

4 • 2011



Tidsskrift for Forbundet Kysten

KYSTEN



Vesterled

Halsnøybåten	12
Egersund	16
Geitbåt	38

Det gamle hurtigruteskipet "Ragnvald Jarl" brukes nå som skoleskip i Kristiansand. I sommer var 130 frivillige med på tur til Island via Shetland og Færøyene for å feire det første nordiske kystkulturstevenet. På forsiden har "Sjökurs" ankret opp i Húsavík, robåtene om bord er losset, og Hallgeir Forstrønen Bjørnevik og Laban Basen Eliasson tester halsnøybåten. Den har ikke fått tid til å trutne skikkelig og må øses underveis. Robåten er sydd, bokstavelig talt, slik originalen var. Halsnøybåten ble funnet i ei myr på Vestlandet og ble trolig bygd i år 300, det vil si at folk har rodd langs norskekysten også for 1700 år siden. Vi har en lang rotradisjon å ta vare på.



Forbundet KYSTENs 30. landsstevne ble preget av dyp sorg som følge av terror.



Nordisk samarbeid

Sorg	2
Med båter i bagasjen	4
Halsnøybåten	12
Krigshistoriske "Andholmen"	15
Moderne bøtere	17
Priser	18

Forbundssider

En sommer er over	23
Rokampanjen	24
Kystlag og kontaktpersoner	26
Medlemsartikler	29
Verv et medlem	30



Den første nordiske kystkulturfestivalen ble arrangert på Húsavík på Island, etter modell av Forbundet KYSTENS stevner. Vi tok hyre som medseiler om bord på M/S "Sjøkurs" som hadde med båter i lasten og 130 frivillige på tur fra Stavanger via Shetland og Færøyene til Island.

Tekst og foto av Bente Foldvik

Etter en smule sein avgang fra Stavanger, papirer må fylles ut, særlig når vi skal ut i internasjonalt farvann, sier vi ut av Vågen en time etter midnatt. Vi er om bord på ei hurtigrute bygd i 1956 som har seilt under navnet "Ragnvald Jarl", og som nå brukes som skoleskip i Kristiansand.

Nordsjøen møter vi i sovende tilstand, de fleste av oss. Mange forblir i senga halve formiddagen. Bølgene er slettes ikke så høye at de bryter, likevel, båten slingrer og det tar litt tid før man venner seg til sjøgangen. De som gløtter ut av kooyet ved frokosttider kan se oljeplattformer på Heimdal og Friggfeltet passere på vår vei videre mot nordvest.

Noen er tøffere enn andre til sjøs. Gunn Jorunn Steinsland sitter temmelig aleine i salongen og broderer bunadsforkle. Flere drister seg opp til lunsj, og når Shetland dukker opp i syninga, blir bølgene mindre og de fleste er på beina. Kystvakta på Shetland kommer med helikopter og vil øve på å sette om bord en mann, men gir seg og flyr videre. Været er grått og kjølig, vi som står på dekk for å se innseilingen har fornuftig nok godt med klær. Vi ser bratte skrenter og grønne åser før vi runder et nes og blir møtt av et losfartøy fra Lerwick. Losen kommer om bord og veileder skipperen under innseilingen. Gamlebyen passerer til venstre, en fin liten by av stein og mur med pussige piper. Vi legger til i den moderne delen av havna, blant fiskebåter og andre nyttefartøy. Midt dagen er servert, klokka har blitt halv åtte norsk tid, halv sju lokal tid, og vi spiser dagens første skikkelige måltid før vi tar en kveldstur på land.

Shetland

På vei inn til byen erfarer vi fort at bilistene kjører på "feil side" av veien. Utrolig forvirrende, men vi er i Storbritannia, og de kjører standhaftig på sitt vis. Byen har velstelte hager og hus, trange smug og ei trivelig havn. På ei lita bystrand trekker noen unger opp sine seiljoller, de har tydeligvis hatt trening under veiledning av en instruktør.

Kapteinen innkaller til varslet øvelse klokka 9 morgenen etter. Førstestyrmann Øyvind Ødegård leder sikkerhetsopp-læringen.

– I en bank er den første som går fra borde når det er krise, banksjefen. Slik er det ikke på en båt, der er det kapteinen som går sist fra borde, sier han til en humrende forsamling. Vi får beskjed om å møte i spisesalen når vi enten hører sju korte fløyt, da er det ikke så travelt, eller sammenhengende fløyting, da er det mer alvorlig.

Vi går ut på dekk til skapene der vi finner overlevingsdrakter. Alle i en størrelse, dette er ingen klesbutikk, sier Ødegård.

– Dere ser hvor lang tid det tar å få alle ut på dekk, og nå ligger vi til kai og har god tid. Det ville ha vært annerledes til sjøs i slingring, sier han. Oskar Halldorsson demonstrerer hvordan flytedraktene tas på før vi går ned ei trapp til fordekket der vestene finnes. Overlevingsdraktene flyter, men likevel, vi tar på vester også. Båten har flere vester og flytedrakter enn det er folk om bord, forsikrer Ødegård.

En guidet busstur er neste punkt på programmet. Edna forteller at Shetland har 22 000 innbyggere, en tredel av dem bor i Lerwick. Av de hundre øyene i arkipellet har 15 fast bosetning. Det er fisket som er basis for bosetningen, i seinere tid har også olje fått betydning for næringslivet på øya. Fiskere på kalde kyster enten de er her eller der, måtte ha varme klær for å overleve. Shetland har langstrakte grønne åser med beitende sauer, og kvinner som har spunnet og strikket og holdt menneskene varme. Lerwick er i dag base for åtte pelagiske trålere som leverer til lokal fiskeindustri. Steinhuse-sene ble bygd for å huse fiskerfamilier, forteller Edna.

Shetland har fortid som en del av Skandinavia, men ble gitt i gave til Skottland i forbindelse med et giftermål i 1469. Mange ord i den lokale dialekten er fortsatt av nordisk opprinnelse. Forbindelsen til Norge formidles, blant annet gjennom fortellingene om de hemmelige forsyningslinjene under krigen. Nylig er det åpnet et museum i nabobyen Scal-



Lerwick

Med båter i bagasjen



Førstestyrmann Øyvind Ødegård leder sikkerhetsopplæringen. Oskar Halldorsson demonstrerer hvordan man tar på overlevningsdrakt.



Scalloway

loway der fortellingen om "Shetland-Larsen" har fått en sentral plassering.

Vi skal videre, og bruker fem timer på turen nordover langs Shetlands kyst og mellom øyer og sund i stri strøm. Ført utpå kveldingen forlater vi det flate, grønne landskapet og dreier kursen en tanke mot vest, ut på det åpne Atlanterhavet. I et hjørne av spisesalen er det et piano og for anledningen et kurs i ukulelespilling for nybegynnere. Fem damer har meldt seg på, etter hvert får de selskap av én herre på piano, én på munnspill og én som spiller på alt mulig. Det blir en riktig trivelig sangkveld for oss femten som tilfeldigvis har havnet i denne kroken. Mange av passasjerene har gått til sengs svært tidlig, trolig på bakgrunn av erfaringene fra bølgeskvulpet i Nordsjøen, men Atlanterhavet viser seg fra en snill side. Her er det lengre bølger, dypere sjø og mindre vind. Vi får en rolig natt, og alle stiller friske til frokost.



På kaia i Tvøroyri treffer Anita Andreassen sitt søskenbarn Oddur Nielsen som har vært på Færøyanbanka og fisket.



Oseltvarbygger Hallgeir Bjørnevik i samtale med Finn Terje Samuelsen i Naddoddur kystlag i Tvøroyri.

Vennevisitt på Færøene

Færøene er forut på formiddagen. Fjellene er høyere og mer dramatiske enn på Shetland, men det er frodig grønt her også. Landskapet minner om Øst-Finnmark, men her ute, midt i Atlanterhavet, er temperaturen temmelig stabil året rundt. Gjennomsnittstemperaturen er tre grader i januar og elleve i juli.

Vi går inn i en fjord og legger til kai i Tvøroyri. Fiskeværer har omtrent 1800 innbyggere og sliter med rekrutteringen, som liknende samfunn i Nord-Norge. Unge må flytte ut for å ta utdanning, og mange av dem etablerer seg andre steder, forteller Ernst Pedersen og Finn Terje Samuelsen. Begge er med i det lokale kystlaget Naddoddur som har tilholdssted innenfor hovedhavna.

Kystlaget Naddoddur ble etablert i Forbundet KYSTENS ånd, som en direkte følge av at Hordaland fylkeskystlag besøkte Tvøroyri i 1995. Anita Andreassen, den gang en av de drivende kreftene i Bergen kystlag, har tjukke morsslekta på stedet og god lokalkunnskap.

– De er fiskere og sjøfolk i flere generasjoner, forteller hun. Anita er kjent som en nettverksbygger, og via henne kom færøyske gjester til kystkulturstevene i Hordaland. I 1994 var første gang engasjerte hordalendinger reiste på felles turer, den gang var det til Sommarøy på landsstevnet i Troms. Etter en vellykket tur, ble det bestemt å besøke Tvøroyri året etter. Hordalendingene tok med seg båter på bilferga til Thorshavn og seilte til Tvøroyri der de ble feiret i flere dager. Hendelsen huskes fortsatt, det er ikke så ofte det kommer 120 besøkende kystkulturentusiaster til Suderøy.

Et kystlag bør ha en båt, og den lokale båtbyggeren Johan Olsen fikk oppdraget med å bygge en tradisjonell færøysk fraktesbåt på 31 fot med seks par årer og seil. Kvinnherad kystlag i Norge bidro med materialer til båten "Naddoddur" som var ferdig i 1997. Det er en gammel båttype som ble brukt til å reise til hovedstaden Thorshavn med; var en veldig heldig med strøm og vind, kunne turen ta ned mot seks timer. Dette var for øvrig ikke noen fiskebåt, de brukte mye mindre fart-

øyer til fiske i gammel tid. Det hører med til historien at kystlaget på Færøene seilte "Naddoddur" til landsstevnet i Trondheim i 1997 der de fikk prisen for lengst utseilt distanse. For å ta vare på båten, ble det behov for et naust som en reder velvillig stilte til disposisjon. Kystlaget har etter hvert også flere andre tradisjonelle fartøyer, og optimistjoller beregnet på barn. Nå er de omtrent 150 medlemmer, men sliter litt med å holde aktivitetsnivået oppe.

Boligene i dette fiskeværer er av tre, de likner på hus vi like gjerne kan finne i Norge. Noen er nye, andre av eldre dato, de fleste er pent vedlikeholdt, men noen hus er preget av forfall. Like utenfor sentrum er også sauene en del av bybildet. Det er små jordlapper overalt. Kikker vi opp i lia, går sauer og gres- ser der også.

Om kvelden er vi hjertelig invitert på fest på Seglloftid. Noen av oss som er med på "Sjokurs" var på besøk her med Hordaland fylkeskystlag også for 16 år siden. Vi regnes derfor alle som gamle, gode venner. Norske Kjell Magnus Økland forteller først om handelen med båter i gammel tid. Nordmenn hadde en omfattende eksport av småbåter til de tre- fattige øyene i vest.

Så tar våre verter ordet. Anne Kirstin Steinø forteller at de ikke hadde egne radiosendinger på Færøene i hennes barn- dom. Alle lyttet derfor til Norsk rikskringkasting. De fikk med seg Barnetimen, meldinger fra Oslo Børs med verdipapirer, og særlig Ønskekonserten. Vi finner derfor igjen mange av "våre" gamle sanger i sangheftet som blir delt ut til alle. Snart er både færøyinge og nordmenn forent i sangene om "Skjønne Helene", "Vem kan segla förutan vind", "Lilja mín ljósa" og "Dansen på Sunnanö". Våre verter har også en annen inkluderende aktivitet å by på, en ringdans med enkle trinn som danses til en gjentakende allsang. Ei lokal rocke- stjerne holder rytmen og synger høyt og tydelig sammen med en eldre tradisjonsbærer og en ung frisør med rødt hår. Vi er sikkert hundre på dansegulvet. Anita kan fortelle at sangene er en del av en fortellertradisjon. Mange av sangene har opptil hundre vers som beskriver store og små hendelser.



Færøyingene vermer om sin tradisjonelle ringdans. Her er kursdeltakere om bord på "Sjøkurs".



Med båter om bord legger "Sjøkurs" til kai.



Når vi nærmer oss Island, stopper vi for å fiske. Ivrig amatører haler om bord lunsjen til neste dag. Ti grader og duskregn er vel ganske vanlige arbeidsforhold for fiskere ved Island.

En gjeng fra "Sjøkurs" får være med å ro under Emst Pedersens kyndige ledelse. Det er en god båt, forteller han, han har vært med på å seile den til Shetland, Island og Norge.

Færøylene

Både Shetland og Færøylene er helt nedbeitet, trær må gjerdes inn hvis de skal få fred til å vokse. På Shetland er det omtrent ti ganger så mange sauer som folk, halvparten av sauene er shetlandssauer. De er påfallende like spælsauer. Det er vanlig at folk har ti, tolv sauer som går ute hele året. Sauene sankes med hund. Få er sauebønder på heltid, de fleste fisker, jobber i oljebransjen eller driver med turistnæring ved siden av, forteller Kjeld Malthes-Bruun i en artikkel i Norsk Sau og Geit.

Rólvur Djurhuus i Agricultural Centre på Færøylene skriver i en artikkel at de første som bosatte seg på Færøylene trolig hadde med seg husdyr, blant annet sau. De første man vet med sikkerhet bodde på Færøylene, var irske munkene omkring år 700 e. Kr. Da nordmenn kom til øya hundre år seinere, var det allerede sauer på øyene, derav navnet Færøylene. Nå er det om lag 70 000 voksne sau fordelt på om lag 520 bruk, de største besetningene er på 500 dyr, de minste på noen få. De klimatiske betingelsene er gunstige slik at sauene kan beite ute hele året, stort sett på ugjødsel mark. Den generelle regelen



Får og gjerder på Færøylene.

er fortsatt at sau har første rett til beite overalt, slik at de som ønsker å holde sauen borte, sjøl må sette gjerder rundt eienommen. Denne første retten til beiting har medført at hele utmarka på Færøylene er snaubeita året rundt, skriver han. Sauehold har stor kulturell og sosial betydning fortsatt, men få av dagens 50 000 færøyingar lever av sauedrift. Fiskerier er den største næringsveien.

– Færingene er veldig glade i å synge, sier Anita.

– De møttes for å fortelle noe de hadde opplevd, formidlet gjennom en gammel norsk ringdans og kvad. Dette er en sterk felles tradisjon fortsatt, forteller hun.

Det er ikke fiskerestauranter i Tvøroyri. Her fisker man fisken sin selv, og slakter sine egne sauer. Her er også hval en del av menyen. I mai, juni og juli er det sesong for å jage grindhval inn i fjorden og opp på stranda. På den langgrunne bunnen innerst blir hvalene avlivet. Når det varsles om at grindhval er underveis, ved "grindabod", da slipper alle det de har i hendene og er med på å høste av havets ressurser. Dette foregår fortsatt på urgammelt vis, der alle har sine faste arbeidsoppgaver.

– Det virker som om sjølberging fremdeles er en del av kulturen på Færøylene. I Norge ville vi kanskje heller ha gått

på butikken og handlet salat enn å være med på å slakte hval?

– Ja, her betyr den lokale maten mye. Grindadrap ser dramatisk ut, men dyr blir avlivet på slakterier også. I seinere tid har de tatt i bruk en mer hurtig avlivningsmetode, men hvalfangsten fortsetter. Her blir Paul Watson og hans tilhengere kjeppjagd, sier Anita.

– Ungdom flytter ut og tar utdanning, og folketallet går nedover, er det flere som sier?

– Ja, men det var verre under finanskrisen på 1980-tallet. Nå er det flere tilbakeflyttere. I min slekt er det for eksempel en sykepleier som giftet seg i København, men som gikk lei av det urbane livet. Hun tok med seg sin danske mann, som nå er banksjef på Suderøy, og de har flere barn som vokser opp her. Det er mange unge folk som flytter tilbake, og de har en



annen ballast, både fordi de har fått utdanning, og fordi de ofte er bevisste om sin egen kultur og tilhørighet, mener Anita.

Tvørøyri er det største stedet på Suderøy. Vi blir med på en guidet tur mot sør over fjell, inn fjorder, sund og vik og ser at hvert et sted som hadde havnemuligheter, har vært bosatt. Naustene står på rekke og rad og vitner om ei tid da fiskebåtene var små og åpne. Sauer gresser over alt, innenfor sinnrike gjerdesystemer. Guiden forteller at han sjøl eier ti sauer og at det er helt vanlig å ha en sau eller flere, samt å bruke småbåter til å skaffe egen fisk.

Nordisk frivillighet

Vi skal videre; vi går ut fjorden om ettermiddagen, over et bredt sund, langs grønne fjell og smale vik før kursen settes ut i tåkehavet i Nord-Atlanteren. Om morgenen halvannet døgn seinere kan vi ankre opp i Húsavík nord på Island. Kaptein Odd Nordahl-Hansen ber oss møte i spisesalen og deler ut kursbevis til oss alle. Her om bord er det ingen passasjerer, bare medseilere som deltar i vaktssystemet på frivillig basis. Kapteinen sjøl er medlem av Søgne kystlag, og har lang erfaring både i handelsflåten i utenriksfart, på skoleskipene "Christian Radich" og "Sørlandet", fra Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter og er nå ansatt i Vest-Agder fylkeskommune. Han arbeider til daglig med å etablere et kulturrederi for mange av de verneverdige større fartøyene som etter planen skal ha tilhold i en nasjonal museumshavn i Kristiansand.

Kapteinen forteller at det ikke er noe problem med kompetansen om bord.

– Det er så mye positiv vilje og så mye kunnskap at det er ingenting som stopper oss. Her er det samlet utrolig mye maritim erfaring, uansett hva vi spør om, så finnes det svar, sier han. Tiltaket er publisert via Forbundet KYSTENs kanaler, dette er med andre ord ikke et cruise for dem som vil betale mye og bli vartet opp på alle bauger og kanter, nei, her deltar man på dugnadsbasis. Båten er sertifisert til å seile i internasjonalt farvann, og det er heller ingen problemer med å skaffe mange nok med sertifikatene i orden. Folk fra hele landet bidrar blant offiserene om bord. De fleste skal være med i tre uker, det vil si at de bruker mesteparten av sommerferien på "Sjøkurs".



Mannskapet om bord på den verneverdige "Haugefisk" rapporterer om en fin tur over fra Florø

– Vi blir som en stor familie, det er veldig trivelig, sier kapteinen som også har med sine døtre.

Det er for øvrig ikke bare nordmenn om bord, også svenske og danske passasjerer har fått plass, og fra Færøyene ble fire med videre.

Det nordiske samarbeidet startet etter initiativ fra fyrinteresserte islendinger. Anita Andreassen er Forbundet KYSTENs representant i det nordiske nettverket som ble etablert i 2009. Siden den gang har representantene møttes flere ganger. De har vært opptatt av havet som ferdselsåre og ønsker å belyse den historiske kontakten over sjøen ved å arrangere nordiske kystkulturfestivaler hvert eneste år. Húsavík er det første møtestedet, i 2012 er Ebeltoft i Danmark arrangør, i 2013 er Karlskrona i Sverige vertskap, mens Oslo tar over stafettpinnen i 2014 i forbindelse med 200 års markeringen av Grunnloven. Åland i Finland vil gjerne arrangere det nordiske treffet i 2015.

Húsavík

Húsavík er et fiskerisamfunn og lever også av hval. Men her er hvalene på museum. Et gammelt slakteri er innredet med svære skjeletter i taket. Her kan man studere havets økosystem

Havna i Húsavík.





Båtfesten i Húsavík samlet tradisjonelle fartøyer fra hele Norden. På land ble det montert et grin-dabygg, treskjærer Arthur Johansen viser Rune T. Teisrudhvordan man lager fiskeredskaper, og Lisbeth Skranes i Skranes Kunst og Kulturfremføring demonstrerer hvor mye sokkene krymper under toving.

og alle slags store og små hvaltyper som svømmer i Nord-Atlanteren. Vi leser at grønlandshval trolig er den lengstlevende pattedyrarten på jorda; de kan bli 200 år. I løpet av noen få tiår ble grønlandshval, og de fleste andre større hvalartene, nesten utryddet. Det var nordmenn som var drivkrefter i denne hvalfangsten, og mange ble rike på oljeeventyret for hundre år siden. På Island ble det etablert flere hvalfangststasjoner som ble nedlagt igjen da ressursene forsvant. Nå er det imidlertid så mye hval i farvannene ved Húsavík at turister inviteres med på hvalsafari for å se. De aller største artene er imidlertid fortsatt sjeldne.

Det har blitt kveld når vi båtfarere setter oss ned blant islendinger i en smekkefull idrettshall. På høytidelig vis holdes taler. Per Inge Lindkvist representerer både det nordiske kystkultursamarbeidet og European Maritime Heritage. Han framhever at dette er et viktig steg videre for å ta vare på Europas maritime kulturarv, der Island har en særlig plass. Forbundet KYSTEN omtales som en sterk organisasjon full av kunnskap og drivkrefter. Den norske ambassadøren på Island, Dag Werner Holter, sier at det er helt fantastisk å se M/S "Sjökurs" her i havna.

– Kjære venner. Det er en stor ære og glede å få åpne den første kystkulturfestivalen her i Húsavík, sa han, og ga aner-

kjennelse til alle som på et eller annet nivå har vært med på å få dette tiltaket i stand.

– Island er en nasjon og et folk som i særlig grad har sin skjebne knyttet til havet. Havet er og var ikke noe som skilte oss, men det som bandt oss sammen. Våre kulturer har mange fellestrekk, og det er meningsfullt å samarbeide for å videreutvikle kunnskap om felles historie, sa han. Ambassadør Holter framhevet videre den sterke deltakelsen fra Norge, og takket Forbundet KYSTEN.

Operasangeren Kristian Johanson fra Akureyri bidro med sang, og vi gikk tilbake til "Sjökurs" der det var mottakelse for alle som hadde kommet sjøveien. I samtale med den lokale presten får vi vite at det bor 2300 mennesker i Húsavík. Fiskeriene var mer betydningsfulle for samfunnet tidligere, dette stedet er en av taperne på kvotesystemet islendingene innførte for et tiår siden. Mange her solgte seg ut av fiskerinæringen, det ble langt færre fiskere, men noen av båtene brukes fortsatt, nå for å frakte turister ut for å se på hval om sommeren. Ellers lever folk av skoler, trelast og byggevarer. Lokale myndigheter ønsker å bruke energien i form av varme kilder noen kilometer unna for å bygge aluminiumsverk, men sentrale myndigheter er foreløpig lite innstilt på det.

Havna i Húsavík får stadig flere båter på besøk. Folkene

om bord på den verneverdige autolinebåten "Haugefisk" fra Florø forteller at de har hatt en flott tur over. Denne fiskebåten har vært i disse farvannene tidligere og klarer seg fint til havs. Den har med seg en kopi av Bakkejekta og nordfjords- og sunnfjordsbåter. Like ved siden av ligger en skute full av færøyske sangere. Foreløpig er det slett ikke så mange båter som på et vanlig landsstevne i Forbundet KYSTENs regi, men det kan bli flere etter hvert. Arrangementet skal foregå ei hel uke og avsluttes med en byfest. Håndverkere rigger opp naust og utstillinger og folk strømmer til for å se.

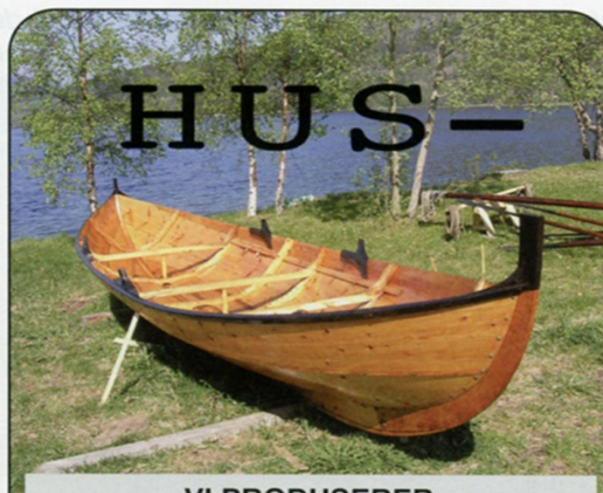
"Sjøkurs" fungerer som hotellskip i Húsavik hele uka, før fartøyet setter kursen tilbake via øyene i vesterled. Vi tar fly til gamlelandet for å rekke Landsstevnet i Egersund.

Forbundet
KYSTEN



Videoklipp ønskes

Forbundet KYSTEN skal lage en presentasjon av organisasjonen til bruk på stands osv. Styret ønsker at kystlagene skal få en sentral rolle, og ber om at de som har brukbare videoklipp henvender seg til generalsekretær Per Hillesund.



VI PRODUSERER:

- GEITBÅTER
- NAUST
- SEILPRAMMER
- RESTAURERING / TRADISJONSBYGG

Kontaktpersoner:
Jon Bojer Godal - Telefon 90 91 35 81
Bjørn Fjærli - Telefon 91 19 70 48
www.geitbatmuseet.no
<http://www.geitbatmuseet.no>



Stiftelsen Geitbåtmuseet
Husasnotra
avdeling av Nordmøre museum

VI HOLDER TIL I HALSA PÅ NORDMØRE

Er du på utkikk etter en seilmaker med kunnskap om klassiske seil?



Foto: Olav Bjørkum

Lyngør Seilmakerverksted har levert seil til de fleste riksantikvarprosjektene i Norge, Danmark, Finland og Sverige.

Ta kontakt med Norges mest erfarne klassiske seilmaker.

- Alt i seilduk og tauverk



LYNGØR SEILMAKERVERKSTED
SEILMAKERMESTER FREDRIK BRODERSEN
Tlf: +47 3716 6500
E-MAIL: FREDRIK@DOYLE.NO
WWW.LYNGORSEIL.NO

Vel framme på Island var tre båtar lossa frå dekket av MS "Sjøkurs". Dei tre representerar 1700 års historie. Den eldste er frå den tida båtane bokstaveleg talt var sydde. Johs. G. Eide fortel om færingen frå år 300 etter Kristus som vart funne i ei myr på Halsnøy i Hordaland.

Av Johs. G. Eide
Foto av Bente Foldvik

Halsnøybåten

I arbeidet med utveiting av ei myr i 1896 oppdaga Johannes Jørensson Tofte – under restar av svære tømmerstokkar og eiketre – eit trestykke som viste seg å vera spantet av ein båt, og djupt nede på evjebotnen fann han og den unge landbrukskandidaten Johannes Silseth spant, båtbord og keipar til ein båt av storleik som ein færing. Det er nærliggjande å tenkja seg at sjøen har stått over denne staden i Toftevågen for eit par tusen år sidan, og så har båten sokke ned og blitt liggjande i ei silikathaldig gjørme som har konservert båten betre enn moderne teknologi kunne makta.

Silseth kontakta Bergen Museum, B. E. Bendixen overtok båtfunnet og skreiv ein utførleg rapport, og arkeologen Haakon Shetelig – som var konservator ved museet og ein av deltakarene i den vitskaplege forskargruppa som publiserte Osebergfunnet – gjekk i gang med eit detaljert studium av desse båtfragmenta. I 1934 gjorde båtgranskaren Bernhard Færøyvik ei nøyaktig oppmåling av alle delane i funnet. Shetelig og Færøyvik var samde om at dette båtfunnet på ein uvanleg interessant måte utfyller det biletet vi har av båtbyggjarkunsten mange hundreår før vikingskipa, den kunnskapen vi har gjennom dei danske båtfunna frå Hjortspring til Nydam.

Rekonstruksjon

Det gamle båtfunnet på Buneset i Toftevåg på Halsnøy er eit fascinerande kjeldemateriale, men ulikt dei danske fagmiljøa har norske fagfolk vore svært tilbakehaldne med å vurdere ein rekonstruksjon. Spørsmålet om å finna ut av byggemetode og form og i det heile få fram ein båt så nær opptil originalen som mogeleg, har lege og venta på svar. Rådet frå dei fremste ekspertane vi har på området her i landet var enkelt: Gløym det, det er alt for lite tilbake av sikre fragment til å danna grunnlag for ein rekonstruksjon av denne båten. Slik kan det òg sjå ut når vi les historiebøkene. Båtfunnet på Buneset er forbigått med eit par linjer, og ingen har gått skikkeleg inn

på den historiske verdien funnet har. Men ved Bergen Museum var dei velvillige til å ta fram delane av båtfunnet, slik at desse kunne studerast nøye, og vi fekk målt opp og avfotografert alt som var att av båtrestane.

Eigenleg er båtfunnet på Halsnøy ikkje mindre enn ein verdssensasjon. Dette er den eldste robåten som er funne i Europa, med ein byggeteknikk som ligg mellom båtane funne i Danmark. Båten er ikkje nagla eller klinka saman, men dei tynne båtborda er sydde saman med lindebastsnor. Spannta eller banda i båten er surra til surringsklampene som er utforma på bordgangane, med vidjer, rottæger eller tau av lindebast. Som tettestoff i hola etter synga er det nytta dyrefeitt tilsett harpiks.

Båtkonstruksjonen

Kjølen er forma saman med kjølborda, og over desse er det to bordgangar av furu på båten. Den øvste bordgangen er utforma med ei list utvendig som dannar esingstod, og til esinga er dei naturvaksne keipane festa med vidjer. Keipane hadde hamleband, og Bernhard Færøyvik fann i sine granskningar fram til hamlebandknuten som var nytta. Slik keipane er utforma, må det ha vore brukt runde årar, og båten har vore rodd med ryggen mot fartsretninga, slik vi gjer i dag. Måla på båten er ei lengd på 5,35 meter og ei breidd på 1,20 meter. Denne lengda er om lag som ein færingssbåt i dag, medan breidda og djupna er noko mindre enn det som blir nytta på ein oselvar eller strandebarmar i dag.

Kjølen og kjølborda er utforma i eitt stykke. Her har vore nytta lauvved, og prøver viser at dette kan ha vore svartor. Stevnane har vore av same treslaget som kjølen og er skøyte til kjølen med flatlask. Borda, som er i ei lengd, er berre tolv til 13 millimeter tjukke, og dei er såleis utruleg tynne og velforma med tanke på reiskapen dei hadde til rådvelde. Spannta eller banda i båten har vore av naturvaksne emne, som er forma med hol tilpassa surringsklampene på borda. Dei er



1700 års båthistorie på sjøen ved Island. I forgrunnen Halsnøybåten med oselvarbyggjar Hallgeir Forstrønen Bjørnevik og Laban Basen Eliasson ved årane. Sigmund Larsen og Elin Stølen ror gokstadfæring, og Odd Einar Harberg og Norvald Skåtøy ror oselvar.

Kjell Magnus Økland brukar sauefett til tetting før Halsnøybåten skal på vannet. Den har ikkje fått trutna skikkelig.



Sigmund Larsen og Kjell Magnus Økland ber båten frå utstillingsområdet i Húsavík.



Saum av lindebast. For 1700 år sidan satt folk langs vestlands-kysten og sydde båtar. Ordet saum er framleis i bruk.





Stiftelsen UNI

Stiftelsen UNI
Bogstadveien 30,
0355 OSLO

Telefon:
23 36 60 60

www.stiftelsen-uni.no

Det norske samfunn er tuftet på kystkulturen

Stiftelsen UNI støtter vern av historiske fartøyer

Hvert år deler Stiftelsen UNI ut ca. 30 millioner kroner til verneverdige prosjekter. Styret imøteser søknader som faller inn under stiftelsens formålsbestemmelse.

Stiftelsen UNI behandler søknader løpende gjennom hele året.

Stiftelsen UNI har som ideelt formål å fremme allmennyttig virksomhet innen skade- og miljøvern, for å bidra til en trygg utvikling i det norske samfunn. Stiftelsens bidrag skal i første rekke være økonomisk støtte til prosjekter og påskjønnelse til institusjoner og enkeltpersoner.

festa til bordgangane med vidjer eller rottæger av bjørk eller tau av lindebast.

Mellom bordgangane er det nytta tøystrimler som tettestoff. Dette stoffet er mest sannsynleg brukte klede som er vovne av saueull på ein oppstadvev. Det er to typar mønster i det tøyte som er nytta på Halsnøybåten. Mønsteret blir kalla kypert og diamanlkypert, og dette er eit mønster som kan førest tilbake like til faraoane si tid i Egypt. Desse tøystrimlane var innsett med tjøre, og dette viser at dei alt på dette tidspunktet kunne kunsten med å brenna tjøre. Desse tekstilane er altså over 500 år eldre enn teppet frå Osebergskipet.

Bordgangane er sydde saman med lindebastsnor, og den syteknikken som er nytta er enkeltsting gjennom doble holsett i begge bordgangane, låste med ospekilar. Denne tekniikken låser snora for kvar gjennomsynging og sikrar såleis saumen om noko skulle bli filt av eller skada på anna måte. Hola i bordgangane har ein avstand på 48 til 57 millimeter. Borda er på same måten sydd til stamnane med lindebastsnor. I den andre borgangen er det grøpt ut or stamnen og bordet er sydd fast til begge sidene, mens det i den tredje bordgangen er nytta full gjennomsynging. Det har ikkje vore rong korkje i framskuten eller baksken i den originale båten, og for å gjera konstruksjonen sterkare, er det på modellen laga renger som er monterte parallelt med esingane. Det er sjølv sagt ingen prov på at den originale båten var slik, men noko må ha halde båten saman for utspenn, i tillegg til lindebastsnor.

Toftene har lege nede på øvre kanten av andre bordgangen, slik at båten – som er sydd saman – får mottrykk frå vatnet når ein sit på tofta og ror. Rommet eller avstanden mellom banda er litt lenger enn det som blir nytta på ein færingbåt i dag, men nå er toftene monterte oppe ved esingkanten og gjev dermed betre plass for roaren. Årane har vore runde etter det som går fram av utforminga av keipane.

Linjeføringa er imponerende og skil seg ikkje mykje frå slik ein færing er forma i dag. Rett nok er båtane blitt både breiare og djupare, men vi kan tydeleg sjå ei ubroten linje gjennom desse snart 2000 åra som ligg mellom Halsnøybåten og dei færingane vi byggjer i dag. Og når vi ser nærbiletet av denne båtkonstruksjonen, med sydde bordgangar, forstå vi innhaldet i dagens omgrep båtsaum.

Om denne båten er bygd på Halsnøy eller ein annan stad veit vi sjølv sagt ingen ting om, men at det budde folk på Halsnøy på denne tida og i mykje eldre tider som trong båtar for å komma seg til og frå øya, og i arbeidet sitt på sjøen, det har vi sikre prov på. Det er mange likskapstrekk mellom båtfunnet på Halsnøy og båtfunn gjorde på Manger i Nordhordland og på Haugsvik i Sør-Helgeland, men dette gjev oss ikkje fleire svar på spørsmåla våre, og det er berre gjennom teknisk utprøving vi kan koma vidare.

Gode hjelparar

Den røynde båtbyggjaren Knut Sørnes frå Strandebarm tok på seg arbeidet med rekonstruksjonen. Han bygde ein modell i skala 1:4, før hovudprosjektet starta hausten 2007. Henny Karin Drange på Karmøy rekonstruerte tettingstekstilane og vov nye prøver på oppstadveven. Øyvind Sørenes og Bjørn Kjetil Hansen stod for fotografering og filming av gamle funndelar og sjølv byggeteknikken under arbeidet med skalamodellen, og Ole Kjell Storesund laga den reviderte teikninga av den ferdige båten. Sigrid Kaland stilte kjeldematerialet til rådvelde på Universitetet i Bergen og Øystein Færøyvik opna dei gamle arkiva til faren, Bernhard Færøyvik.

Gjennom arbeidet har det vore grundig gjennomgang av båtfragmenta, det har vore mange diskusjonar for å finna løysningar på detaljane, og utanforståande ekspertise og litteratur har vore til god hjelp i arbeidet. Knut Sørnes har i periodar hatt med seg Hallgeir Bjørnevik frå Oselvarverkstaden i arbeidet, og Ingunn Undrum og Mikal Finraider frå Hardanger Fartøyvernssenter har spenne lindebastsnorar som er nytta i båten. Båten er bygd med kjøl, kjølbord og stevnar av svartor og to bordgangar av furu. Keipane er av einer (brake). Låseklane som er nytta i saumhola – mellom bordgangane og mellom surringsklampane og banda i båten – er av osp. Verktøyet som var nytta under bygginga var likt det som var nytta då originalbåten var bygd, og dei firkanta hola i banda og surringsklampane er brende slik det var gjort på den originale båten.

Halsnøybåten, som er mykje eldre enn vikingskipa, har ei utruleg fin form og linjeføring. Det ser ein først når ein byggjer båten på ny.

Høyt aktivitetsnivå

Forbundet KYSTEN fortsetter å satse på rokampanjen. I tillegg har denne sommeren markert starten på et nordisk samarbeid som fra norsk side kan oppsummeres som vellykket.

Tekst og foto av Bente Foldvik

Da KYSTEN gikk i trykken var det Viggo Karlsen fra Kystlaget Torghatten som hadde registrert flest turer og lengst distanse i årets utgave av "Den gylne åre". Han har rodd 69 turer på til sammen 437 nautiske mil i bindalsfæring. Halvard Toften, som vant fjorårets rokonkurranse, hadde så langt rodd 46 turer og 302 nautiske mil i sognebåt, nordlandsbåt, vagabond og selvbygget robåt. I fjor rodde han til sammen 622 nautiske mil i løpet av hele sesongen. På tredje plass ligger så langt Tore B. Johansen fra Sæløer og Lista kystlag med 28 turer og 62 nautiske mil i oselver og listerbåt. Men høsten er enda ung, registrer gjerne dine roturer om du har tenkt å være med i teten eller om du bare har tatt noen turer i løpet av sommeren. Se mer i høyre spalte.

Mange har også tatt roknappen i løpet av sommeren, en mer oppdatert oversikt kommer seinere. Forbundets organisasjonsrådgiver Tore Friis-Olsen forteller at hundrevis av roknapper ble sendt ut til kystlagene på vårparten.

For øvrig er det nylig laget en informasjonsbrosjyre om sikkerhet ved friluftsliv på kysten. Brosjyren er et samarbeid mellom Forbundet KYSTEN, Den Norske Turistforening, Redningsselskapet, Friluftsrådenes Landsforbund, Innovasjon Norge og NHO reiseliv. Målgruppa er både turister og allmennhet. Brosjyren finnes på norsk, engelsk og tysk og kan fås på turistkontorer, utleieplasser, campingplasser, kystledshytter og i DNTs butikker over hele landet. Alle kystlag vil få tilsendt brosjyren, og den kan leses i sin helhet ved å gå inn på nettstedet www.kysten.no, se under nyheter.

Forbundet KYSTEN arrangerer i høst to seminarer der øvelser i kantring med



Elin Stølen og Sigmund Larsen rodde til sammen 504 mil med nordfjordsfæring sist sommer, men tror ikke de klarer å ro like langt i år. Her er de om bord på en gokstadfæring i farvannene ved Island.



Oselveren er kjent for å være en god robåt. Her er Odd Einar Harberg og Norvald Skåtøy ved årene for å demonstrere roing for islendinger som har brent mange av sine fine båter.

Ta med minst ei bølge i båten og bind den fast. Hallgeir Forstrønen Bjørnevik og Laban Basen Eliasson må øse halsnøybåten for å holde den flytende.



småbåt og kameratredning inngår. Seminaret Trygg i tradisjonsbåt skal gå av stabelen på Jøa i Trøndelag fra 23. til 25. september. Råseilseminaret skal denne gangen arrangeres i Oslo fra 13. til 16. oktober.

Nordisk satsing

Sjøreisen til Island er grundig beskrevet lenger foran i bladet. Prosjektleder Tore Friis-Olsen var med under hele reisen, det vil si også det ukelange oppholdet i Húsavík, og med på returen som gikk via Færøyene og Orknøyene tilbake til Stavanger.

– Våre planer ble gjennomført slik vi hadde lagt opp til på forhånd. Både "Sjøkurs" og "Haugefisk" hadde med mindre båter om bord, og våre folk var flinke til å vise dem fram og skape aktivitet rundt dem. Vi fikk også en fin mottakelse, sier Friis-Olsen.

– Men det var kanskje litt lite publikum og båter både fra Island og de andre nordiske landene?

– Ja, i starten var ikke aktivitetsnivået så høyt. Men det var noen fine fagseminarer i begynnelsen av uka som det islandske fyrsselskapet hadde regien av. Utover i uka steg også besøktallet, både fordi været ble bedre, og fordi arrangementet Sail Húsavík ble lagt samtidig med en tradisjonell sommerfest i byen. Da sommerfesten startet, kom også hoppelott for barn, tivoli og karuseller, sukkerspinn og plasttelt, som kanskje ikke er den rammen som forbundet ønsker for sine arrangementer. Men for islendingene var dette den første kystkulturuka, og de valgte å legge dette samtidig med kjente arrangementer som de visste at det kom folk til. Om sommeren er det ofte flere tusen turister som vil oppleve hval-safari fra Húsavík, byfesten trekker folk og åpningen av et EU-finansiert kunst- og forskningssenter sikret deltakelse fra topp politisk og administrativt hold. De islandske arrangørene var også godt fornøyde med oppfølgingen i media gjennom daglige TV-sendinger og radio-sendinger.

– Denne gangen kolliderte det nordiske arrangementet med vårt hjemlige landsstevne i Egersund. Til neste år er det et nordisk arrangement i Ebeltoft i Dan-

mark, og et internasjonalt stevne i Brest i Frankrike som Forbundet KYSTEN vanligvis har tatt på seg det norske ansvaret for. Her kan det bli duket for kollisjoner?

– Nordiske stevner skal heretter alltid arrangeres i forkant av Forbundet KYSTENs landsstevner, sier Tore Friis-Olsen bestemt. – I Norge vil landsstevnet og det nordiske stevnet samordnes til samme arrangement.

– Hvordan gikk hjemturen?

– Vi hadde nydelig vær, fine vindforhold og en flott tur. Vi var 130 om bord på vei til Island, men bare 80 på tilbaketuren. Fordi denne reisen var organisert som en medseilertur, ble det flere vakter på dem som reiste tilbake, men de tok det med godt humør.

– Hvorfor var det så få passasjerer på denne strekningen?

– Det blir bare gjettinger, jeg tror det var på grunn av for lite markedsføring av turen utenfor våre egne rekker. Medseilermodellen er relativt krevende å få til, men skaper et godt miljø. Alle jeg har snakket med har gitt uttrykk for at dette var en fantastisk tur som de gjerne vil gjenta. Vi må evaluere dette nærmere utover høsten. Vi må også vurdere hvilken rolle Forbundet KYSTEN skal ha i tilsvarende arrangementer. Dette har vært mer ressurskrevende for sekretariatet enn det vi planla i utgangspunktet.

– Er det andre ting du vil trekke fram?

– På Olsok var vi i Tórshavn på Færøyene, og der fikk vi overvære en fantastisk roregatta som ga oss noe å tenke på. Det var et folkeliv som minnet om VM i langrenn for oss. Færøyske tradisjonsbåter i flere klasser stilte på startstreken og ble heiet fram av et stort publikum. Reportere på TV og radio var minst like opphisset som våre sportskommentatorer var under VM like før Petter Northug gikk i mål med Marcus Hellner i hæla. Det hadde vært gøy å få til noe liknende under våre landsstevner, sier Tore Friis-Olsen.



Ta din åre fatt!

Forbundet KYSTEN satser også i år på en rokampanje. Alle kystlag får roknapper tilsendt for å arrangere ferdighetsøvelser i sine lokalmiljøer ved henvendelse til forbundet.

Konkurransen "Den gylne åre" har fem premier:

Rodd flest turer

- Person/personer premieres
- Kystlag/forening premieres

Rodd lengst totalt

- Person/personer premieres
- Kystlag/forening premieres

Den arrangør som har fått flest til å bestå Roknappen premieres.

Alle som har rodd mer enn ti turer eller ti nautiske mil pr. sesong får tilsendt diplom og pin.

Resultatene registreres med:

- epost til ro@kysten.no.
- sms, skriv kodeordet "ro" til telefon 1980
- telefon 22 42 42 82

Velg én av tre framgangsmåter for registrering og merk din melding med navn, forening, antall turer, antall nautiske mil, båttype. Alle kan få tilsendt en folder der man kan føre opp sine turer.

Resultatene publiseres på www.kysten.no