeprosjekt, vil jeg tro det hadde vært mer gunstig om flere fikk ta del i hele prosessen. Selve bygginga kunne gått vesentlig fortere, og flere kunne fått gleden av å lære om de største geitbåtene uten at det faglige utbyttet ville blitt noe mindre for min egen del. I det hele tatt er det noe veldig utradisjonelt med å bygge en hel torskegarmsbåt nesten aleine. Likevel var det bra i noen kritiske stadier å ha absolutt arbeidsro. Spesielt grovhogging av halser, og 1.–3. omfar i båten. Heldigvis klaffa det så jeg kunne ha med en lærling, Eivind Nilsen, på bandfellinga. Det var til veldig god hjelp.

Lårseilet

I arbeidet med å undersøke de største lårseila har jeg fått en mye større forståelse for lårseil generelt. Det har vært til enormt god hjelp å kunne se til lårseilrigga båter lenger sør, som delvis er grundigere dokumentert enn geitbåten. De kan gi hint om løsninger som også har vært i bruk på Nordmøre, men som det ikke lenger fins eksempler på. På samme måte mener jeg erfaringer gjort fra seiling med torskegarmsbåten kan være av betydning for hvordan vi forstår lårseilrigga båter lenger sør.



Fordeler og ulemper med å være på Geitbåtmuseet

Gjennom hele stipendiatperioden har jeg hatt ei 20 prosent stilling som arbeidsleder for båtbyggeriet på Geitbåtmuseet. I praksis har det variert veldig hvor mye den jobben har krevd av meg, og det har vært vanskelig å regulere. Som nevnt har vi utvida verkstedlokalene på Geitbåtmuseet, noe som tidvis har krevd mye tid og energi å følge opp. Samtidig har det vært veldig bra å stå i et verksted med flere håndverkere som kan ta i et tak når det trengs. Det å kunne sparre med andre båtbyggere i kaffepausene har gjort en enorm forskjell, og ledelsen ved museet har lagt veldig godt til rette for gjennomføring av prosjektet.

Dugnader og seminarer

Selv om jeg for det meste har stått aleine, så har jeg også fått mye hjelp av mange forskjellige folk. Jeg er fornøyd med å ha tatt initiativ og invitert til flere seminar og dugnader, og utrolig glad for at folk har stilt opp. Arrangering og gjennomføring av den slags hadde jeg ingen erfaring med fra før. Det har jeg nå, og det er gull verdt.



Figur 8

Testbåtprosjektet

Intensjonen med testbåtprosjektet var å lære noe om sjøegenskapene til båtene, som jeg senere kunne bruke til å bestemme forma på torskegarmsbåten. Spesielt var det noen detaljer i utforming av slippet som jeg var nysgjerrig på. Resonnementet bak var at sikkerhet er en enda viktigere faktor i

større båter enn i små. I større båter drar en gjerne på lengre turer, og det er generelt vanskeligere å komme seg trygt i land, spesielt i uvær. Slik ble det ikke. Testbåtprosjektet var allerede godt i gang da jeg innså hvor forskjellige småbåtene og torskegarnsbåtene er i fasong. Jeg konkluderte med at prosjektet ville være av liten relevans for hovedprosjektet, men valgte å fullføre likevel. Testing av båtene ble imidlertid utsatt til etter at torskegarnsbåten var ferdig.

Testbåtprosjektet ble også satt i gang delvis fordi jeg trodde det ville bli perioder med dødtid i hovedprosjektet med blant annet tørking av materialer. I retrospekt ser jeg at det helt fint hadde latt seg gjøre å gå rett på hovedprosjektet.

Uansett ble det et interessant prosjekt. Som alt annet tok det lenger tid enn forventa. Det gikk ikke utover hovedprosjektet i noen særlig grad, men jeg skulle ønske vi hadde mer tid på oss med testinga. Jeg lærte veldig mye med det prosjektet, men ikke nødvendigvis det jeg hadde forventa. Det var veldig god trening å gå inn for å bygge såpass presist. Da vi gjorde slepetestene, fikk vi rigga til ei stang som gjorde det mulig å slepe færingene på sida av slepebåten. Det var genialt. Jeg ble overraska over hvor mye jeg fikk ut av bare å observere sjøen rundt båten. Jeg har vært med på slepetesting flere ganger før, men aldri har jeg kunnet observere en båt gli gjennom vannet på så nært hold og under så kontrollerte forhold. Jeg tok en masse bilder, men må si at det å se det med egne øyne var noe eget. Hvis jeg skulle gjort det om igjen, hadde jeg helt klart starta med å slepe noen båter som allerede fins, og observert dem. Selv om det ikke ville være mulig å isolere noen variabler, så hadde vi helt sikkert lært mye med relativt lite innsats.



Figur 9

Avsluttende ord

Jeg vil avslutte med å si at stipendiatstillingen har vært helt avgjørende for min framtid som båtbygger. Før jeg fikk stillingen, sto jeg aleine som eneste aktive geitbåtbygger og lurte på om jeg skulle finne på noe annet. Da jeg ble ansatt som stipendiat, var det klart at jeg trengte vikar for å holde drifta i gang i båtbyggeriet ved Geitbåtmuseet. Aage Arnold Haugan ble derfor ansatt som næming, og da det kom bestilling på så mye som tre båter til Bjørnsund leirskole, tok vi sjansen på å ansette en lærling i tillegg. Med tre båtbyggere i sving var det brått litt trangere om plassen. Vi sendte inn en søknad til Sparebankstiftelsen DNB, og fikk støtte gjennom Håndverksløftet til å bygge ut lokalene våre, med blant annet materiallager, smørehall og seglloft. Det blei også investert i sagbruk da materialbehovet økte betraktelig. Situasjonen for båtbyggeriet kan overhodet ikke sammenliknes med slik den var for tre år siden, mye takket være stipendiatordninga.

Takk til:

Mine tre hovedveiledere Jon Bojer Godal, Einar Borgfjord og Kjetil Sildnes. Stor takk til Vegard Heide, Aage Arnold Haugan, Eivind Nilsen og Douglas Wilmot for all hjelp og gode diskusjoner. Leo Michelin Salomon, Hilde Ekeberg, Maria Seines og Birgit Sildnes fra Norsk håndverksinstitutt for gode råd og veiledning. Takk til Peter Helland-Hansen, Kai Linde, Gunnar Eldjarn, Berit Osmundsen, Svein Erik Øya, Frode Bjøru og Jarle Hugstmyr for faglige innspill. Takk til Sverre Steen, Robert Otnes og Elise Havmo fra NTNU for samarbeidet. Stor takk til dugnadsgjengen: Vebjørn Aishana Reitan, Alva Milford Sjursen, Liv Heide, Milla Thinn, Maren Sættem Vestad, Marte og Bjørnar Bakken, Anne Kirkeby, Edith Lundebrekke, Øyvind Vestad og Adam Krupiča.