



ÅRBOK NR. 14

1993 - 1996

NORSK SKOGBRUKSMUSEUM
SKOGBRUK, JAKT OG FISKE

ÅRBOK

FOR

NORSK SKOGBRUKSMUSEUM
SKOGBRUK, JAKT OG FISKE

NR. 14

1993 – 1996

Redaktør
Tore Fossum

I REDAKSJONEN:

Faglig ansvarlig: Tore Fossum
Magne Rugsveen

Tegninger: Tore-Børge Gjerstad

Tekstbehandling og korrektur: Kari Q. Andersen

Tekstene er levert på diskett og overført og konvertert hos Elverum Trykk AS.

Norsk Skogbruksmuseum 1996

ISBN 82-90660-18-9

Elverum Trykk AS

INNHOOLD

Forord	7
<i>Yngve Astrup:</i>	
Flommen og museet	9
<i>Lars Erik Narmo:</i>	
Fra «Kola men» til kullbrenner	23
<i>Jan Martin Larsen:</i>	
«Det var kølatrafikken som heldt liv ti dom»	54
<i>Henrik Vensild, Bornholm:</i>	
Magnus Hansen, nordmanden der blev dansk knivmager	127
<i>Tore Fossum:</i>	
Bakkabua og utmarksslåtten	165
<i>Tore Fossum:</i>	
Røyefiske og røkbuer i Femunden	187
<i>Arne Emil Christensen:</i>	
Innlandsbåtene, spennende men lite kjent	229
<i>Torgeir Fryjordet:</i>	
Haakon Lie (1884–1970)	
Fyresdøl, forstmann, naturvenn og forfatter	243

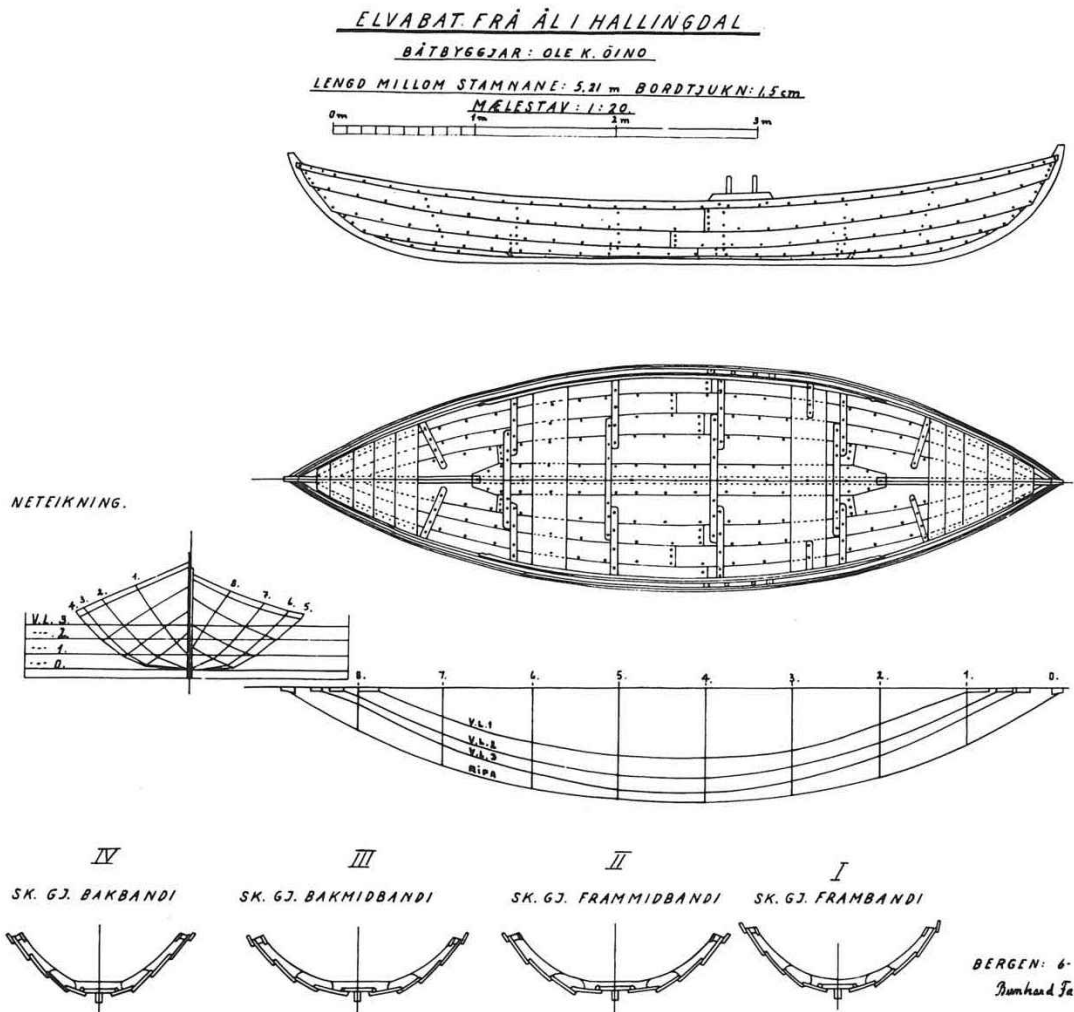
INNLANDSBÅTENE, SPENNENDE MEN LITE KJENT

Arne Emil Christensen

Siden fyrdirektør Diriks skrev om «De forskjellige slags Baade i Norge» i tidsskriftet *Folkevennen* for 1863, har etnologer, arkeologer og historikere arbeidet med studiet av båtbyggingstradisjonene på kysten gjennom de siste 2000 år. Bernhard Færøyvik gjorde en stor og viktig pionerinn-sats mellom 1925 og 1950, både med oppmåling av båter og innsamling til museer. Kristian Kielland målte opp båter på Nordmøre og i Trøndelag omkring 1940, og arbeidet har vært fortsatt av Knut Weibust, Asbjørn Klepp, Jon Godal, Gunnar Eldjarn, Øystein Ormbostad og forfatteren av denne artikkelen. Det har etterhvert blitt en ganske stor litteratur om kystens båter, selv om det også der er meget igjen å ta fatt på. Arbeider om innlandsbåter er det derimot lite av. At det også ble bygget og brukt båter i innlandet har selvfølgelig vært kjent, men innlandsbåtene har kommet fullstendig i skyggen av båttypene langs kysten. Denne artikkelen blir derfor like mye et arbeidsprogram for videre forskning som en redegjørelse for det vi i dag vet om innlandsbåter. Undertegnede samler stoff om innlandsbåter innimellom annen virksomhet med tanke på å skrive et litt større arbeid, men feltet er stort, det er mye å gjøre, slik at hvis denne raske gjennomgangen av hva vi vet og ikke vet kan inspirere andre til videre arbeid, er det bra.

Bernhard Færøyvik arbeidet ganske aktivt med oppmåling av samiske elvebåter, og studiet av disse båttypene er nylig fortsatt av Rønbeck (Rønbeck 1985). I de siste arbeidsårene sine begynte Færøyvik å måle opp båter i noen av de østnorske vassdragene, men uten å publisere resultatene sine. Noen få av tegningene er publisert senere. Færøyvik har vært en nokså rask tur i Hallingdal og målt opp to båter (Fig. 1), og brukt adskillig tid i Gudbrandsdalen, først og fremst i Ottadalen og på Lillehammer.

Svein Molaug har skrevet en kort oversiktsartikkel om innlandsbåter, Knut Weibust og undertegnede har arbeidet litt sporadisk i deler av Øst-



En av båtbygger Øynos båter, oppmålt av B. Færøyvik.

Norge. Det er skrevet litt om båtbygging i Trysil, og det er en artikkel om båtbyggingen i Vefsna i en tidligere årgang av denne årboka. Foreløpig er det alt vi har å bygge på for en samlet oversikt.

Det finnes ikke så helt få innlandsbåter på museer, den største samlingen er på Norsk Skogbruksmuseum, Elverum. Hvis vi sammenlikner med det som er samlet inn av båter fra kystmiljø, blir det allikevel tydelig hvor stor forskjellen i samlerinteresse har vært. Det er omkring 800 båter på norske museer, ca. 120 av dem har vært brukt i ferskvann. Tross alt er dette et imponerende tall, men det er ganske store områder som ikke er representert, mens andre er godt dekket. For en gangs skyld er de samiske områdene bra representert i museumssammenheng, spesielt de lange elegante elvebåtene er det tatt vare på mange av. At Norsk Skogbruksmuseum har den største samlingen av innlandsbåter, ca. 30 båter med stort



Fløtningsbåter fra Fetsund lense, mens fløtningen fortsatt var i drift. Båtene er uvanlige i norsk sammenheng, glattbygget på jernspant. Foto A.E. Chr.

og smått, er rimelig nok. Viktige interesseområder for museet er fløtning og fiske. Dette er vesentlige bruksområder for innlandsbåter, slik at båtene blir en naturlig del av det museet bør samle inn. Lensemuseet på Fetsund er en god nr. 2 med omkring 25 båter, de aller fleste brukt i fløtningen, og mange fra Fetsund lense (Fig. 2).

Selv om plasten har overtatt de fleste steder, er det ennå endel tradisjonelle trebåter i bruk i innlandsfarvann, og det finnes fortsatt noen få aktive båtbyggere. Det er all grunn til å fortsette arbeidet med å samle inn båter til museene, og intervjuet båtbyggere og -brukere. Dette er et arbeid som haster.

Kravene til en god båt er mye strengere på havet enn i ferskvann, slik at mange innlandsbåter kan virke enkle, til og med primitive, når de sammenliknes med båtene langs kysten. Dette skillet er gammelt: Omkring 1018-1019 var Sigvat Tordarson, islending og hoffskald hos Olav den Hellige, på reise til Sverige, som diplomat for kongen. Han startet i Borg i Østfold og dro øst over Eidskogen. Sigvat har diktet om sjøreiser, og det er tydelig at han likte seg på sjøen, når «havhesten gikk det den orket, pløyde havet med kjølen». På Sverigeturen var det andre farkoster han møtte; Sigvat kvæder, (i Anne Holtmarks oversettelse)

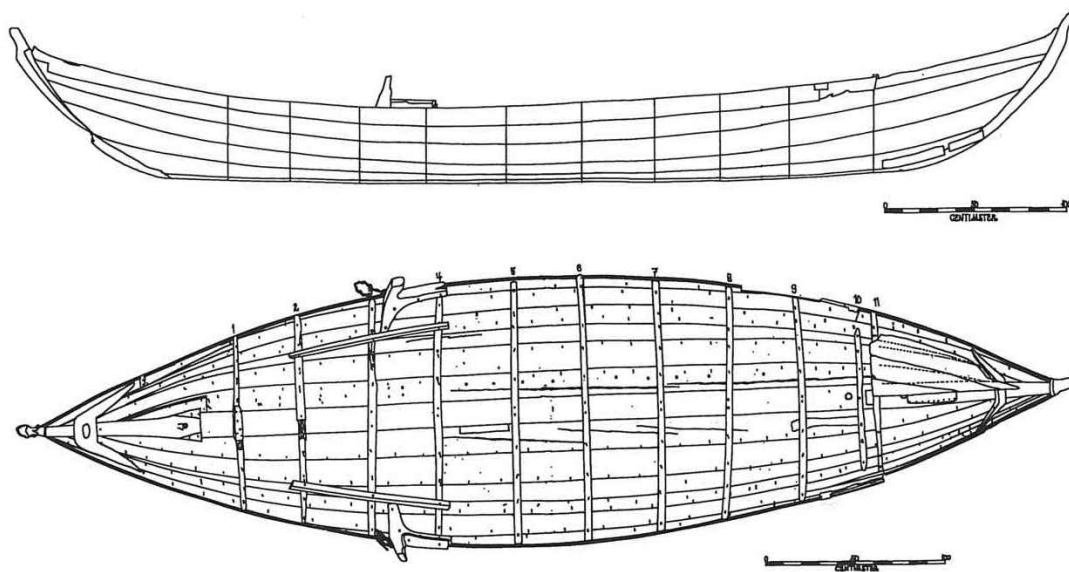
«Den kantrende skuten lot jeg
slepe tilbake til Eidet;
våt som en ulykke vasset
jeg oppe i båten, slik gikk det.
Haugfolk hente den prammen!
Jeg husker ei verre farkost.
Jeg vågde livet på båten,
men bedre gikk det enn ventet»

Det er neppe tvil om at folk med erfaringer fra saltvann har hatt regulære fordommer mot de farkostene som ble brukt i ferskvann, og at dette i nyere tid kanskje også har rammet studiet av slike båter. Det har vært mer fristende å ta fatt på studiet av den rike båttradisjonen på kysten enn å lete opp ferskvannsbåter.

Det er allikevel god grunn til å se litt nærmere på innlandsbåtene. Dels var de mange steder et helt uunnværlig redskap for transport, fiske og tømmerfløting, dels er de en meget spennende del av det vi kan kalle de kulturgeografiske dialektene i Norge. På ett felt er vi antakelig for sent ute, når det gjelder de mange fergene som var i bruk på elver og vann før moderne vei og brobygging kom i gang. Her er det lite bevart, bortsett



Stor ferje og ferjepram ved Kastet i Hedrum. Foto A.E. Chr.

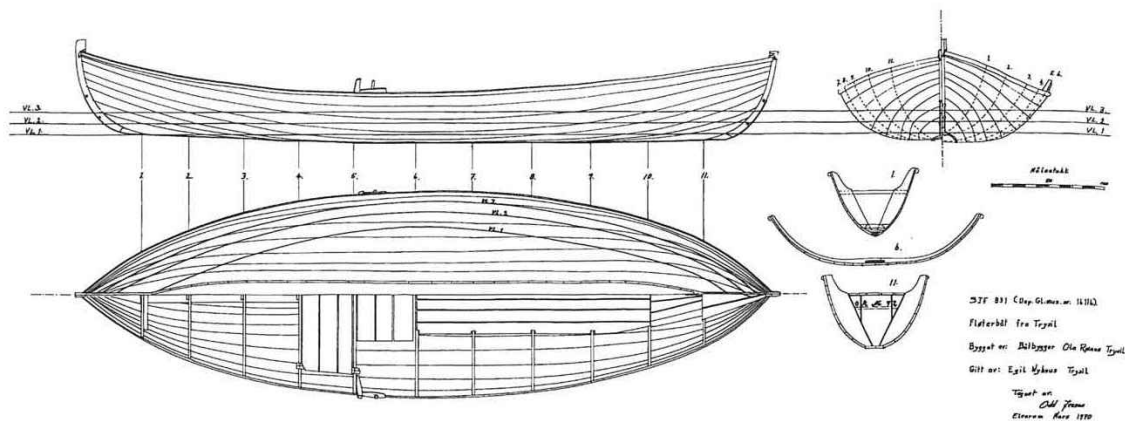


Fiskebåt fra Isteren, nr. SJF. 3909. Oppmåling Norsk Skogbruksmuseum.

fra endel tidlige fotografier og andre bilder som viser ferger i bruk (Fig. 3). De skriftlige kildene som finnes forteller hvor viktig fergevesenet har vært, men sier sørgelig lite om selve farkostene (Rogan 1984).

I en del distrikter finner vi båter som har meget gamle trekk i form og byggemåte. Det kan vel tenkes at løsninger som ble umoderne i kystmiljø overlevet i innlandet, slik at vi kan finne «tilbakelagte stadier» i båtbyggingen her. Mange steder i innlandet har det vært vanlig å ha båtene i naust, og på grunn av lange vintre hadde de kort brukstid hvert år. Resultatet er at det er bevart endel meget gamle båter. For eksempel kjennes det minst fire båter som skal være bygget av den legendariske Båt-Ivar i Vågå, noen av dem er fortsatt i bruk. Båt-Ivar levde på slutten av 1700-tallet og båtene hans er preget av tradisjonelle teknikker med høy alder slik som fasonghugging av bonnbord og brei T-formet kjøll. Det er ikke tvil om at Båt-Ivar var en meget dyktig båtbygger, både formen og håndverket på båtene hans er utsøkt.

Norsk Skogbruksmuseum har en båt fra Isteren som har årstallet 1833 skåret inn. Det er langt mellom så gamle båter både på sjøen og i ferskvann (Fig. 4). I Vest- og Nord-Norge har det vært vanlig at kystens båttyper også ble brukt i ferskvann, med noen unntak i de største elvene, der det ble brukt spesielle elvebåter. En strømrisk elv stiller helt andre krav til båtform enn havet og større vann gjør, og elvebåtene er ofte spesialfartøyer som fungerer glimrende i det farvannet de er bygget for, men bare der. Samene har utviklet en rekke båttyper for elv og vann. Bernhard Færøyvik målte opp en del båter, og sørget for at det kom et utvalg til Norsk Sjøfartsmuseum. Tilsvarende typer er kjent fra Finland, og det synes klart



Fløtningsbåt fra Trysilelva, nr. SJF. 831. Oppmåling Norsk Skogbruksmuseum.

at de nuværende riksgrensene er uinteressante for typefordelingen i samisk båtbygging. De samiske elvebåtene er lange og smale, vel egnet for staking, og de blir stort sett brukt i stri elver. For bruk i ferskvann er båtene kortere, ofte ganske små og lette, slik at de kan bæres fra vann til vann. Samisk båtbygging har holdt lenge på teknikken med å sy båtbordene sammen istedenfor å klinke med jern. De fleste funn av sydde samiske båter er fra Sverige (Westerdahl). Tromsø Museum har et par fragmenter av sydde båter som sikkert er samiske, og en sydd skoltesamisk treroring som ble bygget til torskefiske på Finnmarkskysten i 1871.

De store vassdragene i Øst-Norge har det rikeste typegalleriet av innlandsbåter, slik vi kjenner materialet i dag. Her er det også samlet inn og målt opp endel båter, men det er ikke arbeidet systematisk, slik at meget er ugjort. Unntaket her er Færøyviks oppmålinger i Gudbrandsdalen, der han fikk med seg 13 båter, de fleste fra Vågå og Ottadalen.

Vi vet lite om båtene i grensetraktene mot Sverige, i Haldensvassdraget er det funnet båtresten ved mudring som ennå ikke er bearbeidet, de har slake utfallende stevner, noe vi ofte ser på båter som skal brukes i fløtningen og være lette å ro over lensetømmer. Denne stevnformen er også vanlig i Sverige.

Når det gjelder fiskeredskap og ordbruk i fisket, er det tydelige skiller mellom Vest- og Øst-Norge, der østnorsk praksis og ordbruk finnes igjen i Sverige. Dette gjelder både på kysten og i innlandet. Grensen er ikke skarp, skillet mellom øst- og vestnorsk skikk varierer. Det ser ut til at i navn på fiskeredskap henger hele det sentrale østlandsområdet sammen med Sverige. Når det gjelder båtbygging er bildet mer komplisert. Båtene i Valdres og Gudbrandsdal har trekk som peker vestover, og vi må helt til Trysil for å finne båter med sikre svenske slektninger.

I Trysilelva bygges båtene ikke med klinksaum slik det er vanlig ellers, men med kramper, «kjing». Bordgangene skrås i overlegget, slik at klink-

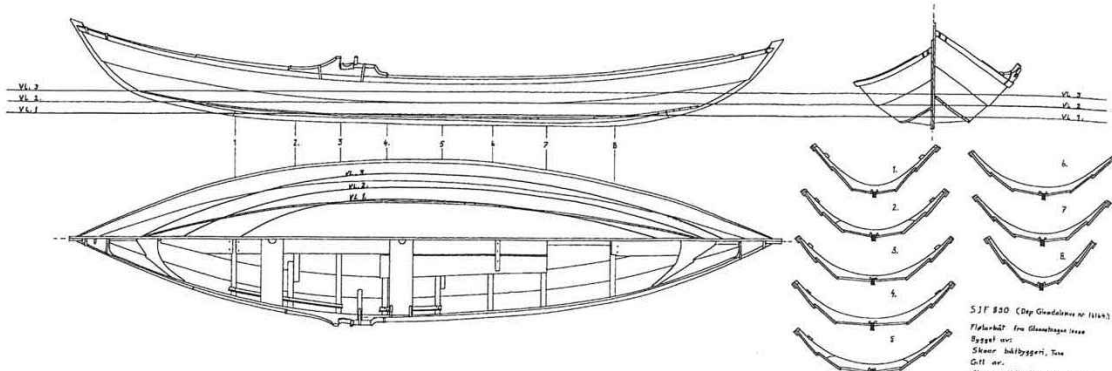


Åfløy ved Lillehammer. Foto Inge Lindblom.

byggingens karakteristiske små trappesteg ikke synes. Krampene slås gjennom begge bord og spissene bøyes tilbake (Fig. 5). Denne teknikken er godt kjent fra Sverige, og Trysil må vel ses på som en vestlig utløper av teknikken (Nesdal). Hvor langt oppover og nedover i vassdraget båtene bygges med «kjing» er ikke kjent i dag. I Sverige er denne måten å bygge på best kjent og beskrevet fra Siljansjøen i Dalarna (Levander, Zetterholm), der det også er mulig å følge den tilbake til vikingtiden. Det har vært båt med på likbålet i endel graver, og de karakteristiske krampene er bevart (Serning).

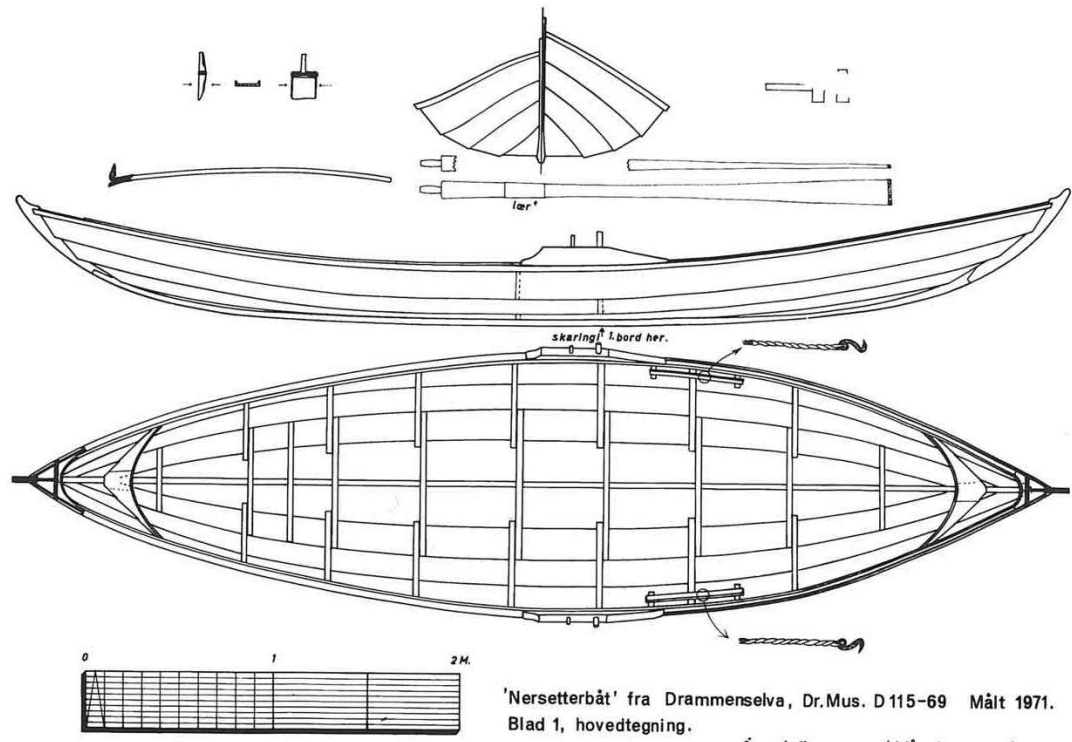
For Trysils vedkommende er det rimelig å tenke seg at både båttype og byggeteknikk er kommet opp vassdraget fra Sverige. Desverre er det foreløpig ikke gjort undersøkelser på svensk side som kan bekrefte eller avkrefte dette. Så langt ned i vassdraget som i Mälaren er krampene ikke beskrevet i det lille som er skrevet om båtbyggingen her.

Av Mjøs båter er det vel åfløya som er den mest kjente. Den ble brukt i nordre del av Mjøsa og nedre del av Gudbrandsdalslågen, og i småvann i nærheten. Med sin flate bunn og store akterspeil er åfløya en spesiell båttype med få slektninger i norsk båtbyggingstradisjon, og det er ikke lett å forklare oppkomsten av typen (Fig. 6).



Fløtningsbåt fra Glennetangen lense, nr. SJF. 830.
Oppmåling ved Norsk Skogbruksmuseum.

SJF 830 (Dag Gundersen nr 1114)
Fløtningsbåt fra Glennetangen lense
Bygget av:
Skotte hølbyggeri, Tone
G. 11 av.
Glennetangen Fløtningsforrening
Innkjøpt 1933
Tegnet av:
A. E. Christensen
Drammen 1930



'Nersetterbåt' fra Drammenselva, Dr. Mus. D 115-69 Målt 1971.
Blad 1, hovedtegnning.
A. E. Christensen jr.

«Nersetterbåt» fra Drammenselva. Bygget av Olaf Borgersen. Oppmåling Å. Ekenæs og A.E. Christensen.



Buskerudbåt, fotografert i Begna mellom Hen og Sperillen. Foto A.E. Chr.

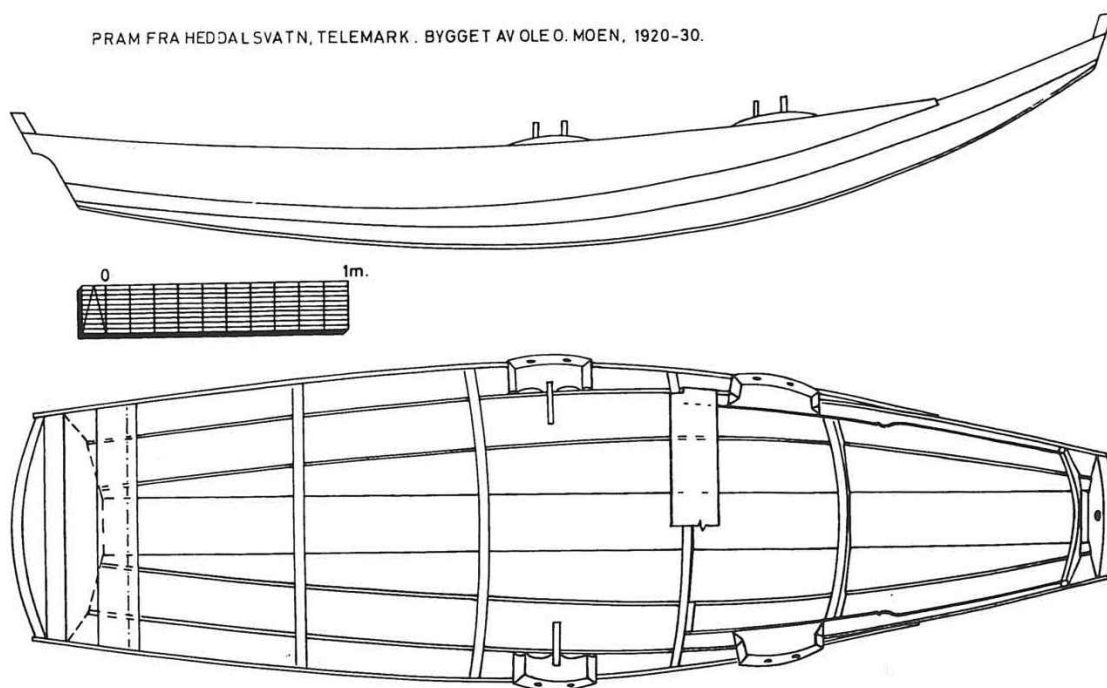


Lågendalsprammer, fotografert ved Hvarå bru i Lardal. Prammene er typiske for denne delen av Numedalslågen. Foto A.E. Chr.

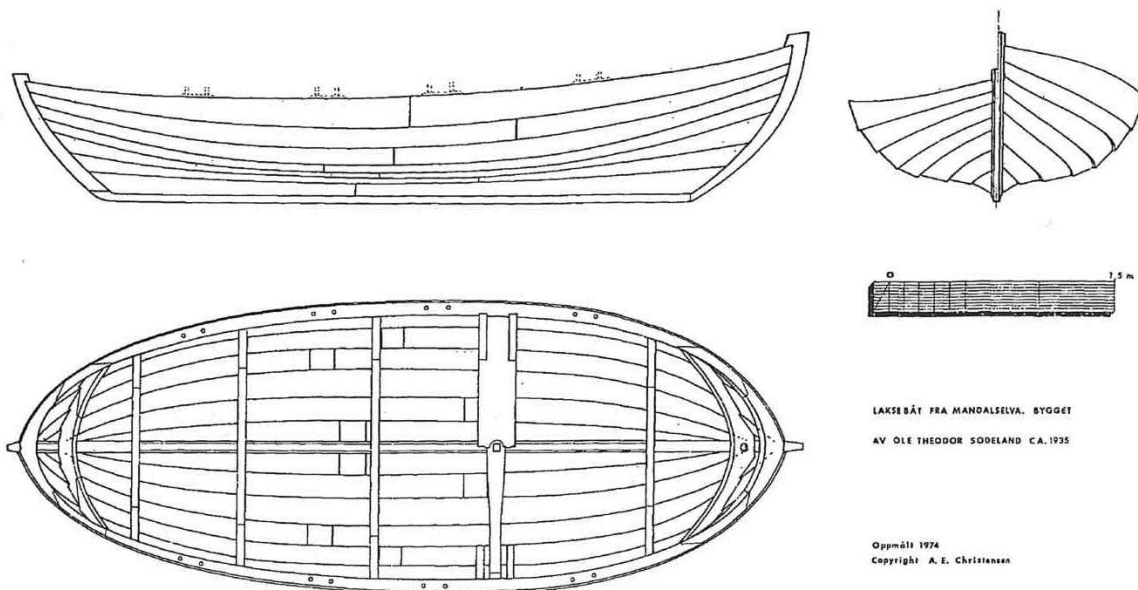
Ellers i Mjøsa ble det brukt det kjølbåter. De ble bygget flere steder, men den mest kjente båtbyggeren var vel Holland på Hamar. Mjøsa hadde også sin egen flåte av seilende frakteskuter, Mjøs jaktene. De fleste hørte hjemme i Totenvika, og de er dessverre borte alle sammen.

I Glommavassdraget kjenner vi ganske mange båttyper som avløser hverandre. Fossumbåtene fra Heradsbygd er beskrevet i en tidligere årgang av denne årboka (Christensen 1963). «Flisabåt» er et begrep som mange vil kjenne igjen, og i nedre del av Glomma finner vi en karakteristisk båttype som på Skogbruksmuseet er representert med en lensebåt fra Glennetangen lense (Fig. 7). Denne båttypen ble etter sigende overtatt fra Drammensvassdraget for noe over 100 år siden. Dengangen ble båtene bygget med 3 bord, og det har båtbyggerne fortsatt med i Glomma, mens båtbyggerne i Drammenselva i mellomtiden har gått over til å bygge med 4 bord (Fig. 8). Samme eller liknende type båter har vært i bruk i andre vassdrag i Buskerud (Fig. 9). Det finnes en gammel illustrasjon av en båt fra Krøderen som vel er litt for skjematisk til å være helt pålitelig, men som klart viser slektskap med båtene fra Drammenselva. I Hallingdal var båtbygger Ole K. Øyno ved Strandefjorden i Ål kjent, og båtene hans var i bruk langt nedover i vassdraget.

Nedre del av Numedalslågen har sin egen pramtype, brukt i laksefisket (Fig. 10). De har vært bygget av flere forskjellige båtbyggere, med litt forskjell i detaljer.



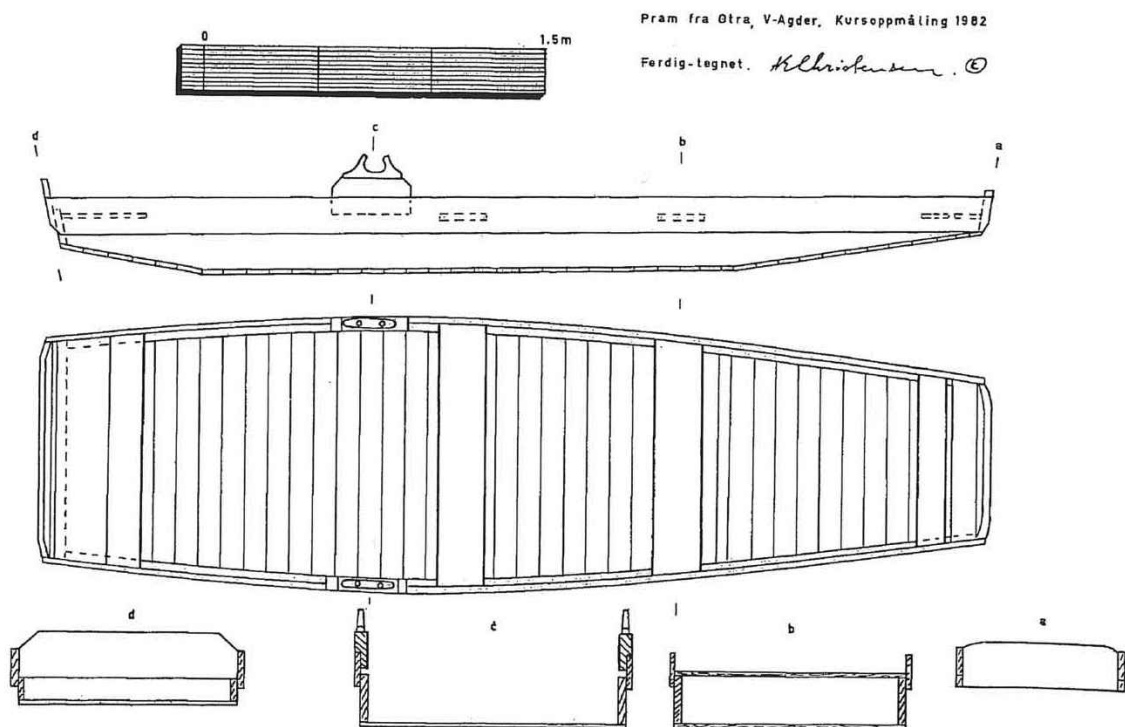
Pram fra Heddalsvatn. Foreløpig er det ukjent om denne spesielle typen er i bruk andre steder i Telemarksvassdragene. Oppmåling A.E. Chr.



Laksebåt fra Mandalselva. Typen er kjent også i saltvann i Vest-Agder. Denne spesielle båten ble brukt i fisket med stønot i utløpet av Mandalselva. Oppmåling A.E. Chr.

I de store vannene i Buskerud har det selvfølgelig vært bygget båter, men det er liten konkret kunnskap om typeforskjeller og båtbyggere. Valdresbåter er heller ikke noe utforsket felt, men det finnes litt stoff som viser at i alle fall noen båtbyggere har arbeidet med fasonghugne bunnbord. Det er forhåpentlig fortsatt mulig å finne gamle båter og tradisjon om dem. Kommer vi til Telemark ser det ut til at det har vært brukt mye prammer av forskjellige typer, men kartet er fullt av hvite flekker (Fig. 11). Båtene i de indre delene av Agderfylkene er heller ikke undersøkt, men det er bevart og målt opp spesielle båter for laksefisket i Mandalselva og Otra (Fig. 12). På elver og småvann i Agder finnes det en hel del flatbunnete prammer, mange av dem med helt enkel kasseform (Fig. 13) De fleste av de som er bevart er bygget med pløyde bord på tvers i bunnen. Denne teknikken er neppe eldre enn slutten av forrige århundre, da det ble lett tilgang på pløyde materialer fra høvleriene. Det kan virke som det er den helt enkle stokkebåten som er opphavet til denne pramtypen.

Stokkebåter laget av store furuer er det funnet ganske mange av, oftest i småvann og tjern. Finnerne tror ofte at såpass primitive farkoster må være meget gamle, her har de funnet steinalderfiskerens båt. I Danmark er det funnet stokkebåter fra både eldre og yngre steinalder, de eldste er omkring 6000 år gamle. Her i landet er det ikke funnet så gamle båter. Fasongen på en stokkebåt er temmelig tidløs, slik at det må naturvitenskapelige dateringsmetoder til for å få greie på alderen. En god del av de stokkebåtene som er funnet i de senere år, er datert med C14 metoden. Noen er datert til vikingtid-middelalder, mens de fleste er nokså unge,



Denne prammen fra Otra har litt sving i sidene, men mange av prammene i Agder har helt rette sider og mindre løft i endene enn denne. Kursoppmåling, rentegnet A.E. Chr.

ofte et par-tre hundre år gamle. Mange av stokkebåtene er funnet i områder hvor det er naturlig å sette dem i sammenheng med finnebosetningen fra 16-1700 årene. Både for skogfinnenes båter og de som er funnet i andre områder, er det rimelig å tro at det i mange tilfelle var både billigere og enklere å lage en stokkebåt på stedet fremfor å kjøpe og frakte inn en ferdig båt. Mange av stokkebåtene er funnet i relativt små skogsvann langt fra vei, der de vel har vært brukt til litt garnfiske en gang i blant. En stokkebåt på land er utsatt for å sprekke opp, spesielt i endene, og mange av de båtene som er funnet har ligget på bunnen, nedlødd med stein. Dette har kanskje vært den vanligste måten å lagre slike båter på mellom hver gang de var i bruk. I Trøndelag er det kjent at stokkebåter ble brukt til ferging over elver til langt opp på 1800-tallet.

På Vestlandet virker det som om kystens båttyper også har vært brukt i ferskvann. I Trøndelag er det kjent egne båttyper på noen av de store elvene. I Namsen har det vært i bruk en båttype som kalles lafar, mens Nea-dalføret i Strinda bruker «Stampåsbåter» (Godal 1988 s. 59).

Utenom de samiske områdene i Nord-Norge ser det ut til at folk stort sett har brukt Nordlandsbåter, også i ferskvann. Elvebåter av spesiell type kjennes fra Vefsna, og det skal også finnes egne båter i Målselv-Bardu området (Muntlig oppl. fra Gunnar Eldjarn). I Finnmark er det de samiske båttypene som dominerer, både i elv og vann.

Litteratur:

- Borchgrevink, A.B.Ø. & Nesheim, A 1981: Elvebåt og båtbygging i Finnmark. *Norveg* b. 21. Oslo.
- Christensen, A.E 1963: Fossumbåter. *Norsk Skogbruksmuseums årbok*. Elverum.
- «1980: Innlandsbåter. *Kysten nr. 4*. Oslo.
 - «1983: Midtsidebåten, Nersetterbåt fra Drammenselva. *Kysten nr. 1*. Oslo.
 - «1988: Midtsidebåten, Fløtningsbåt fra Dokkfløy. *Kysten nr. 1*. Oslo.
 - «1995: Midtsidebåten, Pram fra Heddalsvatn, Telemark. *Kysten nr. 1*. Oslo.
- Eldjarn, G. og Godal, J. 1988: *Nordlandsbåten og Åfjorbåten 1*. Lesja.
- Færøyvik, B. 1933: Elvabåten i Finnmark. *Norrøna Bragarskrå* b. 7. Bergen.
- Levander, L. 1944: Tilverkning av båtar. *I Øvre Dalarnes Bondkultur 2*. Stockholm.
- Molaug, S. 1965: Innlandsbåter. *Den Norske Turistforenings årbok*. Oslo.
- Nesdal, S. 1978: Båtbygging med king. *Årbok for Glåmdalen*, 37. årg. Elverum.
(Også trykket, litt endret, i *Årbok for Trysil* 1984.
- Rogan, B. 1984: Om sundmenn og fergevesen. *Norveg*. Oslo.
- Rønbeck, N.F. 1985: Elvebåten. *Ottar nr. 3*. Tromsø.
- Serning, I. 1966: *Dalarnas jernalder*. Stockholm.
- Weibust, K. 1959a: Båter i Buskerud. *Drammen og Oppland turistforenings årbok*.
- «1959b: Båter på Toten. *Totn*, hefte 4.
- Westerdahl, C. 1987: «Et sätt som liknar them uti theras öfriga lefnadsart», *Om äldre samisk båtbygge och samisk båthandtering*. Umeå.
- Zetterholm, D.O. 1938: Båtbyggeri. I. G. Berg. *Gruddbo på Sollerøn*. Stockholm.
- Øksendal, K.M. 1966: Båtbygging i Vefsn. *Norsk Skogbruksmuseums årbok*. Elverum.