



# ELVER OG VANN

DEN NORSKE TURISTFORENING

---

ÅRBOK **1965**

*DEN NORSKE  
TURISTFORENINGENS  
ÅRBOK  
1965*

*DEN NORSKE  
TURISTFORENING  
ÅRBOK*

*1965*

*ELVER OG VANN*

*Redigert av CARL JUST*



*Bokkomité:*

Tryggve Strøm, Ragnar Frislid, Jens Bugge  
og Gunnar Raabe

---

*DEN NORSKE TURISTFORENING  
OSLO*

ex. 1

*Omslaget. Foto: Ragnar Frislið*

*Sats: Monotype Cochin, korpus*

*Papir: Norcote 110 gr. fra Saugbrugsforeningen, Halðen*

*Klisjéer fra A/S Reprodu-Søren, Oslo*

---

GRØNDAHL & SØN BOKTRYKKERI

## INN H O L D

	Side
NORDAHL GRIEG: Vand. Bruddstykke av et dikt.....	7
KAARE STRØM: Vann og vassdrag fra høyfjell til hav.....	17
OLAV SKULBERG: En kulturoppgave.....	27
HELGE SANDVIG: Spar naturen!.....	38
JAN ØKLAND: Dyrelivet i våre innsjøer og elver.....	45
SIG. AALEFJÆR: Vannkraftutbygging.....	64
EILIV FOUGNER: Hvem eier elven og vannet?.....	73
SVEIN MOLAUG: Innlandsbåter.....	80
DAGFIN TRØMBORG: Elver under isen.....	92
OLAV KYRRE GREPP: Minner om en elv.....	94
TORE FOSSUM: Tømmerfløting.....	96
ALF SOMMERFELT: Navnene på våre innsjøer, elver og fjorder..	112
PER HOLMSEN: Grunnvannet og ønskevisten.....	119
ERLAND SCHEEN: Dampskipsruter på innsjøene.....	126
EGIL REITAN: En gammeldags båttur.....	137
RAGNAR FRISLID: Fisk i fjellet.....	145
GUNNAR ØSTREM: Breenes betydning for vannføringen.....	151
VEGARD VIGERUST: Elvegården.....	157
CARL JUST: Tunnelen ved Demmevatn.....	161
BØRRE I. GRØNNINGSÆTER: Muldalsvassdraget i Tafjord.....	174
CHR. BLOM: Traktene rundt Valldalseter.....	182
ANNE-METTE VIBE AMUNDSEN: Med Hardangerjøkulen som klasserom.....	184
ULRIK LUNN: Ruter i Jotunheimen.....	188
CHR. BRINCH: På avvei.....	193
CLAUS HELBERG: Rembesdalsseter.....	200
CARSTEN BREVIK: Krækkja-hytta større og bedre.....	208
TORALF LYNG: Rostahytta.....	211
CLAUS HELBERG: Fast.....	217

## Innlandsbåter

Innlandsbåtene våre har det ikke vært skrevet så meget om. De er bruksgjenstander uten det sus av eventyr som fiskerbåten er omgitt av, den som ferdes langs kysten med den uendelige horisont utenfor. Selv om de største innsjøene våre er temmelig lange, er ingen så store at man ikke kan se land hvor man enn befinner seg.

Det kan ikke være mangelen på dramatik som har gjort at innlandsbåten ikke har kalt på fantasien i samme grad som slektningen på de salte vover. Det har sjelden gått mange år mellom hver gang man hører om ulykker med båter i ferskt vann. Dette faktum burde ført til at man så litt nøyere på innlandsbåtene. Ulykkene skjer ofte fordi farkostene kommer ut i vær som de ikke er bygget for, de kan være overbelastet, men det hender også at de har ligget så lenge uten ettersyn at de er blitt farlige. Det er typisk at første gangen vi støter på innlandsbåten i sagalitteraturen, er det i forbindelse med en situasjon som lett kunne ha blitt en katastrofe.

I Olav den Helliges saga står det en beskrivelse av den reisen Sigvat Skald og to andre gjorde fra Borg (Sarpsborg) østover til Ragnvald Jarl i Sverige. De skulle krysse en elv i en båt som lå temmelig fjernt fra det de var vant til. Det var så vidt de kom iland, og Sigvat laget et kvad om overfarten:

*Våt lot til Eð jeg dra  
den vaklende båt, jeg var  
redd for å vende tilbake.  
Vi kom i fare på båten.  
Troll slik skarvebåt ta,  
den verste, tror jeg, jeg så.  
Livet på vannbukken vågde jeg  
men det gikk bedre enn ventet.*



Stokkebåt fra Kongsberg.

*Foto: Bjørnulf Nygreen.*

Båten kalles «Eikiokarfa», det samme båtnavnet vi idag kjenner i formen «eike». Hvorledes Sigvat Skalds eike var, vet vi ikke med sikkerhet, men det er ikke så usannsynlig at det var en kanolignende båt uthulet av en lang trestamme. Stokkebåt ville vi kalle den idag. Slike uthulede trestammer har vært brukt som båter like opp mot vår tid, men i slutten av forrige århundre gikk de definitivt av bruk. Vi vet ikke når man først tok til å lage stokkebåter her i landet.

Opprinnelig fløtet man seg kanskje over åer eller sund ved å sitte overskrevet på en tømmerstokk og stake eller padle seg fram. Det var morsomt for en tid siden å se i et fjernsynprogram hvorledes en tømmerhugger staket seg avsted på en tømmerstokk slik som folk kan ha gjort det i den grå oldtiden her i landet. Noen særlig fart kunne man ikke oppnå med en trestamme, og kaldt var det sikkert også å ha benene hengende i vannet. Ved å hule stammen ut, begynte det å bli båt av det, og man kunne sitte tørt om man ikke satt særlig bekvemt.



Flåte fra Nordaurdal.

Foto: Bjørnulf Nygreen.

Vi vet ikke hvor man først begynte å hule trestammene ut til båter, men det er neppe skjedd her i landet. Stokkebåter har det vært de fleste steder i verden der det har vært trær store nok til å lage slike farkoster av. Stokkebåten har en svakhet, som gjør den vanskelig å bruke av ukyndige, den er ustødig og har lett for å hvelve. Her i Norge synes stokkebåtene å ha vært vanligst i den østlige delen av Sør-Norge. Det er også funnet stokkebåter på Vestlandet. I 1940 ble det funnet en stokkebåt i Øvre Maudal, Forsand i Rogaland. Det blir gjort stadig nye funn av stokkebåter. Det er et karakteristisk trekk at de fleste båtene er rett avkuttet akter og tilspisset forut. I et lite vann borte i Rømskog fant en mann rester av 7 stokkebåter da han arbeidet med å berge synketømmer. På en av båtene var det en rekke små huller oppe langs sidene. Det var tydelig at her hadde det vært festet et bord på hver side. Dermed hadde de fått en båt som kunne ta mer last og dessuten ble noe stødigere.





Elvebåt fra Nordreisa.

*Foto: Bjørnulf Nygreen.*

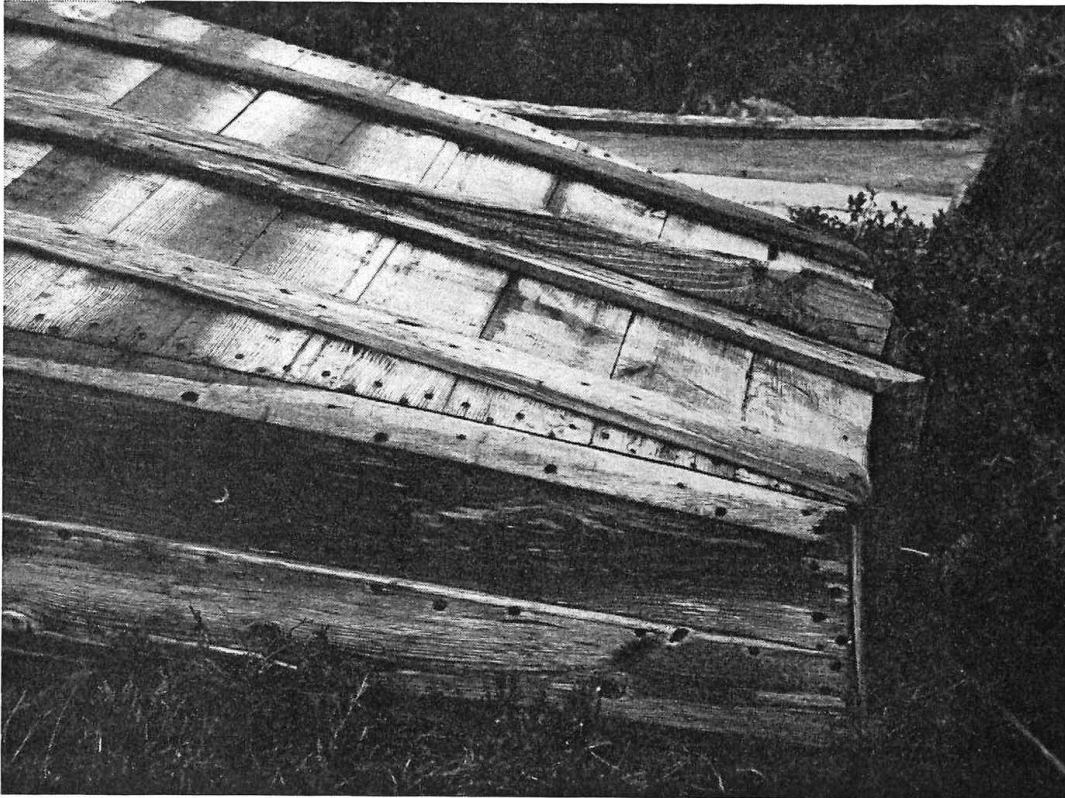
En stokkebåt med en ekstra planke på hver side og et tverrbord akter har adskillig tilfelles med en pram. Det er ikke så usannsynlig at prammen kan være oppstått på den måten at antallet bordganger på stokkebåtene er øket. Har man først lært seg teknikken med å binde eller klinke bordene sammen, er det ikke så nødvendig å bygge båten opp over en hel stokkebåt. Den opprinnelige stokkebåten vil minke i størrelse, og kan reduseres til en bunnfjel. I en så ypperlig farkost som Holmsbuprammen, vi kan finne slektninger av den oppover Drammensvassdraget, er det ikke kjøl, bare et flatt bunnbord. For ordens skyld understrekes det at denne utvikling er bare en hypotese, og man skal ikke se bort fra at prammen er kommet til Norden som en fullt utviklet båttype, og at den har vært brukt samtidig med stokkebåten. Vi må ha flere mellomstudier før vi endelig kan fastslå en utviklingsrekke. På den stokkebåten som er kommet til Norsk Sjøfartsmuseum fra Kongsbergtraktene, er det en fordykning i ripen på babords side. Den

virker ikke tilfeldig, og det er mulig at man har hatt en eller annen form for utligger for å gjøre båten stødigere. I Sverige kjennes en type stokkebåt fra Värmland, og den hadde en stokk flytende i vannet på hver side. Stokkene var bundet fast til båtens sider med vidjespenninger. På den måten ble stokkebåten en langt tryggere farkost. Det er en grense for hvor stor stokkebåten kan gjøres, og det vil alltid være trangt om plassen ombord, selv om båten nok kan lages temmelig lang.

Rømskogsbåten viste en måte å utvide stokkebåten på. I Bjerkreim i Rogaland ble det funnet en annen type som er ganske interessant. På Øygarden hadde nyrydningsfolk slått seg ned kort før siste krigen, og en vinterdag da stålisen hadde lagt seg over vannet, som ligger nedenfor gården, var far og barn ute og prøvet isen. Da fikk de se en båt som lå på bunnen i gjørmen. Da sommeren kom, dro de båten opp. Den var firkantet som en kasse. Hvis man kan tenke seg at man kløver en stokkebåt langs etter midten og legger et par planker mellom de to delene, vil man ha et visst inntrykk av konstruksjonen. Hvert sidebord og en del av bunnen var hugget ut av en trestamme slik at tverrsnittet var vinkelformet. De øvrige bunnbordene ble holdt på plass med labanker. Forut og akter var det slått på et brett.

Gården har visstnok vært ubebygget siden svartedøden, men båten kan være yngre enn den tid pesten herjet, så det er usikkert med dateringen. Båten er allikevel så pass gammel at vi nok kan se den som en representant for det eldre utviklingstrinn, som en forløper for de mange «kasseformete prammer» vi finner i fjellvann og elvedrag hertillands. Da vannsagen kom i bruk, ble det lett å skaffe seg sagede bord, og det er en enkel sak å slå sammen en kasseformet pram. Idag bruker man gjerne pløyde bord med not og penn. For å få den tett, legges gjerne tøyremser i suene. Først snekres rammen, og så spikrer man bunnbordene fast til rammen samtidig som man driver dem godt sammen. Der er en del variasjon i formen. På somme bøyer bunnen seg litt oppetter forut for å minske motstanden i vannet. Noen lar sidene møtes i en spiss forut av samme grunn.

Som en ekstra forsterkning slås gjerne en lekke fast under bunnen etter midten fra for til akter. Kasseprammene er stive, og det skal ikke så store bølgene til før de slår over siden, og båten har lett for å fylles. Dermed begynner den å skjene ned i vannet der den er tyngst. Er der flere personer i prammen, da er det om å gjøre å kunne svømme



Pram ved Kvifjorden, Vest-Agder.

*Foto: Irmelin Martens.*

hvis man vil redde livet. En eller to kan holde seg flytende ved siden av prammen ved å ta tak i den, men neppe flere.

Den kasseformede prammen har sine fordeler. Det er god plass ombord i den, det er en ting man setter særlig stor pris på når man skal sette ut garn. Den kasseformede prammen kan ta megen last, og den kan bygges ganske stor. I større elver var det et problem når dyrene skulle fraktes fra den ene bredd til den andre. Selv om dyrene nok kan svømme, er det alltid en viss risiko forbundet med å jage dyrene på elven. Derfor må store kasseformede prammer, som gjerne blir kalt ferges, forholdsvis tidlig være kommet i bruk. Man kan se slike store prammer ennå flere steder. Det er gjerne strukket et tau eller en streng over fergestedet så man kan hale seg over uten å ro.

I forrige århundre var det ofte slik at de veifarende måtte ferges over vassdragene, og der var ferges så store at hest og karjol kunne kjøre utpå uten at det var nødvendig å spenne fra. Ferges har vi hatt i sagatiden, men det er foreløpig ukjent hvorledes de var bygget.



Pram fra øvre del av Hallingdalsvassdraget.

Foto: Svein Molaug.

Den båttype som kaltes «ferja» og ble brukt langs kysten, var et forholdsvis stort fartøy og har neppe vært av samme type som den vi hører de brukte ved fergestedene inne i landet. I Olav den Helliges saga fortelles det at det ikke var bru over Nidelven, og at kongen selv engang, da fergemannen ikke var der, fergyet folk over elven for at de ikke skulle gå glipp av messen i Kristkirken.

Vi har oppholdt oss så meget ved stokke-

båten fordi den og dens etterkommere synes å ha vært vanlige båter i ferskvannene og elvedragene.

En annen primitiv farkost er flåten. Den er forholdsvis lett å lage. Det gjelder å få bundet trestammer sammen slik at de danner en flåte som kan bære en mann og noe last. I skogsvannene rundt Oslo ser man ofte guttunger stake seg fram langs breddene på flåter som er slått sammen på enkleste vis. Det har dog vært laget ganske fine flåter her i landet. Norsk Sjøfartsmuseum fikk for noen år siden en flåte fra Nordaurdal. Den var laget av 7 tømmerstokker som ble holdt sammen av 2 labanker. Labankene var festet til stokkene med trenagler. Stokkene var kuttet slik at flåten fikk som et slags baug forut. Denne flåten kunne både stakes og roes fram. Tollegangene bestod av stokker som var tappet ned i yttersidene og forbundet med vidjer som årene hvilte på. For å få passelig høyde for roingen var det satt en kasse eller en kubbe på flåten. Flåten har i likhet med stokkebåten en enorm utbredelse, og vi finner flåter så å si over hele verden.

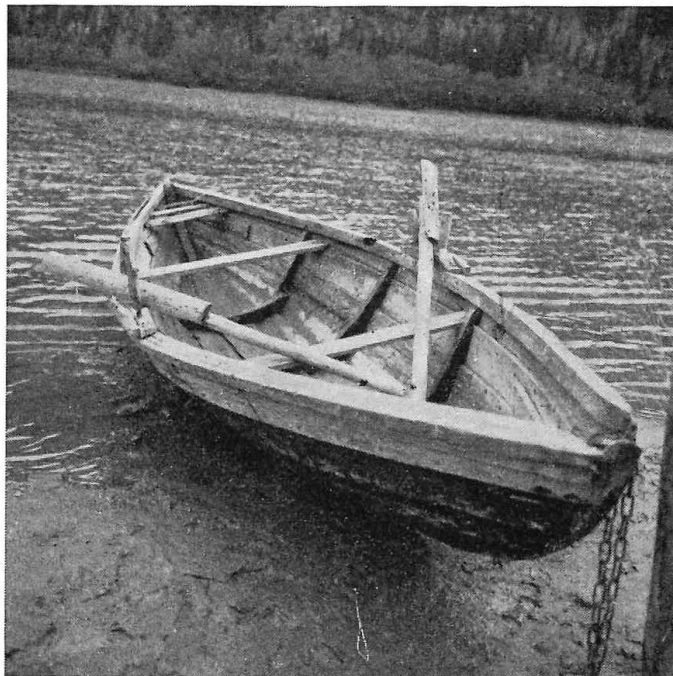
Flåtene kan ta ganske stor last, og de kan lages nesten så store som man ønsker. Det har vært laget flåter til frakt av husdyr over smale vann og rolige elver med. Flåtene er tunge å drive fram gjennom vannet.

Der det er strøm, egner flåter seg ikke. Det er forholdsvis så stor del av dem som stikker ned i vannet at strømmen får for godt tak. Det er den fordelene med flåten, sammenliknet med andre farkoster, og det er at den behøver ikke å være tett, så det er ikke så nøye med vedlikeholdet. Bare den henger sammen, klarer det seg. Men vasstrukken blir den, og bæreevnen svekkes etter hvert hvis den ikke blir dradd opp på land av og til.

De store flåtene som brukes til ivjufisket i Lågen, er ikke egentlig farkoster. Det er nærmest forankrede flytende øyer. Det står et lite hus på hver flåte, og der holder den mannen til som passer laksenoten.

Nå er det ikke bare primitive farkoster som finnes i innlandet. Der er ypperlige båter, som er like vel skikket til sitt formål som en hvilken som helst sjøgående båt er det. Mange av dem er avgjort beslektet med kystbåtene. Det er de klinkbygde båtene vi særlig finner i de store innsjøene og langs de større vassdragene. På en klinkbygget båt ligger hudplankene opp på hverandre omtrent som pannene på et tak. Den overforliggende bordgangs nedre del overlapper den øvre del av den som ligger nedenfor. Bordene holdes sammen av klinksøm, som utvendig har hoder og innvendig klemmes fast med roer, som disse stoppskivene kalles. Båten forsterkes med spanter. Der er tofter til å sitte på og tiljer i bunnen, akkurat som på båtene langs kysten. Keipene har stort sett veket plassen for tolleganger.

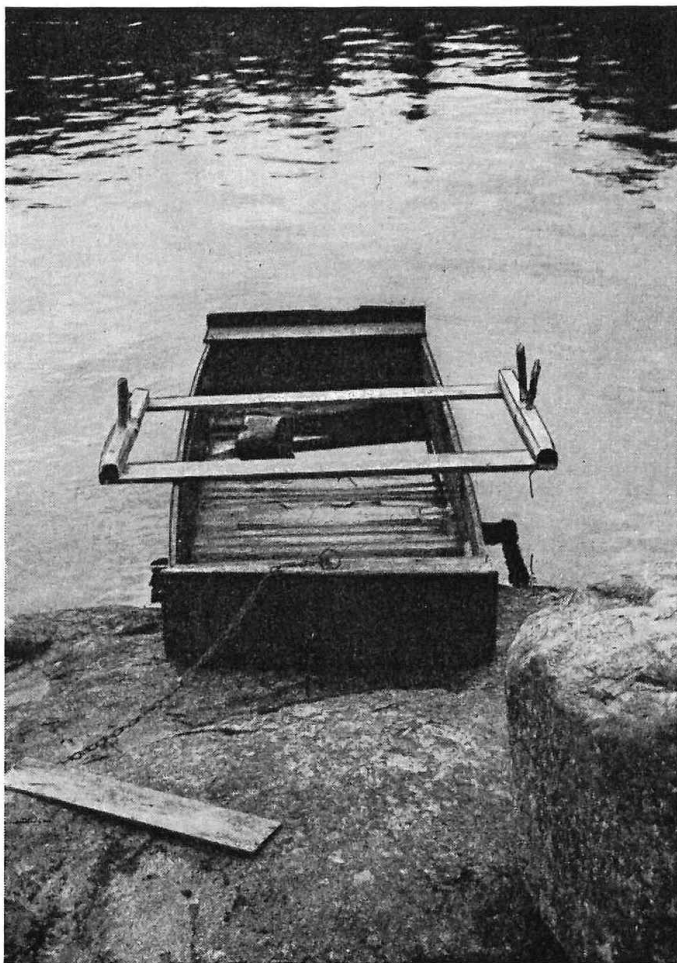
Det vil føre for langt å gå inn på hver enkelt dalstrøks varianter av klinkbygde båter. De er avpasset etter de forhold de skal brukes til. Åfløyen som brukes i øvre delen av Mjøsa og i nedre delen av Gudbrandsdalen er en vak-



Robåt fra Numedalslågen.

Foto: Svein Molaug.

ker, slank båt, som brukes til det spesielle lågåsildfisket. Like godt skikket til sitt bruk er de vakre båtene som brukes til det rike fisket i Sølensjøen. Et felles trekk for de klinkbygde båtene i innlandet er at de gjerne er noe lettere enn kystbåtene og rankere, d.v.s. ikke fullt så stødige. Det er naturlig å slutte at det er kystens båtbygningskunst som har trengt inn i landet, og etter hvert har de lokale klinkbygde båttypene vi finner i ferskt vann utviklet seg. Kjølens er gjerne mindre markert enn på kystbåtene. En markert kjøl hindrer manøvreringen der det er sterk strøm. I enkelte strømstrie vassdrag finner man ofte klinkbygde båter som har flat bunn. Denne typen er oftest ganske liten og er bare beregnet til å kunne bære to—tre mann. Tross store forskjeller er det litt ved denne båttypen som minner om



Kasseformet pram fra Fjotland, Vest-Agder.

*Foto: Irmelin Martens.*

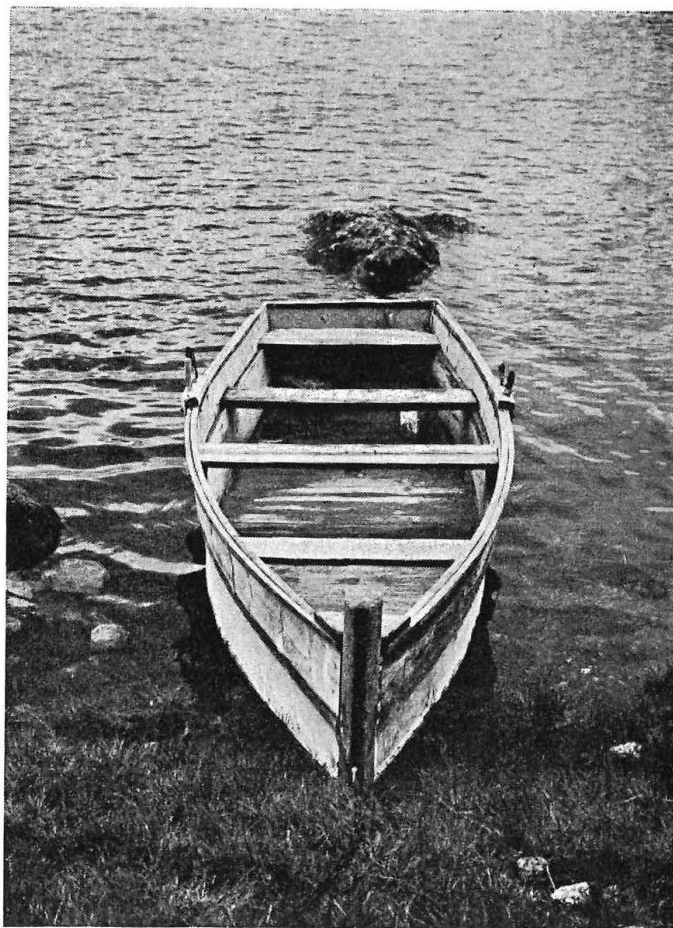
skoltebasken, en av de mest karakteristiske båttypene vi kjenner her i landet. Den finnes i grensetraktene inn mot Finland. Den har også bare bunnbord i stedet for kjøl, men den har et par klinkete bordganger og spinkle spanter. Skoltebasken har keiper. Den er en meget primitiv båt, og enkelte mener at dens opphav er en stokkebåt som har vært spiss i begge ender. Basken kan føre seil. En mast blir surret foran i stavnene, og den fører enten råseil eller spriseil. Elve- og innsjøbasken er så lett at den kan bæres på ryggen mellom sjøene eller om striedstryk. Skoltelappene

bor mellom Finnmark og Kola. På den skoltebasken som finnes i Norsk Sjøfartsmuseum er bordene økset til.

Elvebåtene i Troms og Finnmark er kanskje de mest særmerkete av innlandsbåtene. Eilert Sundt skriver i Folkevennen for 1864 om befolkningen i Karasjok at «Hver Mand av disse Finner er Tømmermand og Baadbygger», og han forteller videre at de bygget båtene uten å bruke sag, alle plankene ble økset til. Bernhard Færøyvik forteller at båtbyggeren gikk selv i skogen og lette seg ut høvelige trær til kjøl, bord og æsing. Nå sages de på

sirkelsag. «Fyrr bruka dei berre handsag eller øks. Dei kløyvde stokken i to og fekk eit bord av kvar halvkløyving.»

Elvebåtene ligner kanoer. De er klinkbygde av brede tynne bord. Innvendig stives de av med spanter som gjerne overlapper hverandre i bunnen. Det lange, smale skroget egner seg fortrinnetlig til større vassdrag der det er strøm. Bernhard Færøyvik skriver om elvebåten at alle navn på konstruksjonsdetaljene er norske låneord, derav slutter han at det er den gamle norske skipsbygningskunst som er opphavet til elvebåten. Lengden av elvebåtene varierer noe i lengde etter hvor stridt vassdraget er og om båtene er bygget for fiske eller varetransport. I striere elver må båten ikke være over 7 meter lang. Der elven er dyp kan båtene bli omkring 9 meter. I Jakobselv var båtene ikke over 5 meter lange. Elvebåten stakes oppover mot strømmen. Med strøm ror man.



Pram fra Sirdal i Vest-Agder.

*Foto: Irmelin Martens.*

Der er et par keiper forholdsvis langt fremme i båten. Årene er ganske korte. En mann ror og en sitter bak og styrer med en padleåre. Er det flere mann i båten kan man få større kraft i åretakene ved å binde et tau rundt hver årelom, og la en mann dra i tauet. Idag brukes det påhengsmotorer på elvebåtene. Samenes innsjøbåter er brede og flate.

De klinkbygde prammene vi finner i innlandet er mindre og oftest noe bredere i forhold til lengden enn kystens prammer. I vannene nord for Trøndelag støter man ofte på den lettbygde jollen som er så karakteristisk for den nordlige kystkulturen.

Fiskerbåten er av livsviktig betydning for kystboen. For folk inne i landet er båten mer et hjelpemiddel. Hvor meget arbeide det skal legges i den avhenger noe av hvor viktig den er for eieren. Skal den bare være en hjelp til en og annen gang å komme over en elv eller et sund, så er det ikke nødvendig å bruke for mange arbeidstimer på å bygge en farkost til slikt bruk, eller kjøpe noen kostbar båt. Hovedsaken er at den flyter den tiden overfarten står på. Det samme gjelder en båt som blir laget for tilfeldige fisketurer. Mange slags merkverdige farkoster blir slått sammen til slikt bruk. I Agderfylkene vil man ofte se farkoster som er laget av to sidebord som er bøyet sammen i båtform. Den flate bunnen består av fjeler. Denne typen og de kasseformede prammene kan lages av hvem som helst, og enkelte av «båtene» er slik at det kan få en båtbygger til å grøsse.

Etter krigen er det blitt almindelig å anskaffe plastbåter. Da opplever man ialfall ikke å sette livet på spill i halvrotne båter, men noe av den fredelige stemning går uvergerlig tapt når påhengsmotorene durer avsted over de tidligere så fredfylte vannene. Nå er det ikke bare småbåter som har vært brukt i innlandet. På flere av de større innsjøene har det vært ganske store lastførende fartøyer. Amtmann Sommerfeldt skriver 1790 om føringsbåtene på Mjøsa at i Fåberg var de så store at de nesten kunne fortjene navn av jakter. Jan H. Olstad skriver i minneskriftet til D/S Skibladners hundreårsjubileum om disse føringsbåtene. «De var kravellbygde, flatbunnede, manglet kjøl og var gjerne svært ranke å se til. De verste sjøene måtte stundom holdes ute ved hjelp av «varabord», som ble spikret fast langs båttripa. Masten — det var aldri mer enn en — ble holdt oppe med vant av trestenger, én på hver side. Noe annet tauverk enn det som trengtes til å få heist seilet, fantes ikke. Seilet var et forholdsvis lite råseil, som oftest bare av strie. Båtene kunne i det hele tatt ikke krysse. Anker ble ikke brukt,



i høyden en dregg av tre, med dreggtau av vidjer. Vanlig var det ellers å fortøye i et tre eller en stein inne på land. I 1827 ble det antatt at det var en 200—250 føringsbåter i fart på Mjøsa. Hver båt lastet en 5—10 tonn».

De maskindrevne fartøyene faller utenfor rammen for denne artikkelen. Det er ikke så få innsjøer som har damp- eller motordrevne fartøyer. De første 2 dampbåter i innlandet kom i 1837 og bruktes til tømmertrekking i Tyrifjorden og Randsfjorden. Det var henholdsvis «Kong Ring» og «Halfdan Svarte». De var bygget av tre. Det første dampskip med jernskrog var «Jernbarden» som i 1840 begynte å gå på Mjøsa. Siden kom der flere. Hjuldampskipet «Skibladner», som var ferdig bygget 1856, går fremdeles i rutefart. Det vakre fartøyet er blitt en stor turistatraksjon. Det er en morsom opplevelse å være passasjer på båtene som går over våre innsjøer og i våre to kanaler. Man kan i fred og ro nyte de vakre landskaper båtene ferdes i, og det er en behagelig avveksling fra den forjagede bilkjøringen.

Idag er der veier stort sett over alt. Vi skal ikke så langt tilbake i tiden før vi kommer til den tid da trafikken i innlandet stort sett gikk over vannene. Vannveien var så viktig for ferdselen at almuen var forpliktet til å holde båter for embedsmenn som var nødt til å reise i sommerhalvåret. Fergemannen var et viktig ledd i eldre tiders reiseliv. Nå er det ikke mange igjen av dem.

I fjellet er der ofte båter som de reisende kan benytte enten til å ro over en elv eller et vann med. Det er da forutsetningen at de skal ro over til andre siden, hente den båten som ligger der og ro den første båten tilbake til der den lå før man etter tredje gangs overfart kan si takk for roturen. Det er en god gammel skikk som heldigvis blir overholdt. Hvis ikke bør den gamle paragraf 10 i det 13. kapitel av Frostatingsloven gis fornyet kraft i det det her står at den som tar annen manns båt og fører den opp eller nedover elven, han er erstatningspliktig inntil båten er bragt på plass igjen. Han skal dra annen manns båt opp eller feste den, ellers er han erstatningspliktig. Det materiale og den litteratur som finnes tilgjengelig om innlandsbåtene er ikke så fyldig at det er mulig å lage en dekkende oversikt over dette interessante emne. De båter som finnes i innsjøene og elvene har en lang tradisjon bak seg, og det er vel verd å se nøyere på de farkoster man finner på de reiser man foretar.