

*Å tenkje geitbåt
– og byggje ein*

BÅTAR I MØRE OG ROMSDAL BAND 1

DEI GAMLE FORSTO MYKJE 2




FAGBOKFORLAGET

Jon Bojer Godal

*Å tenkje geitbåt
– og byggje ein*

Jon Bojer Godal

*Å tenkje geitbåt
– og byggje ein*



FAGBOKFORLAGET

Copyright © 2019 by
Vigmostad & Bjørke AS
All Rights Reserved

1. utgåva 2014 / 1. opplaget 2014

ISBN: 978-82-450-3089-1
ISBN (trykt): 978-82-321-0439-0

Tilrettelagt for e-bok: John Grieg: Bergen

Framside: Type-it AS

Spørsmål om denne boka kan rettast til:
Fagbokforlaget
Kanalveien 51
5068 Bergen
Tlf.: 55 38 88 00 Faks: 55 38 88 01
e-post: fagbokforlaget@fagbokforlaget.no
www.fagbokforlaget.no

Materialet er verna etter åndsverklova.
Utan uttrykkjeleg samtykke er eksemplarframstilling
berre tillate når det er heimla i lov eller avtale med Kopinor.

INNHALD

Forord	11
Innleiing	13
Vi ser for oss fire band i ein serie	13
Vi	13
Vi har fått stønad frå mange	15
Kvifor skriv vi om å byggje?	15
Tradisjon eller diktverk?	16
Handverk er også vitskap	18
Kanskje vi også har laga eit analyseverktøy	18
Om ordbruk	18
Del 1. Tenkjinga	25
1. Om innsamlinga av stoffet	27
Mange år	27
Vegen til geitbåten	29
2. Om å oppdage ein båt	37
Geitbåten	37
Geitbåtfæringen, protobåten i systemet geitbåt	37
Båten del for del	39
Ulike bruksføremål	52
Båten er definert ved sine mål	53
Vi var modige og sjølsikre	53
Hos Ole Skålvik	55
Ole fekk ei gåve	55
Gåter skal gjetast og frukt skal mogne	57
Geitbåt er ikkje lik geitbåt	57
3. Å tenkje båten	59
Om abstraksjon	59
Vi nyttar improvisasjon i fleire tydingar	60
Å tolke kjølspor	63
Oppdagande læring	64
Rytme i arbeidet	65
Å skapa båt	65

4. Grunndrag i indre bilete	67
Båten skal fungere	67
Båten skal roast	70
Båten skal seglast	72
Båten skal vera bergeleg	73
Båten skal føre last	74
Båten skal liggje under bruket	75
Båten skal på land	75
Skip og båt har noko felles med ski	76
Nærare om ski	77
5. Vi kan tala om bakteppe	81
Allmenne rammevilkår	81
Båten er noko vi vil	81
Båten som abstraksjon	81
«Teikning er berre plunder og heft»	82
Posisjonsbyggeri	85
Geitbåten som døme på ein tenkjemåte	86
6. Båtbyggjaren lyt kjenne båttypen	87
Båtkjennar	87
Geografien i båten	87
7. Å rekne og måle	91
Båtmål	91
Tabell over måleeiningar	94
Måleeiningar	95
Alen er kroppsmål og alen er gamle mål	96
Byte av alen	96
Om å uttrykkje seg med tal og å rekne i brøk	98
Form og brøk	99
Matematikk og fysikk	101
Bordmun midt	104
8. Stamna smidr	107
Å lage stamn	107
Berre ei fjøl?	107
Sirkel og brøk	113
Sirkelslag ein gong til	113
Ròn og sprang	114
Rom	115
Halvrom	117
Rømming	117
Rømming og plassering av segl	118
Breidd i høve lengd	119
Dette er ikkje talmystikk	120

9. Å hogge hals	121
Esoterisk kunnskap?	121
Vi tek for oss ein framhals	121
Halsane er ulike	123
10. Sjå, sanse og kjenne og erkjenne	125
Kontroll av form ved sikting	125
Høvle den vegen vatnet går er å tenkje båten	125
Å kjenne	125
Å erkjenne.	126
11. Vi prøver tenkjemåten mot skip frå historia	127
Kor stor var Krossudin?	127
Rom	130
Halvrom og sess.	131
Rom, halvrom og arkeologi	131
Nemning med sesse.	133
Samanslegne rom.	136
Logikken bak lodinga (lottinga)	136
Del 2. Bygging.	139
12. Vi treng material	141
Vi startar i skogen	141
Om å leite	141
Stammemne.	142
Vi leitar undved og bordved i same teigen.	146
Vi ser på trea.	146
Bestandshistorie.	150
Til ein færing treng vi desse emna:	150
Boniteten og lyset.	152
Genar.	154
Aldersved	156
Vi lyt ta det vi finn.	156
Bordved.	158
Innved	163
13. Tilverking	173
Lagring eller tilverking straks?	173
Kjøl.	174
Halsemne	177
Bord.	177
Innved	179
Tørke på mara	180
Tørke i stabel	180
14. Mål i båten	183
Førstemålet	183
Båtmålet	184
Rom	184

Rømming	185
Dimensjonar kjøl.....	186
Vi høgg kjølen	187
Vi høgg bakhalsen	192
Vi høgg framhalsen	193
Vi høgg overhalsen	196
Tørking av tilhogne emne	196
15. Vi går i gang med bygginga	197
Verkty	197
Ein båt i bygging medan emna til neste tørkar	197
Reiset er ein konstruksjon	199
Kjølen	200
Lodda (lotta).....	200
Stamnane	201
Høvling kjøl	205
Høvling av lodd (lott) og stamnar.....	208
Lodda (lotta) er med i lengd på stamnskjerv.....	210
Lodding (lotting)	211
Skjerving	212
Skjervingssi og sitjøre	213
Å nykkje og klinke.....	214
Stemning og stemningsbukk	218
Snor, og snormål	218
Rønmål og sprangmål.....	218
16. Vi legg Botn	219
Felling av bakhalsen	219
Strek.....	226
Su	229
Si.....	229
Framhalsen	233
Medik	233
Første omfar	236
Remma (bakremma)	237
Handlingsmønster som kunnskapsberar	237
Målepunkt, skórding og handlingsboren kunnskap.....	238
Vi legg remma i nytt perspektiv	241
Rekkefølgja i arbeidet med å felle og klinke attåt eit bord	243
Først.....	243
For det andre	246
For det tredje	246
For det fjerde	247
For det femte	247
Sauming	248
Utmedika	248
Overhalsen	251
Botn.....	252
Felling av botnband.....	253

17. Sida.....	257
Kjemper og rip	257
Tynning.....	258
Måla på kjempene	258
Ripa	259
Å skjæra over	261
18. Band, esing, tofter, lyroddar og langise	263
Opplenn/overband	263
Æsing.....	264
Vi smør under banda	268
Nagling	268
Langband	274
Lyroddar	277
Langis	279
Keipar	280
Tofter.....	282
Tiljer og plikter	282
Undskord	284
Nuglehol	285
19. Årer, styre, rigg, Bråd og måling	287
Årer	287
Master	291
Ståande rigg	293
Rå	294
Rakke.....	295
Segl.....	296
Sauming av segl	298
Bordstikke.....	301
Styre.....	301
Jarverk	304
Ausekar	306
Bråd	309
Måling	310
20. Diverse lister	313
Informantar	313
Litteratur.....	313
Register	315

FORORD

Geitbåten høyrer til på Nordmøre. Vi har levande tradisjon for både bygging og bruk. Samstundes er det den båttypen i Noreg som har endra seg minst etter at sagteknologien vart teken i bruk i båtbygginga. Om eit menneskap frå Gokstadskipet, som segla på Harald Hårfagre si tid, kom ombord i en geitbåt ville det truleg berre være at styret ikkje var fest på sida han ville undre seg over. Det at denne båten er så opphavleg og så komplett som gjenstand med lang historie, gjer at han har ei særskilt viktig rolle som historieforteljar i vår tid.

For tre-fire mannsaldrar sidan var færingen ein heilt sentral del av dagleg liv på Nordmøre. Ein båt å ro i laut alle ha. Båten var like viktig som bilen er i dag. No for tida lyt dei fleste lese seg til kjennskap til geitbåten og bruken av han.

Denne boka brettar ut tre plan.

Det eine er den konkrete gjennomgangen. Vi får ei detaljert omtale av båten del for del og oppskrift på bygging av en færing. Arbeidet startar i skogen og sluttar med rigging og smøring. At forma på båten er knytt til så stor bruk av tal og brøkar vil undre dei fleste, og båtmatematikk er eit nyord.

Det andre planet er den komplekse verda av røynsler, innsikt, refleksjon og kunnskapsberande handlingsmønster som båtbyggjaren ber med seg i sitt arbeid. Boka byggjer på ein omfattande kontakt med tradisjonsberarar. Forfattaren sjølv har bygd mange båtar, slik han har lært av dei, og han har supplert med detaljar som er funne fram til ved å granske mange båtar. Forfattaren har også rodd mykje. Han har segla og han har fiska.

Dette er ikkje ei bok om handverk sett frå utsida, men ein freistnad på å uttrykke det handverkaren vurderer og gjer i sitt arbeid. Til denne innfallsvinkelen

høyrer språket som er knytt til utøvinga. Tydinga av mange særlege ord er nøye forklara.

Det tredje planet dreier seg om det å tenkje. Fleire stader i boka møter vi setninga: Båtbyggjaren tenkjer båten, og så blir han til. Før båten blir bygd er han ein tanke i båtbyggjaren sitt indre. Sett på denne måten blir handverket noko svært abstrakt. Forfattaren prøver å kle i ord noko av den store kompleksiteten som ligg til grunn for uttrykket handlingsboren kunnskap. Denne kunnskapen er på ein gang noko praktisk nært og konkret og samstundes noko av det mest abstrakte vi kan ha for oss. Tankearbeidet som ligg bak formene i båten er ein måte å tenkje på. Vi står langt på veg andsynes ein slags filosofi. På den måten handlar handverket om noko eksistensielt menneskeleg.

Boka vil være nyttig for alle som arbeider med båt, alle som arbeider med handverk og spesielt for dei som bruker tre som materiale. Som ein veg til innsikt i den nære kulturhistoria er ho av allmenn interesse. Ikkje minst burde boka være aktuell for kunnskapsteoretisk orienterte. Den eksistensielle dimensjonen, handverket som sjølvforståing, handlar om det å være ein reiskapsbrukande art.

Nordmøre museum med sine ulike avdelingar, der Geitbåtmuseet er ein av dei, har både geitbåten og handlingsboren kunnskap som viktige oppgåver. Vi er takksame for at Jon Bojer Godal legg ned så mykje arbeid som han gjer i desse helt sentrale delane av Nordmøre museum sitt virkefelt.

Vi ønskjer lesarane lykke til med denne boka og ser med forventning fram til den neste i en serie på i alt fire bøker om båtar i Møre og Romsdal.

Ståle Tangen direktør, Stiftelsen Nordmøre museum



Fig. 0.1. Første seglturen med geitbåt. Det var i 1981. (foto Arne Terje Sæther)

INNLEIING

Vi ser for oss fire band i ein serie

Denne boka handlar berre om det å tenkje og byggje båten. Båten i dette tilfelle er noko så snevert som ein søfjordsfæring. Søfjordsbåt er den slags geitbåtar det er flest av (sjå fig. 2.1. side 36). Tanken er at denne boka skal kunne vera eit bakteppe for seinare band i serien.

Ein båt er noko konkret, kjøl, undved, bord, saum, tilfar og framdriftsmiddel som er årer og segl. Framstillinga her handlar likevel om mykje meir enn den harde båten. Vi tek først og fremst for oss det mjuke attom, vi prøver å bera fram dei tankane som styrer prosess, form og tilpassinga til funksjon. Såleis er denne boka meir enn noko anna ei framstilling av det vi kanskje kan kalle teori om det å byggje båt i tradisjon. Helst vil vi kalle det tenking kring det å byggje og bruke båt.

Vi tenkjer båten, og så blir han til. Vi brukar båten og det uttrykkjer ein måte å tenkje på.

Klinka båtar i Møre og Romsdal er meir enn geitbåt. Vi har mellom anna snidbetningar, lystringar, möringar, prammar og eikjer. Ei fullstendig framstilling kan vi ikkje klare å få til. Når vi seinare band tek for oss bygging av andre båttypar enn geitbåt lyt framstillingane bli kortare. Det vil dreie seg om snidbetning, möring, lystring og flatbotningar. Vi vil og streife bygging i kravell. Eitt band vil ta for seg bruken av båtane. Då lyt vi også ha for oss byggverka ved sjøen, stø og vorr, naust og sjøveg, bryggje (bud) og skjå.

Når vi har gått gjennom bygging og bruk, er vi parat til å legge merkje til detaljar i båtar vi ser nærare

på. Difor vil det koma ei framstilling som omhandlar båtar som er målt og analysert, også det i eit seinare band.

I Møre og Romsdal finst det teikningar av svært mange båtar. Difor ser vi for oss at vi i eit fjerde band vil leggje inn alt som finst av teikningar. Det dreiar seg om i alt kring 30 farkostar, frå flatbotning til stor jekt.

VI

Framstillinga i denne boka er resultatet av ein lang prosess. Mange personar har vore med. Spørsmål og problem er diskutert med alle som har vore tilgjengelege. Subjektet, skrivaren av boka, eg, Jon Bojer Godal som står med forfattarnamn, kjenner seg korkje som skapar eller eit eintal. Eg skriv på bakgrunn av ein prosess, på bakgrunn av eit *vi*, oss som har vore med.

Desse *vi* er, for utan alle dei gamle som har fortalt og synt, særleg Øystein Ormbostad, Gunnar Eldjarn, Bjørn Skauge, Kolbjørn Botten etter kvart også Einar Borgfjord, Åsmund Kristiansen, Øystein Elgvasslien og Terje Planke. No er jamvel seglmakaren med; Oddbjørn Gundersen på Frei.

Gunnar Eldjarn har lese og komentert utkast til manuskript, Øystein Ormbostad (Ø.O) og Steinar Moldal (St.M.) har illustrert. Øystein Elgvasslien (Ø.E) og Kristin Mellbye K.M) har levert mange fotografi. Når ikkje anna er sagt er det forfattaren som har fotografert og i



Fig. 0.2. Arne Terje Sæther.(foto KASAVI)



Fig. 0.3. Lisbeth Dahle. (foto Jostein Fondenes)

mange samanhengar som lekk i dokumentasjonsarbeid for Norsk handverksutvikling (no Norsk handverksinstitutt).

Første seglturen var i 1981. Det var saman med Arne Terje Sæther og Lisbeth Dahle. Dei hadde vore elevlar på Fosen Folkehøgskole. Etter den turen kunne ikkje geitbåten leggjast til sides. Bokstaveleg tala avgjerande viktige trådar vart knytte attover mot ein omfattande tradisjon. Det var på den turen vi fann ullseglet som seinare har vore utgangspunkt for mange nye. Arne Terje snubla i det i eit nedrasa gammalt naust.

Å skrive subjektforma *eg* passar difor ikkje særleg godt med realitetane. Ord som *man, en, noen, somme, ingen andre* er dessutan former som ikkje fell i smak i denne samanhengen, og å skrive *forfattaren* høyrer litt for høgtidsamt ut.

Vi kjenner oss som medium og utroparar av eit stoff som har ein kollektiv karakter. Det er kollektivt ved at denne synleggjeringa kjem frå eit omfattande samarbeid. Stoffet er kollektivt også ved å vera henta ut av skikk og bruk. Ingen av dei eldre som vi har lært av uttrykkjer noko om at dei *fann opp*. Dei levde ut ein skikk i form og handlingsmønster. Det *var slik*.

Særeige for skikkane er at dei er felles innafor kulturkrinsen, på sett og vis bundne former. Samstundes tilpassar kvar og ein av oss desse skikkane på ein levande måte. Vi er medskapande i utforminga av samfunnet. Kvar einskild båt er laga etter strenge, men det finst

ikkje to som er heilt like. Dei er individuelle. Kvar er skapt av den båtbyggjaren som sto for verket, og utan at han signerte det. Skikkane er fellesskap i form. Dei er reiskap for individet. Det er altså først og fremst skikkane vi talar om. Når vi tek for oss den einskilde båten er det for å konkretisere kva som er skikk og bruk. Vi vil sjå etter det gjennomsnittlege så vel som yttergrensene for variasjon innom normer vi har funne.

Båtbyggjaren er fullt medveten om at kvar båt er ein individualitet og at kvar byggjar har si særlege form. Poenget her er at båtbyggjarane ikkje såg på det individuelle som overordna det kollektive, det som var skikk og bruk. Tvert om var det personlege noko som berre stod for variasjon innafor skikken dei kjende seg eitt med. *Det kollektive normsettet* blir på denne måten både ramme, reiskap og føresetnad for den individualiteten som skal uttrykkjast i det einskilde bygget.

Difor seier vi vi. Lesaren får ta til takke med subjektet vi. Somtid tyder det eg (sterkt subjektiv framstilling), somtid tyder det forfattaren (mogne og reflekterte personlege standpunkt), men som oftast er det eit sant *vi*, resultat av drøftingar med ein eller fleire av dei som er ovanfor utan at det kvar gong blir vist til kven som tok del i drøftingane. Nokså ofte står vi andsynes eit stort *VI*. Det vi skriv speglar kva ein heil kulturkrins sto for.

Av og til skjer det likevel at forfattaren går ut over og ut av den kollektive karakteren som stoffet har. Då bør

han koma seg i hug med å skrive *eg, skrivaren av denne boka, forfattaren eller dette er eit påhitt*.

VI HAR FÅTT STØNAD FRÅ MANGE

Først ute med stønad var Norsk kulturråd. Det var så tidleg som i 1980 då vi fekk reisedekning for å måle opp båtar og samsegle med informantar. Seinare har vi fått støtte frå mange. Det gjeld dels beinveges stønad til arbeid med båtane frå Norsk Faglitterær forfatterforening, Norsk Handverksutvikling, Nordmøre museum, Romsdalsmuseet, Sunnmøre museum og ikkje minst Møre og Romsdal fylkeskommune. Mykje av dokumentasjonsmaterialet skriv seg frå prosjekt som har vore initiert og finansiert av Norsk handverksutvikling (NHU).

Stønad til arbeidet gjeld også oppdrag som har hatt sin avgrensa karakter, men likevel gjort det mogleg å skaffe fram stoff som er føya inn i den større samanhengen. Det gjeld oppdrag frå Vikingskipsmuseet i Roskilde, Norsk Handverksutvikling, Norges Forskningsråd, Norsk Museumsutvikling og igjen musea i Møre og Romsdal. Solrunn Pedersen har vore tolmodsam korrekturlesar.

STOR takk til alle som har stødd opp om arbeidet.

Prosjektet har teke lang tid. Vi lyt også takke alle som har ytt for tolmodsam venting på resultat. Vi vonar dei ikkje blir skuffa no, når vi er i siget med å få stoffet ut og tilgjengeleg for ein kvar.

KVIFOR SKRIV VI OM Å BYGGJE?

Å skrive bok om å byggje tradisjonsbåt kan synast å vera eit temmeleg fäfengt tiltak. Dei få som skal lære seg å byggje skal helst gjera det og ikkje sitje i stolen med ei bok. Å lære å byggje er noko som skjer med verkty i handa på stabbar og benk. Det som båtbyggjaren treng av litteratur er helst ei notatbok der han har skrive opp mål på båtar han har bygd eller målt.

Resultat av måling av båtar vil bli framstilt i ei anna bok. I denne er opplegg og intensjon eit anna. Det som vi skriv her kan vera til nytte for kjøparar av båtar. Dei kan få impulsar til å forstå kva dei skal kjøpe. Det er lite inspirerande å vera båtbyggjar når kjøparen ikkje veit kva han skal ha.

Framstillinga av båtbygginga er såleis først og fremst ein freistnad på å få fram kva tankar båtbyggjaren lyt la gå gjennom hausen når han skal planleggje og gjennomføre eit bygg. Tankane er knytt til handlingar og handlingsmønster retta mot ein fysisk ting som skal få si utforming. Dei tankane vil båtjøparane gjerne få ta del i.

Vi skriv også av di trådane attende til den levande tradisjonen er farleg tynne. Å kunne byggje geitbåt er det berre to - tre stykke som er inne på. Oversyn over heile komplekset er det vel ingen som har. Det som er skrive her i denne boka er resultatet av arbeid med temaet i 30 år. Øystein Elgvasslien er den som i dag er best på utøving. Han har halde på i seks år og tek til å bli ganske stø i faget.

Båtbyggjaren tenkjer båten og så blir han til. Det er ikkje rart at det heiter å skapa båt. Båtbyggjaren sin tanke, den abstraksjonen han har av han, er utgangspunktet. Handverk er konkret og svært abstrakt på ein gong.

Båten som konkret byggverk og bruksgjenstand er svar på tankar og behov. Når båtbyggjaren byggjer lyt han ha behov og eigenskapar klart for seg. Kva skal båten brukas til, av kven og kor. Samstundes blir desse tankane omsett i konkrete handlingar, handlingsmøn-



Fig. 0.4. Øystein Elgvasslien i arbeid. (foto K.M.)

ster, mål og kombinasjonar av mål på ei form som han skaper.

Vi freistar å få fram dette at ein båt med lange tradisjonar attover i tida er ein svært gjennomreflektert gjenstand. Material, handlingsmønster og form er vovne i hop i en vev som gjer at nesten kvart einskild arbeidstak og kvar einskild detalj har ei meining. Såleis er dette også noko vi kan kalle ei filosofisk framstilling. Vi dveler ved dei tankane som handlingsmønster og form uttrykkjer.

Det vi skriv om geitbåten syner vonleg kva slags refleksjonar og handlingar som kviler bak ein kompleks bygge-tradisjon. Vi kan ikkje gå tilsvarende djupt inn på alle tradisjonar. Geitbåten får stå som døme. Vi trur heller ikkje at lystringen er tilsvarende omfattande gjennomreflektert. Samstundes ber han i seg mykje av dei røynslene som geitbåten bar på. Når det gjeld snidbetningen derimot, er det lite som tyder på at ikkje også den står for tradisjon som ber i seg djupner av refleksjon som vi hittil berre aner konturane av. Diverre vart det slutt med å bygge slike båtar for tidleg til at tradisjonen i tilstrekkeleg grad vart gjort tilgjengeleg for oss som er etterpå.

Vi freistar altså å skrive om bygging av geitbåt så nært knytt opp mot dei konkrete og reflekterte handlingane som båtbyggjaren utfører når han byggjer som vi kan klare. Om vi lykkast med å gjera handlingane tydelege for ein lesar, er det berre den tolmodsame lesaren som kan svara på.

Ja for tolmodsam lyt han vera. Det er ei kompleks form og eit komplekst mønster av handlingar som skal framstillast. Vi tek sjansen og prøver.

Når det så skal skrivast detaljert om ein viss slags båt, er geitbåten eit særleg godt døme. Det er av di han er så organisk. Alle delane høyrer liksom i hop. Dertil er detaljane tydeleg lesande. Geitbåten er også mellom dei båttypene som har ei lang historie attom seg når det gjeld form, teknikk og utføring.

Det ligg altså ein forfengeleg tanke til grunn. Vi freistar å famne inn i ord noko som først og fremst lyt liva som handling. Båten høyrer til ein av dei viktigaste føresetnad for mennesket sitt livsopphald i det landet som vi bur. Båten er kanskje det viktigaste kulturproduktet som vi har. Sett i den større samanhengen i det å vera menneske i ein natur der skog, hav og fisk er dominerande element er båten noko heilt avgjerande. Vi kan ikkje då velje å lata vera. Det er berre spørsmål om korleis vi skal få det til.

TRADISJON ELLER DIKTVERK?

Vi syner til side 27. Der fortel vi om den lange vegen med å oppdage båten. No vil vi freiste å få ord på det å

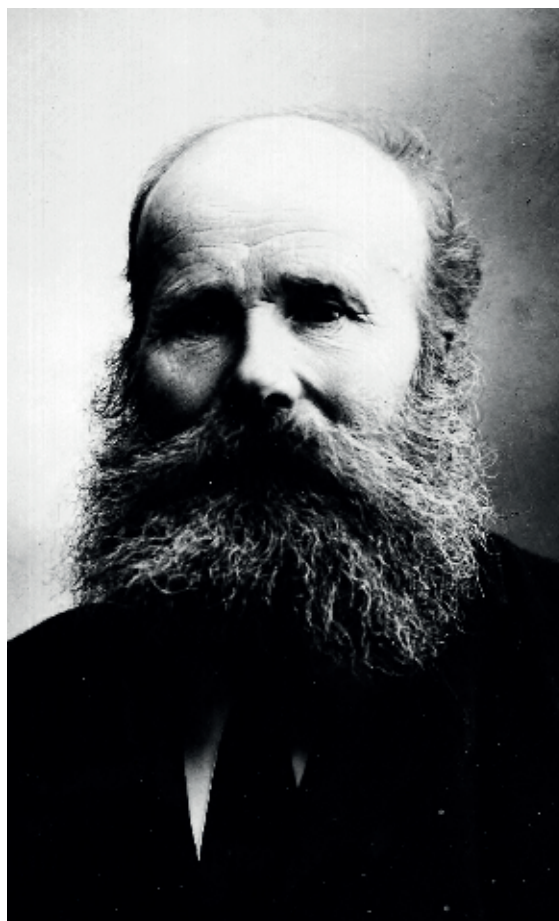


Fig. 0.5. Ole Andersson Reiten (Ola Sakså ofte berre kalla Saksin). (bilde frå Birkelund 2004)

byggje ein geitbåt. Det er noko anna å syne enn å skrive det greitt. Det er nok lettare å sjå på og herme rørsle enn å lesa. Vi vågar likevel spranget frå handling til ord.

Gangen i arbeidet, slik som han blir framstilt her, er ikkje ein rein tradisjon. Vi har ikkje lært det heile hos ein person eller i eitt visst miljø som meistra denne bygginga. Vi fekk ein god start hos Ole Skålvik i Halså i 1987 og i 1988. Frå før hadde vi noko ballast ved å ha vore med på bygging av tradisjonsbåtar lenger nord. Likevel var det mange bitar å pusle saman. Om vi har nådd målet vårt med å rekonstruere byggeprosessen slik at Ola Sakså, Ole Korsnes, Jon Hendset, Nikolai Knutsen Hoset, Lars Rabben, Samuel Brubæk og alle dei hine ville godkjenne arbeidet er ganske uvisst, og vi får aldri vita det. Vi er komne for seint.

Desse gamle meistrane levde under kår som vi vankeleg kan sjå for oss. Ole Korsnes fortalde til lektor B.S. Tranøy ein gong på 1930- talet: *Æ va me'n Ola Sakså i tre*

år, frå våra og te jul og lært båtbygging. Det va i 1892, 1893 og 1894. Betengelsan va at æ skull ha litt dagpæng, men det vart dei ikkje nå tå, før båtbyggar'n sjøl ha ikkje meir hell ti kronå før å byggje ein færing, og så ha vi maten. Æ fekk ti kronå til sammen di tre åra æ va me'n. (Tranøy 1937)

At vår ypparste kunnskap har levd under slike kår samstundes som andre bygde opp store rikdomar på fiskeria er ikkje akkurat til vår ros som nasjon å re-kne. Dei gamle båtbyggjarane sine evner til å tenkje klårt og å uttrykkje tankane sine som komprimerte kunnskapspakker i form på båtar er imponerande. Sett i lys av at dei levde under tronge kår og var lågt plassert i det offisielle sosiale landskapet er det freis-tande å ty til ordet overveldande. I dette bandet vel vi å sjå heilt bort frå sosiale og personlege dimensjonar . Vi ser berre på tenking og handlingsmønster. At det var på eit naustloft at Ola levde saman med kona si er likevel med på å gi energi til motivasjonen vår for å arbeide med stoffet.

Vi skriv no om bygginga i ein samla gang i arbeidet frå vi gjer oss kjende i skogen til båten er smurd. Noko av det vi skriv er *soge frå eige bryst*, noko har vi lært frå andre. Etter knappe 20 båtar med *eigne hender* er eg ikkje heilt utan røynsle, men røynsle i eit fagleg tom-rom er lite verd. Det er i møtet mellom røynsle og eit fagmiljø at vi utviklar oss. Avgjerande for vår forståing har vore møtet med eldre båtbyggjarar og eldre brukarar av båtane.

Arbeidet med å måle opp og å analysere eit stort tal båtar har også vore viktig. Etter kvart kjenner vi på at det å finne ut av ein båt liksom er å føre ei samtale med den som bygde. Det er spørsmål om å tolke og forstå. Vi ser detaljar som det er rimeleg grunn til å dra slutningar av. Vi kan av måten ting er gjort på, lesa ut tankar som det er svært truleg at båtbyggjaren hadde. Det treng ikkje alltid å vera ein uttenkt tanke hos den konkrete båtbyggjaren som har laga den båten som vi ser på. Vi kan like gjerne stå andsynes eit reflektert grunnlag som det tradisjonsborne handlingsmønster byggjer på,- at det dreiar seg om det vi kallar handlingsboren kunnskap.

Øystein Elgvasslien har vore viktig medspelar. Han er den som no meistarar å byggje geitbåt. Mange detaljar vi seinare kjem til å skrive om kjem frå opp-dagingar som han har gjort. Han byggjer svært fine geitbåtar.

I bygginga støyter vi stadig på problem som vi løy-ser. Løysingane kjem dels frå drøftingar med andre og dels frå eiga gjennomtenking. Om løysingane våre ligg nær dei opphavleg eller tradisjonsborne eller om dei er fri dikting, kan somme gonger vera vanskeleg å halde styr på. Mykje kjem av seg sjølv. Det er svært viktig å ha

intensjonen for seg, det klare indre biletet av den båten som vi skal byggje. Refleksjonen gjer at detaljar vi lurar på kan stige fram som logiske svar på eit behov.

Mangt kan likevel gjerast på fleire måtar. Då spørst det om vi lyg eller talar sanning, om vi diktar eller om vi fører vidare ein tradisjon. Framstillinga kan bli keisam av stadige merknader om kor kunnskapen kjem frå. Det får stå si prøve. I den historiske samanhengen er det viktig å vera klar på dette punktet.

Skiljelinene er i praksis ikkje særleg skarpe. Ei kvar vidareføring av tradisjon dreiar seg om ei gjenfødning av kunnskapsstraumen i det einskilde mennesket og frå den tida det lever i. Likevel blir det stor skilnad på den som veks opp i eit kunnskapsberande arbeidsfellesskap og den som berre har bitar å halde seg til. Det opne ro-met mellom den som fekk høve til å byggje mange båtar i lag med ein som kan og på og den som med møde puslar saman spreidde glimt frå ein elles bortkomen tradisjon, kjennest av og til litt for stort. Vi lyt vera ær-lege og spørje om røynsler og refleksjon er tilstrekkeleg grunnlag til å få bitane samla til eit heile.

Vi kan stille fire spørsmål:

1. Følgjer vi dei grepa og handgrepa som tradisjons-berarane før oss har lært/synt oss?
2. Er det rimeleg god prosessuell og logisk samanheng mellom det vi har lært, det vi kan sjå av verktøyspor o. l. og det vi har tatt oss til på eiga hand?
3. Blir resultatet i form av ferdige båtar så bra at vi kan seia det er *ekte geitbåtar* vi byggjer?
4. Har vi forstått båten så godt at vi i bygginga av han kan tilfredsstille dei ulike behova han skal stette og innafor tradisjonen sine rammer?

Vi vil ikkje svara, men lata spørsmåla liggje under i det som vi seinare etter kvart kjem inn på. Mange vil sy-nest at det er nok å halde seg til resultatet, at eit rime-leg godt svar på tredje spørsmålet er godt nok. Ser vi på båten som handverk, både som produkt og prosess, er produktet ein logisk konsekvens av prosessen, og prosessen heng nøye saman med forståinga. Då er det som ligg til grunn for spørsmål 1. det vindauga som vi har fått høve til å kikke inn gjennom medan det er i svara på spørsmål 2. og 4. at kunnskapen i båten løy-ner seg.

For oss er prosessen og forståinga viktigare enn pro-duktet, men produktet er vilkår og synleggjering. Det er ein ubryteleg samanheng. Vi lyt pendle mellom fleire innfallsvinklar for at det heile skal bli sett og forstått.

HANDVERK ER OGSÅ VITSKAP

Vi freistar å få fram at det attom den innvikla forma som ein båt representerer ligg eit vel utvikla tankemønster, og som for ein del ligg på eit overraskande nivå både av presisjon og abstraksjon. Vi får vonleg fram at det ikkje er prinsipielle skilnader på den vitskapen båtbyggjaren uttrykkjer og på ingeniøren sin. Skilnaden ligg i uttrykksform og publiseringsmåte.

Båtbyggjaren publiserer i form av ein båt. Forfattaren publiserer i form av ei skriven bok. Ingeniøren publiserer i form av eit litterært produkt der teikningar og tal og skrivne ord uttrykkjer det han har produsert. Den fysiske produksjon blir for båe desse gjort av andre. Skilnaden ligg også i at båtbyggjaren uttrykkjer seg ved prosess retta mot eit materiale og der resultatet er ei form som skal fungere. Dei to hine uttrykkjer seg i eit språk som formidlar budskapet deira i ei form som kan lesast som ord og teikning.

Av di båtbyggjaren uttrykkjer seg i prosess og produkt, medan den litterære produsenten uttrykkjer seg i meir verbale og litterære termar, vil vilkåra for kommunikasjon vera svært ulike for desse to. Verbalt språk er allment. Den immanente handverkarkunnskapen er spesiell. Handverkskunnskap på det nivået vi talar om er det vanskeleg å kommunisere utanfor miljøet av dei som kan handverket.

Freistnaden her har vore å formidle noko om at det i prosessen og formkonseptet som ligg til grunn for ein båt, kviler ein høgt utvikla refleksjon, og når det kjem til stykket på eit svært abstrakt plan. Så lenge denne refleksjonen og desse abstraksjonane berre kviler i det å byg-

gje, vil dei vera svært lite tilgjengelege utanfor krinsen av kyndige båtbyggjarar.

Vi prøver med dette kapitlet å pakke tankar om båtform inn i så allmenne vendingar at dei vert lesande også for den som ikkje er båtbyggjar. Det er vona vår at dette skal lette lesinga også når vi kjem inn på den konkrete prosessen å byggje.

KANSKJE VI OGSÅ HAR LAGA EIT ANALYSEVERKTY

Siktemålet vårt med arbeidet har vore å få tak i korleis bygginga vart gjort og korleis båten vart tenkt. Om vi har lykkast med dette har vi lagt ei plattform. Vi har framstilt ein tenkjemåte og ei arbeidsform som vil kunne vera utgangspunkt for ei forskning. Ei slik forskning vil ha tradisjonen som grunnleggjande premiss.

Vi har prøvd på dette i drøftingane våre. Til dømes har vi lagt blikket litt til sides og sett på vikingskip under ljøs av den tenkjemåten som tradisjonen har bore i seg. Resultata av desse sideblikka har styrkt tanken om at tradisjonen kan vera eit filter å lesa gjennom når vi vurderer skips- og båtfunn. Enno er det for tidleg å postulere omfattande, men det er ikkje for tidleg å arbeide vidare med å utvikle kunnskap om form i tradisjonen når vi analyserer skip og båtar frå andre tidsaldrar og frå andre område.

OM ORDBRUK

Til kvar båttype har vi eit sett med nemningar som er i bruk. Somme av nemningane er særlege for typen, me-

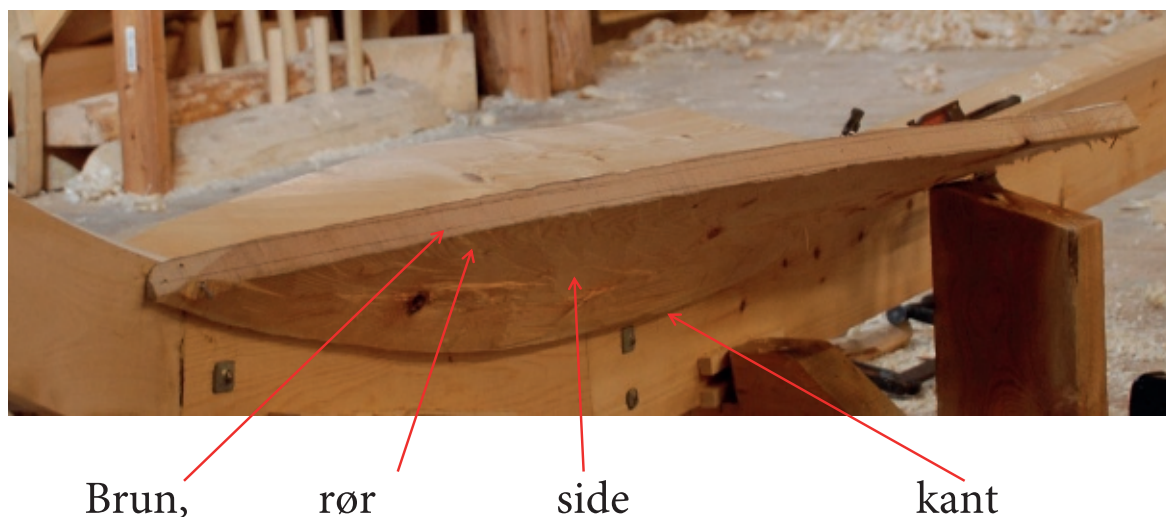


Fig. 0.6. Bildet syner brun, rør, side og kant på ein bakhals. (foto Ø.E.)

dan andre er felles for fleire. Vi vil så langt kunnskapen vår strekk til nytte dei termene som høyrer typen til. Orda er ein integrert del av tradisjonen. Til dei løglege detaljane i så måte høyrer nordmøringen sin måte for å seia kor i båten den aktuelle delen er. Det kan til dømes seiest; *stamnskjerven fremmer* og *stamnskjerven atter* der andre ville seia framstamnskjervingen og atterstamnskjervingen.

Ordet å skjerve og ei *skjerving* (det same som eit *skarv* (n)), er heller ikkje vanleg over heile landet. Det vekslar mellom å bli sagt skarv og skjerving. Ole Skålvik kunne tala om skarvet som objekt, men skjerving som fullført handling. Dette er ein så nyansert måte å ordleggje seg på at det er vanskeleg å koma seg i hug i ei skriftleg framstilling. I Trøndelag og nordover vert det sagt *skar* eller *skarv* og *skara* eller *skjerve* som verb. I vanleg skrift vil det truleg heite *skraskøyt*. Ordet skarv eller skjerving har samanheng med å skjera. Det er ein skraskoren ende, men ordet vert også nytta om omlegg. Det heiter skjervingsnever mot møna på eit tak. Sponleggjarar kunne tala om kor mykje dei skjerva spon som vart lagd på taket.

Mest problematisk er det når den avslutta handlinga går over som nemning på objektet. Vi skjervar stamn til lodd (som heiter lot eller lott andre stader). Det blir då eit *stamnskarv* og den av avslutta handlinga er *stamnskjervinga*. I dagleg tale hender det ganske ofte at den avslutta handlinga går over til å bli objektnemning. Stamnskjervinga blir då det same som stamnskarvet. Det er like eins som at *lottskaret* i Trøndelag går over til å heite *lottskaringa*. Dette er ikkje nytt. Johan Bojer nyttar ordet lottskaringa som objektnemning i romanen Den Siste Viking (Bojer 1923).

I den seinare framstillinga i denne boka vil vi halde oss til at orda (å) skjerve og (ei) skjerving. Når det trengst i ein presiserande samanheng kan vi likevel koma til å veksle med å nytte ordet skarv om objektet. Dette kan styrkje presiseringsnivået i framstillinga. Slik styrking har vi ofte bruk for i den skriftlege samanhengen.

Grunntydinga av *kjøl* er visstnok strupe eller barke (pusterør) (Torp 1919). For oss er det då naturleg å tenkje det som er ved, framom eller under halsen. I båten er det to sider og hals på kvar side. På ein merkeleg måte svarar då kjølen til det som heiter barke i eit laft. Det er barken i laftet som gjer at stokken ligg stødig. I båten er det kjølen som gjer at båten held seg på stø kurs. Kjølen lyt vera bein, ha ved som er så fri for spenningar som råd og dertil gi godt spikarfeste for halsar og kjølbord.

Mellom kjøl og stamn er det eit mellomstykke. Det heiter *lott* i Nord-Noreg og Trøndelag, men *lot* på Vestlandet. På Nordmøre heiter det *lodd* og somme stader *letting*. Vi vil i det seinare stort sett skrive lodd, etter som dette er den vanlege uttaleforma på Nordmøre. Ordet tyder; *som luter*. Loddet peikar skrått ned mot kjølen. I allmenn omtale kan det hende vi av og til jamvel vil seia lott.

Øksa vi brukar til grovarbeidet kan også bli kalla *røyarøks*, men Ole Skålvik sa *kjøløks*. Ho veg frå 3 – 3,5 kg. Kjøløkse på Nordmøre svarar til *ryarøks* i Trøndelag og til *breiøks*, *tæljeøks*, *skanteøks* og *bile* andre stader. Kjøløkse på Nordmøre har ei særskilt utforming og ei særskilt skjefting. Typologisk står ho ein stad mellom ryarøkse i Trøndelag og det som dei kallar *bile* i Hordaland.

Bile er mykje bruka ord og litterært i sær. Det har samanheng med at skriftspråket har mange oversjøiske ord i seg. Ordet bile tyder i utgangspunktet skarpretarøks, den øksa som bødlane nytta til halshogging. Seinare er ordet gått over på breie øksar meir allment og i Danmark i sær. Når det heiter bile i Hordaland ser vi det helst i samanheng med nærleiken til Bergen og oversjøisk kontakt der.

Under vedaholet og ved overgangen til bladet og i bakkanten av øksa er det eit innhakk. Det heiter *kverken*. Heile området mellom vedahol og *kjeft* kan bli kalla *sida* eller *bladet*. Den bakre delen, den som er under kverken heiter *skjegg*. Breie øksar har mykje skjegg. Kjeften på øksa er den sida som er kvass. Der har vi første *egga* som munnar i *piken*, *framhjørna* eller *nebb*, og *atterhjørna* som også blir kalla *grev*. Oppføre *egga* har vi *viggen*. Avrundinga mot bladet kallar vi *kinn* eller *kjake*.

Når det er langt frå vigg til vedahol seier vi at øksa er *lang*. Når kjeften er lang (målt på langs med skaftet), seier vi at øksa er *brei*. Når det er plan slipefas heiter det *lunnslipe* som også kan bli kalla *knivslipa* og når han er rund heiter det *voleslipe* som også kan bli kalla *økse. Slipinga kan vera litt rund mot *egga* jamvel om det er *lunneslipe*. Denne fremste avrundinga som kanskje er ½ - 1 mm brei kan bli kalla *brynvøl* eller *brynvor*. Vor er det same som vorr (i støa og tyder som verjar. Voren sikrar mot at vi bryt egg. Det er ein liten svak runding mot bruna, mot kanten, det kvasse som vi kallar *egg*.*

Ordet *bryne* og å bryne høyrer venteleg saman med at det er det som lagar kanten på eggverket. Brynet lagar *brun*. Det finkorna brynet heiter *hein* og det heiter å *heine*. Grunntydinga har med spiss eller kvass å gjera. Å heine tyder å gjera kvass. Hein vil då vera tin-