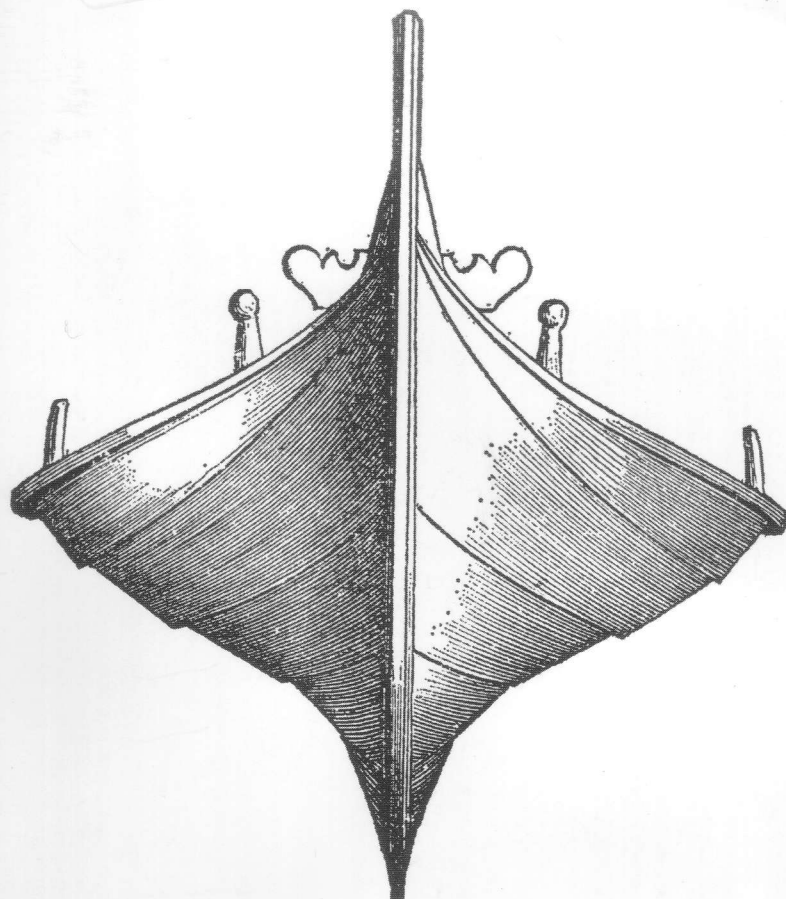


Terje Planke

En vurdering av studier av
norske folkelige båttyper
fra Sundt til Godal



Særtrykk av
NORSK SJØFARTSMUSEUM
Årbok 2002

Oslo 2003

EN VURDERING AV STUDIER AV NORSKE FOLKELIGE BÅTTYPER FRA SUNDT TIL GODAL

TERJE PLANKE

Langs Norges kyst finner vi en mengde ulike båttyper. På den vestvente kyststripen avløser båttypene hverandre som perler på en snor skriver Arne Emil Christensen (1998:80). Men kanskje vi heller skal si at båttypene overlapper hverandre – som lenker i en kjetting. Noen ledd er kraftige og solide. Andre mer tynnslitt. Men hva består i så fall en lenke av? Kanskje det ikke er en kjetting heller, men et rep som er slått sammen av flere kordeler, garn, filler og fibere, hvor ulike båttyper er lagt sammen i historisk prosess, slik at båtene kategoriseres ut fra egenskaper og farvannstyper heller enn ut fra geografisk tilhørighet?

De små åpne tradisjonsbåtene i Norge har ikke bare en lang historie, de har også sin egen forskningshistorie. Målet med denne artikkelen er å belyse en rekke norske båtgranskeres innfallsvinkler til studien av båter. Jeg vil vise *hvordan* båtformene legges ut som typer og hvordan ulike typesyn kan leses ut av båtgranskernes metoder, perspektiv og forståelse. Det er forskningshistorien som er temaet her. Jeg vil således ikke forholde meg til de små, åpne båtene, de folkelige båtene, eller bruksbåtene – i seg selv - men heller se *hvordan de er blitt studert*. Når man koker suppe på en spiker må en tilsette all verdens lånte saker for å få suppa til å smake og mette. Her er det imidlertid omvendt. Istedenfor å tilsette en faghistorisk kontekst vil jeg vil først og fremst redusere en praksis og se hva kraften består av. Og med gode råvarer kan det hele reduseres til en riktig god og velsmakende saus. Mitt mål er således å lese forskningsmessige perspektiver ut av *relasjonen* som den enkelte forsker har til båttypebegrepet.

Ulike typer av typer

Typebegrepet fungerer som et sorteringsredskap i både tid og rom og kan brukes på en deskriptiv eller normativ måte. Typebegrepets viktigste egen-skap er at det medierer mellom det enkelte eksemplar og en større gruppe. Gruppen blir konstruert som en kvalitetsmessig avgrenset helhet, ut fra begrepet som henges ved seg. Typetankegangen henger imidlertid tett sammen med selve forståelsen vår av de eldre båtene. Dermed er denne samme typetankegangen igjen med og gjør noe med hva vi ser og hva vi studerer. Typebegrepet er et klister som våre for-dommer eller forutforståelse kan få fritt feste i. Men de ulike båttypene er ikke nødvendigvis typer i seg selv, på en entydig måte. De er sammensatt, forhandlet og vedtatt – *som noe*. Skillene er bestemt, samtidig som de hele tiden er åpne for tolkning og revurdering. Men hvor kommer så denne typeforståelsen fra? Og hvilken form har den? Båtene kan deles opp ut fra på en rekke måter. Vi *kan* se båtene ut fra *utviklingstrekk* eller *hva slags verktøy* eller *hvilke prosesser båtene er bygget ut fra*, de kan sorteres i ulike *tidsfaser*, de kan kategoriseres ut fra *konstruksjonsprinsipp*, som *skallbygde* eller *skjelettbygde*, ut fra grunnleggende *trekk ved formen*, ut fra *materialbruk* eller *bruksområde*, ut fra *riggtype*, *fremdriftsmidler* eller *driftsform* og ut fra en rekke *størrelsesbegrep*. Men typebetegnelse som vår overordna grupperingsmåte for båtene henspiller allikevel hovedsaklig på *geografisk utbredelse* og eller *byggeområde* - gjennom etiketten de er gitt. For å finne røttene til dette kulturgeografisk baserte typebegrepet starter min oppgave med den store etnologiske helt Eilert Sundt, og hans samarbeid med Fyrdirektør C. F. Diriks.

Stevn på nordlandsbåt, gjengitt av Sundt: «Det første Indtryk var, at den var forførerisk vakker...»
(Sundt 1976: 209; 220)

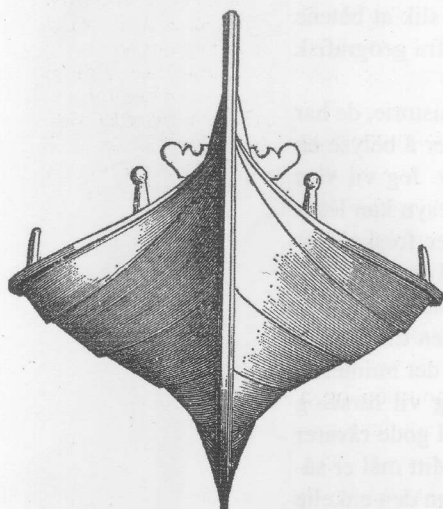
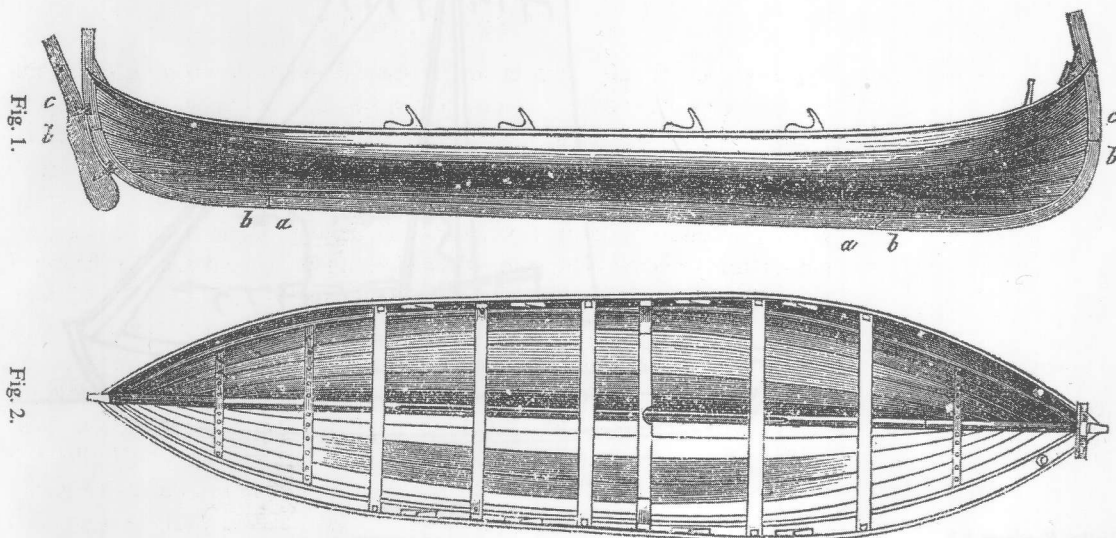


Fig. 6

Framskrittsfokus på 1800-tallet

Eilert Sundt (1817-1875)

Som redaktør for Folkevennen på 1860-tallet fokuserte Sundt på folkeopplysning. Og et av de temaene som hans statistiske innfallsvinkler bidro til å avsløre var en overhyppighet av brå dødsfall i Nord-Norge, noe han sporer tilbake til fiskeriene. Med bakgrunn i denne innsikt startet han på begynnelsen av 1860-tallet et større innsamlingsarbeid angående årsakene til forlisene, et problemområde han også var opptatt av i sin studie på Haram i 1856 (Sundt 1971). Han publiserte i flere år sine analyser av dødsfall ved drukning i Folkevennen. Disse analysene ble gjort på bakgrunn av de Nordnorske prestenes innberetninger, på oppfordring fra Sundt selv. Sundt diskuterer i denne serien en rekke ulike botemidler som skulle minske problemet. Han



etterspør redningsselskap, svømmeopplæring, redningsapparater, modellbåter til ulike fiskeridistrikter, værvarslingsystemer. Men Sundt fremmer også edruskap og den forsiktige seilas (Sundt 1976:4).

Sundt arbeider på fire måter i sine båtstudier. For det første *avslører* han virkeligheten (ulykkene) gjennom statistiske metoder. For det andre er han ute etter å *oppnå* konkrete forbedringer. For å kunne diskutere og fremme endring må Sundt selv *forstå* båtene gjennom å samarbeide med de som har lokal kunnskap. For Sundt vil det si fiskerne, båtbyggerne, prestene og sjøoffiserene. For det fjerde er Sundt ute etter å forstå de lange kulturelle prosessene, som han på 1860-tallet, etter inspirasjon av Darwins utviklingslære, begynner å betegne som "arbeidets naturhistorie".

Disse fire ulike perspektivene medfører svært ulike kildegrupper og forståelsesformer. Ved en bedømming av Sundt skal vi merke oss at han endrer perspektiv og forståelse underveis, og at hans måte å argumentere på medfører at han hyppig sier seg selv imot gjennom å bevisst innta fordomsfulle posisjoner (Seip 1983).

Bakenfor disse innfallsvinklene skal vi huske at Sundt ønsker endring, både i økonomisk, sosial og ikke minst moralsk forstand. Det gjaldt å finne fram til de tryggeste og beste båtformene og å overbevise fiskerallmuen. Men Sundt har ingen presis kunnskap og trenger verktøy for å forstå samtiden og å påskynde endringsforløpet. På samme måte som sine samtidige evolusjonistiske orienterte forskere (Bringéus 2000:52) søker han et sammenlignbart grunnlag for forståelse og endring. I folkevennen for 1862 etterspør så Eilert Sundt midler for å kunne

«Når jeg undtager een stilling, hvor Nordlandsbåden tok sig mindre godt ud for mine Øine, nemlig seet oven-fra og ned, syntes jeg at se lutter skjønhedslinier, og denne skjønhed er ikke hængt udenpå som et overflødig smykke, men visselig kun det uvilkaarlige udtryk for eller det synlige på de fortrinnelige egenskaber, som sgkyndige enstemmig tillægge den: dens store lethed for både årer og vind, så den dandser hen over bølgene.» (Sundt 1967: 209.; 215)

Fig. 18.

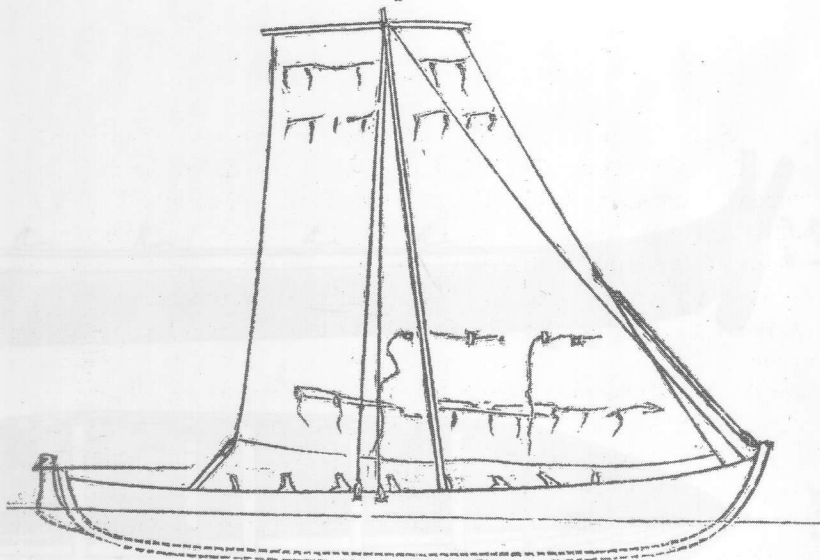
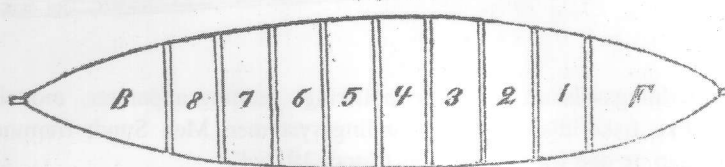


Fig. 19.



Diriks: Nordmørsbåt
(Folkevennen 1863; 343).
Diriks' skisser setter
leseren i stand til å
sammligne noen
grunnleggende trekk ved
hver båtttype han beskriver.

"sende en rask og flink søofficer kysten rundt med det erinde; at tage tegninger af de forskjellige **slag** af både fra Nordlandenes måske ældgamle former til sørlændingenenes allernyeste skabeloner, og derhos studere og beskrive de forskjellige bådformer skilte beskaffenhed og de mange kyst-almuers ulige bedrift" (Sundt 1976:56-57).

Og dermed er det naturlig for oss å avlegge Fyrdirektør Diriks en snarlig visitt. Allerede året etter gav han nemlig ut sin artikkel "Om de forskjellige slags baade i Norge" i bladet Folkevennen – hvor Sundt selv var redaktør.

Carl Frederik Diriks (1814-1895)

Diriks' artikkel, fra 1863, starter med å påpeke at de mange forskjellige slags båter har sitt utspring i kystens vekslende beskaffenhed og store utstrekning og hentyder således både naturtilpasning og kulturell variasjon som bakgrunn for de ulike slag. Diriks skriver at båtene kan inndeles i to *hovedslags*, nemlig 1) de østlandske, og 2) de vestlandske og nordlandske. Grensen legger han til Egersund.

Diriks beskriver Prammen, Sjekten, Hvalørbåten, Lodskøiter og Listerbåten som tilhørende de østlandske hovedslag. Her følger typeinndelingen grunnleggende konstruksjonstrekk (Pram, Sjekte, -skøite), men får også

bruksmessige (Lods) og geografiske (Hvaløer og Lister) betegnelser. Fra Egersund, skriver Diriks "begynde brugen af ... Vestlandske baade". Disse inkluderer Hardangerbåt (fra Egersund til Bergen) Søndfjordbåt, Nordfjordbåt (tildels mellom Bergen og Stadt), Sundmøråbåt (mellom Stat og Nordmøre,) Nordmørsbåt (inntil Chr.sund og Smølen,) samt Aafjordsbåt (mellom Chr.sund og Namsen). Tilslutt beskrives Nordlands eller helgelandsbåten for seg, hovedsaklig som Ranvæningsbåter og båter fra Saltdalen og Bindalen.

For den vestvendte kysten ser vi hvordan det gjennomgående brukes geografiske betegnelser på båtene. Båtene beskrives etter måten inngående og med relativt stor presisjonsgrad. Beskrivelsene tar for seg båttypens konstruksjon, ulike størrelser, priser, riggdetaljer og en del mer eller mindre treffende beskrivelser av båtenes bruksegenskaper i tillegg til illustrasjoner av de ulike typene. Nordlandsbåten sin utstrekning går fra Namsen til Vadsø, og en sådan utbredelse vitner om båtenes fortrinnlige egenskaper skriver Diriks (1863:347) som oppsummerer båttypen gjennom at "det er en sand fornøjelse at se en nordlandsk baad i frisk bris komme hoppende og dansende hen over bølgene og skjærende disse som en kniv." "Hvilket slags båt man, i det hele tatt må anse som det fortrinnsfulle og hensiktssvarende, det er ingen let sak å avgjøre. Hver holder på sit eget som det beste, og kaster som oftest vrang på det for ham uvandte... Vane og fordom kommer her hovedsaklig i betraktning" skriver Diriks (1863:355-356). Han holder allikevel en knapp på Nordlandsbåten som den beste.

Sammenhengen mellom Sundts og Diriks' båttypebegrep

Det er et ubesvart spørsmål om hvor Diriks' båttypebegrep kommer fra, om det er folkelige betegnelser, eller er de konstruert på 1860-tallet. Hvis vi sammenligner Diriks' geografiske båttypenavn med Sundts hustyper følger de samme formene. Men Sundt gir klar beskjed om at det er han selv som har konstruert en rekke av hus-begrepene (Sundt 1976:206ff) før Diriks' båtartikkel ble publisert. Båtbruk og båtbrukere er imidlertid implisitt komparative elementer i en bevegelig praksis, på en helt annen måte enn relativt stillestående hus. For kystens reisende vil de ulike båtene fremstå som geografisk-tilhørende. For som Diriks skriver: "Norlændingen ler av søndmøråbådene, søndmøråringene af hardangerbåtene o.s.v." (Diriks 1863:355), og forskjellene blir gjerne begrepsfestet. De folkelige begrepene vi kjenner inntar former som Geitbåt eller Grisbåt og kan henvise til båtenes karakteristiske trekk eller egenskaper.

Hvis vi ser på de overordna geografiske kategorier (som østlandske-, eller vestlandske- og nordlandske båter) som Diriks bruker og ikke lokale stedsnavn, vitner det om et systematisk utenfraperspektiv. Om de overordna sorteringsbegrepene i form av Diriks *hovedslag* er allmenne begreper eller om de

er konstruert av Sundt og Diriks har jeg ikke fått klarhet i. De er uansett blitt stående som grunnbegreper i vår båtforståelse den dag i dag, på samme måte som alle de andre båttypebegrepene som Diriks introduserer for Folkevennens lesere. Før Diriks artikkel henvises det derimot til eksempelvis "de nordlandske båte" og ikke til nordlandsbåten (se f.eks. Blom 1827 og Sundts tekster før Diriks).

Perspektiv på endring

Sundt hadde avdekket en stor overhyppighet av drukningsulykker i Nord-Norge og båttypen ble antatt å være en del av årsaken. Med bakgrunn i dette ønsket han å oppnå endring i tilstanden. Her skal Sundt selv få ordet og beskrive hvorledes endringer har funnet sted:

...største delen af de mange forbedringer rimeligvis skulde befindes at skrive sig fra fiskerne selv. En har fundert på et, en anden har tænkt sig ud noget andet, og i og for sig betragtet kan hver enkelt forbedring have været ganske ringe - og det offer, som det første forsøk har krævet, kan synes ganske ubetydeligt. Men det har monnet til slut. (Sundt 1976:156 (Om listerbåten 1861/62))

Her ser vi et eksempel som jeg vil se som Sundts tidlige forståelse av utvikling. Han ser for seg en parallellutvikling av de ulike båtformene langs kysten og hvordan de sakte men sikkert endres mot det bedre. Båttypebegrepet er ikke fastlåst i form av en retrospektiv sannhet. Poenget til Sundt er å forbedre den enkelte båttype, men også å finne fram til den beste typen. Noe senere, etter at han hadde blitt kjent med Darwins utviklingslære utviklet Sundt sin egen utviklingsmodell for kulturell forandring. Han går i gang med å beskrive "arbeidets naturhistorie" og han beskriver utviklingen av de ulike båttypene på en måte som innebærer både tilpassning til naturens vilkår og kulturens behov (se Klepp 1986).

Utviklingen av båtformene eller hver enkelt båttype foregår ifølge Sundt etter en felles innsats av fiskeren og båtbyggeren. Sundt beskriver en tilfeldig variasjon fra båtbyggerens hånd, og en ikke-tilfeldig etterspørsel av ulike egenskaper ved båtene, fordi de ulike båtene innen en og samme type blir sammenlignet under bruk. Båtbyggeren vil etter hvert forsøke å oppnå visse forbedringer med båten. Båtformen er utviklet i en enkelt retning for å optimalisere enkelte trekk. Men ved å overdrive enkeltfaktorer videre taper båttypens egenskaper på andre hold, forklarer Sundt (1976:210-211). Bakenfor denne tankegangen ligger en ny ide om den enkeltstående urbåten som alle andre båter er sprunget ut fra:

Om en oldforsker...kunde finde frem af havbunden en nedsunken båd fra Frithjofs dage, så kunde den gjælde som en prøve på urtidens båd og som oldemoder til den hele familie af nutidens både, der nedstammer fra den (Sundt 1975:32).

Sundts drøm går i oppfyllelse allerede året etter (i 1864) da oldfunnet Nydamsbåten fra Nordre Slesvik graves ut. Funnet publiseres sammen med Sundts beskrivelse av Nordlandsbåten. Men Sundt stopper ikke med å beskrive utviklingen av nordlandsbåten som en naturlig prosess i fortiden, han ser også på utviklingen av nye typer. Her ser vi hvordan han beskriver nyskapningen av listerbåten:

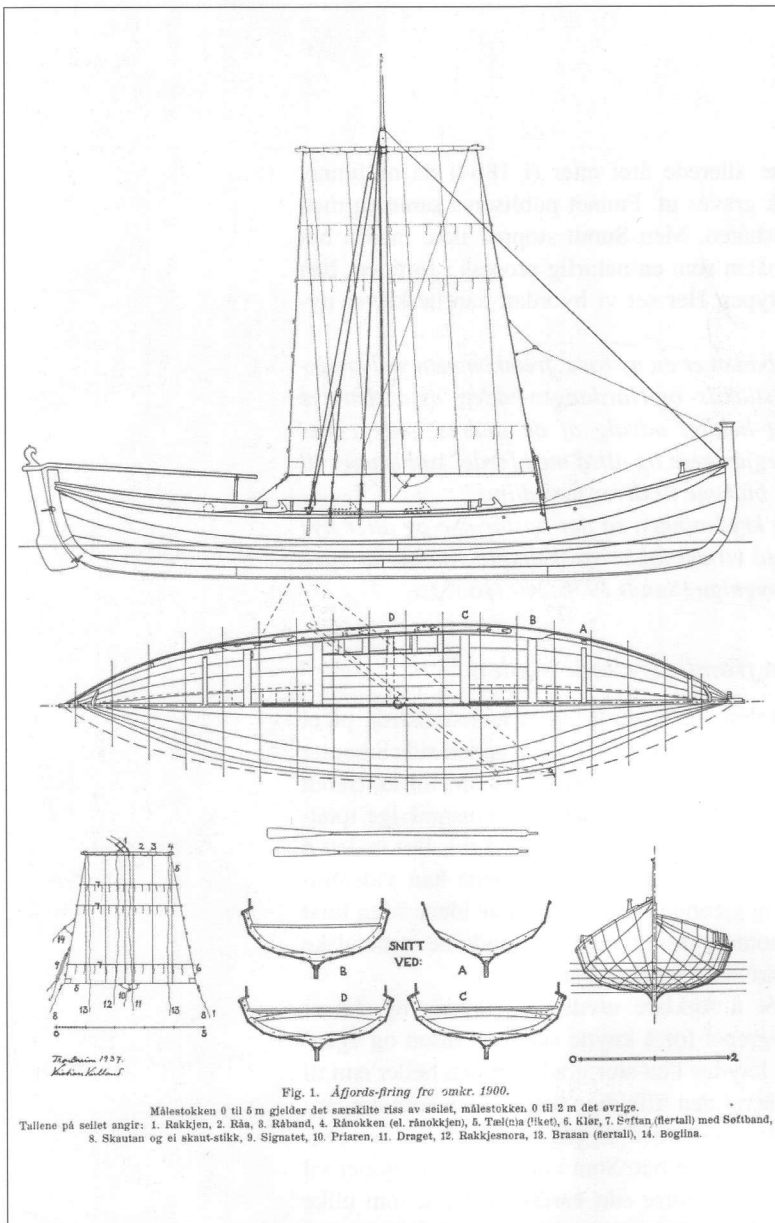
Man kunde sige at listerbåden er en ny race, fremkommen ved krydsning af to eldre racer, Østlands- og Hardanger-båden, og at den nye race, (er) formedelst et heldigt udvalg af de andres gode egenskaber, overgår sine forgjængere og altså med fordel kan bruges til model for disse og igjen bidrage til deres forædling.

Fortsettes med sådanne krydsninger, så der opstår nye og atter nye afdeliger af bådformer, så vil det falde vanskeligere end nu at have rede på den norske bådbygnign (Sundt 1976:240 (1865)).

Syntese av den framtidsrettede skolen

Sundt peker i ulike retninger. På den ene siden arbeider han statistisk, på et systemplan, hvor han diskuterer samfunnsforhold. På den annen side arbeider han med enkeltskjebner i sin samtid, for sin framtid, med sin fortid. Sundt søker å mediere mellom aktørens handlinger og det samfunnsmessige totalresultat. På Norges vestvendte kyst peker båtene bakover i tid. Det er lett å sortere båtene ut fra sin *kulturgeografiske* spredning. Båtene kan videreutvikles gjennom intern utvikling, og gjennom ren diffusjon av ideer. Men først og fremst kan de endres gjennom kryssing med de moderne østlandske formene, slik vi ser i Sundts beskrivelser av listerbåten.

Sundt bruker *racebegrepet* for å forklare utviklingstrekkene og det er fristende å trekke inn fordomsbegrepet for å knytte sammen rasen og egenskapen. Egenskapene ved båtene knyttes i en stor grad til typen heller enn til den enkelte båt, og han overfokuserer den tilfeldige variasjonen som inngår i selve typen (Klepp1986). Sundt mister dermed tilgang til en stor del av egenskapene som ligger intendert i den enkelte båt. Som i de fleste situasjoner vil variasjonen innenfor en kategori være større enn variasjonen imellom ulike beslektede typer, eller kategorier. Når typebegrepet brukes til å fokusere på sammenligning mellom ulike typer vil konsekvensene være at selve begrepsbruken er med og jevner ut den interne variasjonen – som er helt vesentlig. En båt kan være god til noe, og dårlig til noe, helt uavhengig av hva typen, statistisk sett måtte egne seg til. Sundt påpeker bare i liten grad individuelle båters egenskaper innenfor hver type. Men han henviser derimot til at båtbrukerene merker seg disse forskjellene og at de beste trekkene videreføres.



Kr. Kielland: Åfjordsbåt.
(Norsk Sjøfartsmuseums
skrift nr. 28, 1939.)
Båttypen dokumenteres
og illustreres mer grundig
slik at formene bevares
og lagres på papir.

par ut er Kristian Kielland og Bernhard Færøyvik. I artikkelen *Båtane i Sogn og Fjordane. Eit Yversyn* - fra 1931 åpner Færøyvik med et vanlig perspektiv:

Skippsbyggjekunsti hev frå dei eldste tider stade høgt her på Vestlandet... Dei grunnla riker i vesterhavet.. Nordmennene var herrar der i mange hundradår og læremeistrar i skipsteknikk og sjø-menskap... Ein finn likskap millom båtane i gravhaugane og båter som dei brukar i dag. Dette synar at dei alt tidleg var vel inne i båtbyggjekunsti (Færøyvik 1931:10).

Mitt avsluttende poeng er at Sundt primært arbeider i sin samtid og ikke som historiker. Og hans fremste ønske var å bli kvitt distansen han hadde til allmuens kunnskap, for hvis han bare var litt yngre, så kunne han følge en nordlandsbåt på fiske et helt år:

Ikke just for at udgrunde havets dybder og efterforske fiskens gang, men mere for at blive ret kjendt med dybden af den insigt og kundskab som denne fiskerbefolknings tusindårige erfaring og eftertanke har bragt for dage og som hver ny slægt tilegner sig og forøger...Det skulde blive et bidrag til det norske arbeides historie (Sundt 1976:183 (1864)).

Retrospektiv og komparativ forskning

Bernhard Færøyvik (1886-1950) og Kristian Kielland (1899-1984)

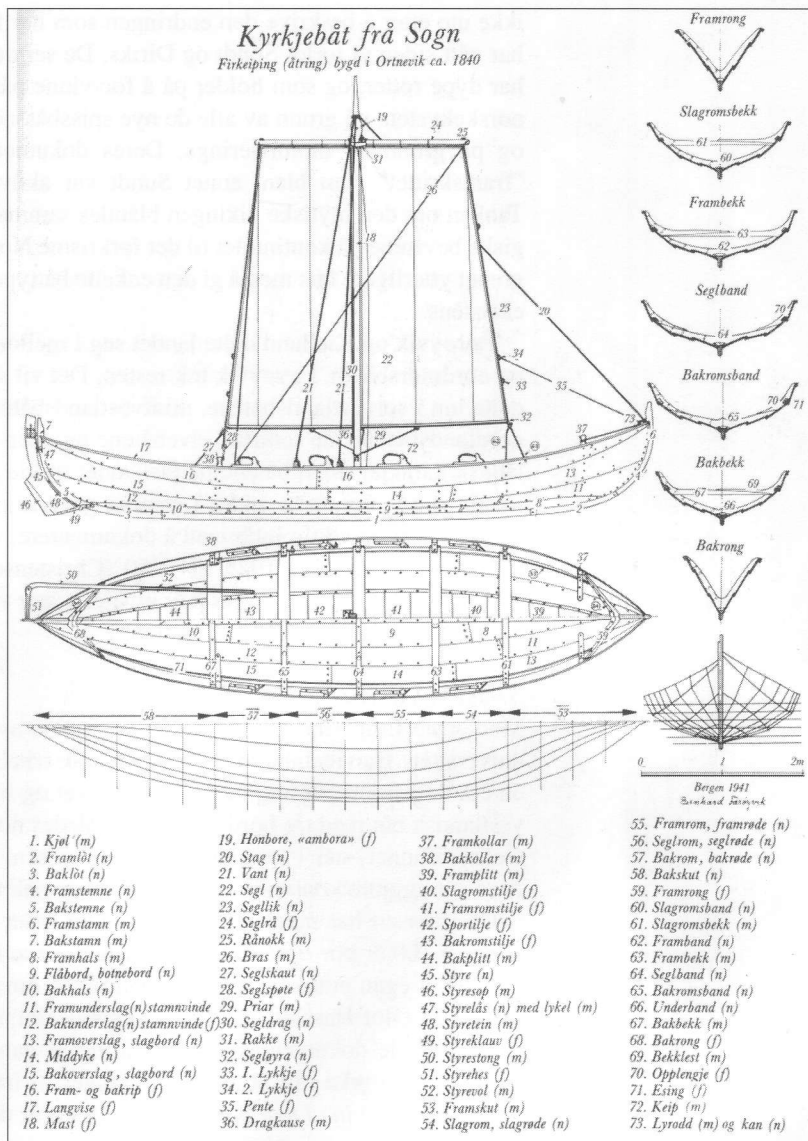
Etter Sundt går det lang tid før de norske båtene igjen blir studert og publisert som typer, i sammenheng. Neste

Også Kristian Kielland var et barn av sin tid. For å sette konteksten for sin studie om åfjordsbåten fra 1938 åpner han med en fanfare som gjaller helt fra Trøndelag til Afrika:

Sagaens Nidaros og nærmeste omegn var i sin tid det mest berømmelige båtbyggersted i Norge, og dermed antagelig i hele det vesterlandske kulturområde, iallfald på sitt vis... Ikke bare var nordboerne ... i sine vikingskib de dristige og voldsomme sjøkrigere som før i hærfærd langs alle Europas strender... herjet i maurernes land og "slaktet blåmenn til fanden" ... Men særlig nordmennene gjorde dertil de i teknisk-historisk og geografisk hensende interessantere ferder over Atlanterhavet og Ishavet (Kielland 1938:7).

Hva har så dette med studien av båttyper å gjøre - kan du spørre? Jo, vi har skiftet perspektiv. Og vi skifter beskrivelsesmåte. Det tilbakeskuende blikk får overraskende stor plass i Færøyviks arbeider til tross for at han selv har rodd fiske i en nordfjordsbåt i Solund (Færøyvik 2000:30) og således omhandler sin egen samtid. Siden Sundts dager er de store vikingskipene og en rekke mindre båtgraver ved vestlandsfjordene gravet ut og gir en ny tolkningsbakgrunn. Færøyvik og Kielland er ikke ute etter å oppnå endring. De er heller

Færøyvik dokumenterte også ord og nevninger, og la ofte disse inn i tegningene. (Færøyvik 1987: 97)



ikke ute etter å beskrive den endringen som har funnet sted de 70 årene som har gått siden vi forlot Sundt og Diriks. De ser derimot noe i sin samtid, som har dype røtter, og som holder på å forsvinne på grunn av listrifiseringen av norskekysten, på grunn av alle de nye spissbåtene, på grunn av kravellbåtene og på grunn av motoriseringa. Deres dokumentasjonsarbeid er et svar på "framskrittet" som blant annet Sundt var aktivt med å bygge opp under. Tanken om den mytiske vikingen blandes sammen med de konkrete arkeologiske bevisene på kontinuitet til det førkristne Norge. Samtidig fryses typebegrepet ytterligere fast med å gi den enkelte båttype en 1000-årig lokalhistorisk eksistens.

Færøyvik og Kielland delte landet seg i mellom. Kielland tok åfjordsbåten og nordmørsbåten. Færøyvik tok resten. Det vil si vestlandsbåtene (som han delte inn i sørvestlandsbåtene, midtvestlandsbåtene og nordvestlandsbåtene), nordlandsbåtene, de samiske elvebåtene og noen eldre innlandsbåter av vestlandsk karakter. Men båtene på Østlandet hadde ikke så stor interesse lenger for disse to eller noen andre i samme generasjon. Færøyvik gjør en imponerende stor og viktig jobb med å dokumentere, måle opp og samle inn båter til norske museer fra 1925 til 1950 (Christensen 1996, 1992:12, Færøyvik 2000:36ff), et arbeid som har hatt umåtelig stor verdi for hele studiefeltet, og vår forståelse av de vestnorske båtene.

Arne Emil Christensen (f. 1936)

Med Arne Emil Christensen kommer studien av de folkelige båtene inn på universitet. Han reetablerer en tradisjonsrik arkeologisk båtstudiepraksis med en etnologisk orientering mot hverdagslivet og manns minne. Oselveren, en vestlandsk båt med tre bordganger, og således nokså lik den minste båten fra Gokstadfunnet, står i særklasse for Christensen. De to presenteres sammen for å synliggjøre kontinuiteten på en pedagogisk måte (Christensen 1998:78).

Christensen har målt opp et stort antall båter fra hele landet. For første gang på 100 år blir også de østnorske båttypene inkludert i det gode selskap. Om det er egen praksis som fritidsbåtbruker, om det er gjennom den svenske etnologen Olof Hasslöf og Skagerrakprosjektet, eller om det er i form av en altomfattende dokumentasjons-innstilling at han møter den østlandske båttypen har jeg ikke fått ut av kildetilfanget. I hans artikkel *Innlandsbåtene, spennende men lite kjent* (Christensen 1996) er det dokumentasjonsbehovet i seg selv som står i sentrum. Båtene har hatt stor betydning, også i innlandet, og inngår i det han beskriver som "de kulturgeografiske dialektene i Norge". Den totale kartograferingen av Norges båter er et viktig prosjekt som et kildemateriale til eksisterende og potensielle arkeologiske funn. Hans komparative intensjoner kan vi også finne igjen i studier på tvers av en rekke typer, som tar utgangspunkt i enkelttrekk, slik som i tilfellet for studien av vengbåter på vestlandet (Christensen 1990).

Christensens metode består i å måle og tegne ut båter og å diskutere med båtbyggere. Hans intensjon er å kommunisere på tvers, imellom ulike båttyper og landsdeler, og båttegningen er hans viktigste medium. Han skriver:

Det krever en del trening å lese en tegning, og å lage en, men når man først har fått øvet seg opp, gir studiet av tegninger bra grunnlag for å sammenlikne båter, og det finnes muligheter for å regne seg til mang av en båts egenskaper ut fra tegningene (Christensen 1992:71).

Typebegrepet er muligens enda mer nyansert enn hos Færøyvik, men mellomkrigstidens vikingromantisering og lokal, eller nasjonalpatriotisme finner vi ikke hos Christensen. Hans perspektiv går derimot utover Norge og Norden. Det arkeologiske og kulturelle materialet kjenner ikke dagens administrative grenser (Christensen 1998:76). Christensen er sterkt påvirket av Hasslöf og betegner den nordiske båtbyggingstradisjonen med utgangspunkt i hans begrep skallbyggingsteknikk (Christensen 1992:23, Hasslöf 1970:43). Dermed brukes byggeteknikken som utgangspunktet for en konvensjonell kulturgeografisk båttypeinndeling (Christensen 1983:1992).

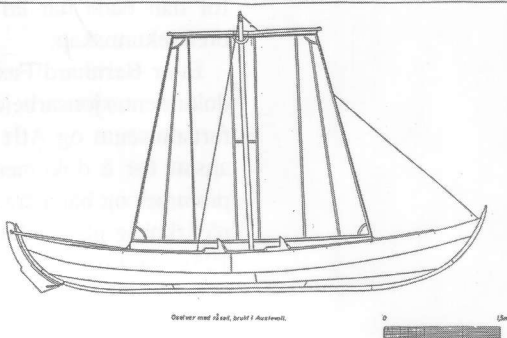
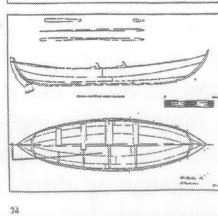
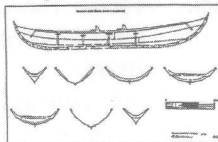
Christensen har ikke publisert inngående om noen enkeltstående båttype. Han har på den måten fortsatt i Diriks komparative ånd og i tråd med Sundts ønske om en dypere taksonomisk presisjon. Denne forbindelsen til Sundt presiserer Christensen selv (Christensen 1992:9). Det retrospektive perspektivet er tett knyttet opp mot hans arbeidsplass på Vikingskipshuset ved Universitetet i Oslo. Med det retrospektive perspektivet, og fokus på konstruksjonstrekk heller enn prosesser, er det naturlig at de nye overgangstypene og de østnorske båtene dekkes i mindre grad.

Båtbyggingsstudiene blir trukket videre på 60 og 70tallet gjennom dokumentarfilming av båtbyggere i aksjon og intervjuer av enkeltbåtbyggere (se eks. Christensen 1963). Betydningen av håndverksprosesser i Christensens

MIDTSIDEBÅTEN

Oselverfæring med råseil fra Austevoll

De aller fleste som har skrevet om båtene i Hordaland, er enige om at båtene sør for Bergen har vært rigget med spriseil lallefall siden 1850. I fjordene nord for Bergen vet vi at råseilet holdt seg lenge. Idag vet vi at det er en sannhet som må modifieres. Dagens midtsidebåt er det viktigste, men ikke det eneste beviset på det. Båten var i bruk i Vidnesvågen på Hustarøy i Austevoll kommune. Den siste eieren, Lars Knutsen Vik, har fortalt at hans bestefar, Elling Nilsen, hadde med seg båten da han flyttet til Vidnesvågen i Ludmøy omkring 1880. Båten hadde vært i bruk i flere år før det, men det er ikke kjent hvem som har bygget den, og når den er bygget. Færingen har hatt råseil hele tiden, og



det var i bruk fram til 1940-50-åra. Det var flere som brukte råseil så seint, spesielt folk fra Hevrøy. Lars Vik, som har vært med og seilt fra han var 12-13 år, forteller at båten seilte vel så bra som spriggete båter, både på kryss og lens. Færingen var i bruk til fiske med snøre, liner og garn. De siste årene i aktiv tjeneste var den i bruk til teinfiske, og fikk ganske hard medfart, til den lappet og uslitte ble satt i naust i 1995. Båten var en

god sjøbåt, og spesielt lettrodd, den ble bl.a. brukt til 17. mai-kapproing i Vidnesvågen.

Det er ikke noe i færingen på båten som kan sies å være spesielt i forhold til spriseilsbåter, men masteplasseringen er selvfølgelig en anner.

Via kystlaget i Austevoll er båten gitt til Hordamuseet med rigg og utstyr. Båten ble målt opp på oppmålingskurs i regi av Kulturkontoret i Os kommune høst

A. E. Christensen har publisert en mengde båttegninger og korte tekster i bladet Kysten. Oselveren har en del likhetstrekk med Gokstad-færingen. Korsoppmåling 1996, Oselververkstedet/Christensen. (Christensen i Kysten 3-1997.

båtbyggerforståelse finner vi blant annet i hans artikkel om båtbyggerverktøy og læreprosess (1970). I den grad han forholder seg til byggeprosesser er det gjennom utvendige, heller enn gjennom subjektive innfallsvinkler. Handlingsperspektivet er ikke fulgt opp i videre grad senere publikasjoner, til tross for han både har en genuin interesse i håndverksproblematikken, og stor breddekunnskap.

Etter Bernhard Færøyviks død i 1950 var den en institusjonell vilje til at dokumentasjonsarbeidet skulle fortsette. Både Knut Weibust ved Norsk Sjøfartsmuseum og Atle Thowsen på Bergens Sjøfartsmuseum ble opprinnelig ansatt for å dokumentere småbåter. Weibust har hovedsakelig skrevet om prammer og båter fra innlandet mens Thowsen har forfulgt hardangerbåtenes påvirkning på Shetland. Begge har imidlertid endret arbeidsfelt (se Weibust 1958; 1964 og Thowsen 1966; 1969).

Gøthe Gøthesen skal nevnes på grunn av hans arbeid med båter ved skagerakkysten og Oslofjorden. På 1970-tallet benytter han de samme typebegrepene som Diriks, men presiserer samtidig at "egentlig var det vel like mange båttyper som det var båtbyggere" (Gøthesen 1977). Utsagnet understreker det mer kaotiske preget øst for den magiske grensen. Gøthesen trekker inn lystbåtbegrepet og motoriseringa og diskuterer overgangen for disse småbåtene, fra hjemmefiske og småtransport til lystseilas. Dermed får vi et nytt møte - mellom det folkelige og elitens båttypepreferanser. Gøthesen har dokumentert båter, båtbruk og samlet inn en rekke båter til båtmuseum.

Syntese av den komparative (retrospektive) skolen

Dokumentasjonsbehovet for disse båtgranskerne er forent i en og samme praksis; oppmålingstegninger og beskrivelser av båtformer. Perspektivet har imidlertid endret seg i løpet av perioden. Med Kielland og Færøyvik får vi en lokal fokus og øket detaljrikdom på selve båtkonstruksjonssiden og på formstudien. Båtene er ikke lenger typer med egenskaper men heller selvstendige eksemplarer, da hver tegning blir sett på som en objektiv og unik beskrivelse, og hver innsamla båt får tale for seg selv. Båttypene videreutvikles taksonomisk, og typebegrepene brukes med den største selvfølgelighet. Vi kan kategorisere mellomkrigsgenerasjonen som utpregede positivister i sin dokumenterende orientering. Deres blikk var, *retrospektivt*, eller vendt bakover. Som Øystein Færøyvik skriver om sin far Bernhard: "Di meir han arbeidde di klårare såg han samanhengen med fortida..." (Færøyvik 2000:31). Færøyviks båtbyggingsbeskrivelser er konsentrert rundt ordbruken og verktøynavnene heller enn prosessene og intensjonen i båtbyggerenes handlinger. Handlingene er redusert til eksempler på bruken av for eksempel måleredskapene heller enn selve måleaktiviteten. Kielland (1938) på sin side skriver ikke om båtbygging som en menneskelig prosess, men beskriver "byggnings-

delenes sammensetning og benevnelse" og tilstreber således objektivt heller enn perspektiver. Effekten av dette båttypesynet som omhandler den unike båten som en "type-representant" ser vi i den ekstremt kontekstfattige informasjonen vi finner sammen med de båtene som er samlet inn til museene. Her er det verken beskrivelser av mennesker eller handlinger og det kontekstuelle knyttet til den enkelte båten er ofte begrenset til stedsnavnet som båten kommer fra.

Vi kan se typeorienteringen ut fra et historisk-geografisk metode-syn. Urtypen er viktig, men etter hvert legges mer og mer vekt på historiske forløp som et ikke-evolusjonistisk begrep (jfr. Stigum 1946). I arkeologisk språkdrakt kan vi kalle innfallsvinkelen en historisk partikularisme (Olsen 2000), med en gryende form for kontekstualisme.

Typebegrepet har så langt medført en mer visuell og statisk tilnærming. Christensen bruker betegnelsen typegalleri i sin beskrivelse av de norske båttypene (Christensen 1992:28), et begrep som gir stilhistoriske heller enn biologiske assosiasjoner. Det er altså ikke båten i bruk som står i fokus ved typen, slik vi så hos Sundt. Det er båten som form, båten som avtegnet form, båten som museums-objekt og til en viss grad også båten som byggeaktivitet som teller. Når det arkeologiske og historiske perspektivet koples sammen med kildesynet gir det ikke rom for å trekke sikre slutninger på brukssiden. Studien av båttyper tenderer her mot formmessig komparasjon.

Retningen kan avslutningsvis betegnes ut fra politiske perspektiver. I begynnelsen i form av en norsksdomsmaner som understreker rikets særpreg og rettigheter. I Christensens skikkelse innehar det komparative perspektivet en omvendt, eller ikke-nasjonal effekt i det innfallsvinkelen ser kulturvariasjoner i et nordeuropeisk perspektiv heller enn i det skandinaviske eller norske perspektiv slik vi så det fra mellomkrigstiden (se Højrup 2000). Det fokuseres på form heller enn på symbolbetydning. Båttypesbegrepet er blitt endret fra å ha en sterk, lokal normativ tendens med Kielland og Færøyvik til Christensens langt mer deskriptive og åpne, komparative holdning.

Revitalisering; med nye blikk på kulturelle prosesser

Asbjørn Klepp (f. 1944)

Etnolog Asbjørn Klepp tar på 1980-tallet utgangspunkt i båtene fra Trøndelag og Nord-Norge og ser på kulturelle prosesser i ulike endringsperspektiver. Her trekkes både økonomiske og sosiale prosesser inn i bildet på en helt ny måte. Hans perspektiv på båttypene er å se på kunnskapsformasjoner i overgangen mellom ulike typer. Han går aktivt inn i endringsprosessene knyttet til listringsbåtene eller spissbåtene (Klepp 1980; 1988). Men i hans bok om båtene i Trøndelag og Nord-Norge er hans ønske å

øke forståelsen for hva som bestemte og begrenset formen på de gamle båtene, ved å beskrive dem i sammenheng med de nærings- og samfunnsforhold de engang tjente. Nettopp denne dimensjonen blir iblant borte i dagens veteranbåtmiljø. Båtene har lett for å bli vurdert isolert, som lettseilende og malerisk øyenslyst til ren fornøylesbruk (Klepp 1983:12).

De ulike båtene må i henhold til dette perspektivet forstås ut fra sin økonomiske og sosiale *kontekst*. Typen må tolkes, ikke bare som en form, men ut fra en tid, - sin egen bruk - i sin samtid. Til tross for at Klepp vil forstå båtene og båttypene ut fra en kontekst, kan neppe hele denne konteksten trekkes inn Klepps båttypebegrep.

Når Klepp under overskriften *skrogform og bruksegenskaper* går inn i 1800talls-diskusjonen om vest og østlandske båtfasong, kontekstualiserer han den med utgangspunkt i økonomiske relasjoner, men lander diskusjonen i sine egne praktiske båtbrukserfaringer (Klepp 1983:66). Klepp diskuterer mer enn noen av de foregående forfattere behovet for avveininger mellom motstridende faktorer som båttypen bygges opp rundt og han går mer inngående inn i selve seilasen. Båttypenes endringer settes inn i en sammenheng. Vi kommer for første gang siden Sundt tilbake til båtbrukeren som en aktiv *aktør* og ikke bare som en *gitt faktor* i typens utvikling.

Jeg har ovenfor hevdet at båtbruken er implisitt komparativ, og at båtbrukerne ser typene opp mot hverandre. Men når man erfarer og diskuterer båten i bruk er det vesentlig at det ikke bare er de visuelle eller estetiske aspektene som innebærer et komparativt element imellom ulike typer. Båten i fart medfører et sammenligningsperspektiv, såfremt det er andre båter i nærheten. De gode og de dårlige båtene skiller seg raskt ut. Klepp betegner nordlandskysten, under fiskeriene som "en skipsmodelltank i full målestokk, hvor båt og mannskap høstet heder eller nederlag etter som seilasen løp av i forhold til konkurrentene (Klepp 1983:15). Klepp (1983b) har også levert komparative bidrag i en bredt anlagt presentasjon av flatbunna småbåter.

Jon Bojer Godal (f. 1937)

Jon Bojer Godal går inn i båtstudiene på en ny måte. En av hans metoder er å tilegne seg håndverkskunnskapen gjennom handling, slik som Sundt hadde ønsket å tilegne seg båtforståelsen gjennom praktisk bruk et århundre tidligere. Godal sin innfallsvinkel er gjennom båtbyggerens og båtbrukerens perspektiv og han har fremprovosert en stor mengde presis, og bredt anlagt kunnskap i de gamle bruksmiljøene. Godals dokumentasjonsperspektiv kan oppsummeres gjennom tittelen på hans bokserie: "Dei gamle forstod mykje". Men hans praktiske innfallsvinkel har også erkjennelsesmessige konsekvenser, fordi det gir føringer for hvilken vei blikket er vendt. Og det har

betydning for Godals behov for et altomfattende båttypebegrep.

Godals innfallsvinkel kan blant annet søkes med bakgrunn i hans periode som rektor ved Fosen Folkehøyskole. Det var en periode med samfunnskritikk, hvor alternativbevegelsen sto sterkt. Alternativbonden og kystfiskeren står for en langsiktig og framtidssretta praksis som på samme tid var tufta på kontinuitet. Råseilingen og båtbyggingen ble revitalisert og formidlet gjennom en seilas til Island i 1974. Den praktiske seilasen fremprovoserte både beundring for båtene og en vilje til å forstå mer. Islandsseilasen resulterte også i at miljøet rundt Fosen Folkehøyskole fikk bygget åfjordsfembøringene Hugin og Munin. Båtene ble brukt i opplæringsøyemed på skolen og de deltok på Lofotfisket i skreisesongen. Den nordenfjelske råseilingstradisjonen fungerer nå som en moderne merkevare hvor både identitet, kvalitet og kunnskap knyttes sammen i en praksis.

Godal har ikke bare arbeidet ut fra problemstillinger fra 1800-tallets båtbruk. Samarbeidet mellom Vikingskipsmuseet i Roskilde og Godal har hatt stor betydning for begge parter. Brødrene Andersen i Roskilde har arbeidet mye ut fra Nordlandsbåten, blant annet med en eksperimentell grunnholdning (Andersen og Andersen 1980), og med en komparativ innfallsvinkel til vikingtidsseilas og båtforståelse (Andersen og Andersen 1989). Jeg skal allikevel ikke gå inn i deres arbeider her.

MÅLESKJEMA – ÅFJORDSBÅT															
Namn/identifikasjon										Eigar					
Målestad				Dato				Byggestad/Byggar							
Kontaktperson										Byggeår					
Rom-tal		Lengd på halsane				Snormål				Bordhøgde midt innv.					
Ron-mål fram		att				Stamm-mål fram				att					
(I skjemaet nedanfor nyttar vi teikna * og " i staden for å skrive grader og tommar.)															
Rong	"	Hammel	"	Midt	"	Spenn-kne	"	Framband	"	«Framband»	"	Rong	"		
Breidder/høgder															
Hals															
Botn															
Bette															
Ripe															
1/8 hals (botn) ved:						1/4 hals ved			1/4 snor						
ROMLENGDER bakantil				Hammel-rom				Atterlast/midt				Framlast			
Bakskott															
Framrom				Haus				Framskott							
Plassering av rong				att				fram				Plassering skauthol			
Plassering fotstø				att				fram				Kva slags skauthol			
Festemåte fotstø															
Plassering vant															
Plassering stikkhol (frå framband)															
Avstand skaut – fremste						Fremste – hals-odd									
Lengd kjø						Atterlott			Framlott						
Skar		Gatakjøl frå				til		(målt frå aktre HO)							
Lottung		fram				att									

Måleskjema fra Eldjarn og Godal III 1986. Ved å se båttypen som et system og i form av relasjoner kan behovet for statistisk informasjon gå parallelt med behovet for å ha måltall i full størrelse. Skjemaene skal inneha både båtbyggerens mål og en del tillegg for å kunne gjenskape båten og båttypen.

I Norsk handverksutvikling, tidligere Håndverksregisteret på Maihaugen, arbeider Godal med både dokumentasjon og videreføring av kunnskap. Han ser kulturminnevernet sin oppgave i ikke å reflektere identitet eller lage "teater" der vi kan "oppleve" fortid, karakterdrag eller identifikasjoner... Oppgaven blir tvert om, skriver han; "å forvalte kulturarven på en slik måte at vi kan (ta vare på alternativer og) gjøre nye valg. Gjenstanden har interesse som bærer av kunnskap". Godal er dermed ikke ute etter "stilarter" som han skriver, ei heller å lage et Linnee'sk system av båttradisjonen (slik Sundt ønsket), men å føre videre den kunnskapen som hviler i former og arbeidsmåter (Godal 1995:9).

Gjennom viljen til å forstå båtbruken og båtbyggingsarbeidet som en rasjonell og effektiv virksomhet har Godal arbeidet med tre innfallsvinkler. Han har studert byggingen av enkeltstående båttypen, han har målt gamle båter og han har brukt båtene aktivt. Men hans litterære produksjon har også bestått av å bygge synteser mellom ulike båttypen, over tid og rom. Vi skal gå inn i de ulike innfallsvinklene.

Jon Godal har i samarbeid med nordlandsbåtbygger Gunnar Eldjarn og åfjordsbåtbygger Einar Borgfjord dokumentert og revitalisert disse to båttypene. De har laget detaljerte byggebeskrivelser over de to båttypene, som følger hele arbeidsprosessen fra informantene går i skogen for å finne material - til sjøsetting, rigging og seilas. For seilas med båtene har de en rekke informanter.

For å forstå båtens form og egenskaper, og å finne fram til hvordan det var mulig for båtbyggeren å holde orden på mange båtstørrelser samtidig har Godal arbeidet statistisk. Utgangspunktet har vært å måle opp båter på de samme målestedene og med de samme måle metodene som båtbyggeren selv har brukt. Han har således ikke vært ute etter å tegne båtene, men han har søkt å finne fram til regler og nøkler som kan brukes for å forstå båten, og for å bygge nye båter. Derfor har han arbeidet dialektisk, imellom båtbygging, oppmåling og formforståelse innenfor enkeltstående båttypen. Godal har fokusert på reglene som båtbyggerne har forholdt seg til, på en slik måte at vi kan si at selve reglene er en del av den enkelte båttypen.

For Godal er båttypen ikke dokumentert før en kan gjenskape typens grunnform og en rekke spesialtilpassa tilfeller. Formålet, spesifiserer Godal er ikke å lage teorier, men å "kunne ta prosedyrene opp igjen". Teoriene fungerer for å "dra tingen nært" til seg. Til en definisjon og omtale av en *båttype* spesifiserer Jon Godal (1995) et trettitalls faktorer eller trekk ved båten, alt fra utforming av kjøll til skrogfasong, bruksmønster, redskap og uforming av naustet. Godal kritiserer deretter eksplisitt den typologiseringen som er gjennomført fordi den inneholder svært lite av dette.

I typologiseringa vil det vera ei etter måten ytleg og lite detaljert handtering av dei elementa som er lista opp ovanfor. Ein tek for seg

*det umiddelbart synlege og tilgjengelege. Nærare vurderingar av kvi-
for ting er som dei er, høyrer ikkje til i typologiseringa. Definert på
denne måten er det typologiserande arbeidet når det gjeld båtar i
Noreg kome ganske kort (Godal 1995:22).*

Utgangspunktet for Godals typebegrep og den statistiske forståelsen ligger gjemt i tre forhold som kan samordnes under Godals hovedbegrep "båten som system". På det første nivået finner vi "færingen som protobåt". Protobåten fungerer som båtbyggerens utgangspunkt. "Protobåten er en færing som er 8 alen lang. Det er denne som konstituerer dei grunnleggjande draga i typen" skriver Godal (2000:7). Protobåten er normalbåten som fungerer opp mot normalreglene til båtbyggeren, men kan godt være rekonstruert basert på et statistisk måleresultat. Protobåten kan forstås ut fra bestemte målesteder og lengde-bredderelasjoner i båten. Denne typen kunnskap har Godal fra informantutsagn og han har bekreftet og utvidet systemet gjennom egne statistiske arbeider.

På det neste nivået har vi skaleringsreglene som tar utgangspunkt i protobåten, eller færingen og viser relasjonen imellom båtstørrelsene. Godal lærer noen konkrete skaleringsregler, og tar utgangspunkt i utsagnet "alle tal bor i færingen" (Eldjarn og Godal 1990 bind 4:7) for å (re)konstruere andre sett med regler.

På det tredje nivået har vi sammenhengen mellom bruksreferansene og båtbyggerens tolkningsevne. Her kommer nivået som tar for seg bruken av reglene. Båter som er avvikende fra hovedsystemet kan forklares ut fra at de er tilpasset spesielle bruksbehov, noe som eventuelt kan bekreftes gjennom slitasjespor og merker etter ekstrauststyr på båten.

Fra denne viktige og dype innsikten i enkeltbåttyper, spesielt innen de nordenfjellske båttradisjonene skal vi ta skrittet over i Godals syntetiserende arbeid. Også her har han et prosessperspektiv, når han arbeider med sammenligning i tid og rom. Jeg tar utgangspunkt i hans artikkel. "Measurements, Figures and Formulas for the Interpretation of Western Norwegian Boats and Viking Ships" og siterer (i min oversettelse):

Langs norskekysten finner vi en familie av nært beslekta båter. Nordlandsbåten er en av dem, og på mange måter den mest moderne. Utgangspunktet for fasongen for disse båtene er i hovedsak kodet med tall. Hemmeligheten bak båtens struktur er dermed en slags nummerisk kode. Spørsmålet her er: I hvilken grad kan fasongen av vikingskipenes skrog bli uttrykt som en nummerisk kode, på samme måte som vi kjenner fra 1800tallets vestnorske båter" (Godal 1990:57).

Her generaliseres de nordenfjellske utmålssystemene som Godal har fra informanter og statistikk over på andre båttyper over tid og rom. Den samme formen for generaliseringer og overføringer kan vi finne igjen i en rekke pro-

sjekter som er gjennomført etter inspirasjon fra Godal, slik det er gjort i Hardanger (Egstad og Kristiansen 1992) og slik jeg selv har gjort det i Sogn (Planke 1994).

Det spørs om ikke den handlingsbaserte rekonstruksjonstradisjonen spiller oss et lite puss. Når vi rekonstruerer håndverk blir vi avhengig av å reflektere over en mengde valg som i en normal håndverkssituasjon ikke blir lagt fram som presise regler, og som ikke engang tenkes over. Å gjøre om uformelle tendenser eller vage regler til spesifikke, matematiske formler medfører at våre nybygde båter blir ganske bra. Men det medfører imidlertid også at en låser forståelsen opp i nye normsystemer, som fungerer ut fra helt andre forutsetninger. Dette er et paradoks når vi vet at selve håndverksaktiviteten og ikke bare båten står i sentrum for Godals forskningsaktivitet. Om denne typen relasjonell og skaleringsorientert båtforståelse har vært en del av den gamle skjulte båtbyggerkunnskapen over hele vestlandet er fremdeles et ubesvart spørsmål. Med relativt normfaste båttyper, ut fra visuelle kriterier og en helhetlig båtforståelse, vil en alltid kunne måle seg fram til en rekke relasjoner. Det er et spørsmål om metodisk innfallsvinkel, systematikk i studien, signifikante verdier og tro. Båtene som bygges ut fra de nye normsystemene blir på denne måten godt innenfor tradisjonens godkjente form-avvik. Men håndverket vil bli noe helt annerledes enn det det engang var.

Hvor normativt typebegrep en har er avhengig av perspektivet. Christensens deskriptive overblikk, er hovedsaklig uten handlingsinnfallsvinkel, men den behandler alle forhold likeverdig. Godals normative blikk tar utgangspunkt i båtbyggerens handlinger, og de føringene som det ligger i å rekonstruere handlinger: Man tvinges til å gjøre valg. Det er ingen tvil om at Godals metode har vært svært vellykket for å fremprovosere en stor mengde dyp og sikker kunnskap innen enkeltbåttypene som han har arbeidet med. I det man dokumenterer enkeltbåtbyggere er det et stort poeng i å finne fram til båtbyggerens normativitet. Her fungerer protobåten godt, som det Klepp ville kalt "båten som kognisjon" (Klepp 1980; 1988), og det jeg selv (Planke 2001) kaller båtbyggerens perspektiv.

Blanding av en syntetiserende innfallsvinkel og normativt forhold til kultur skaper imidlertid problemer når det settes opp med et ideal om kildekritikk og sikker kunnskap. Det må kreves stor grad av varsomhet når man generaliserer slutninger imellom ulike båttyper. Å trekke slutninger fra et utvalg av båter og dermed å konstruere en båttypeforståelse er derimot relativt uproblematisk. Problemet kommer når man, ut fra en slik konstruksjon trekker slutninger fra den konstruerte båttypeforståelsen og tilbake til enkeltbåter. Her kreves en annen form for forsiktighet.

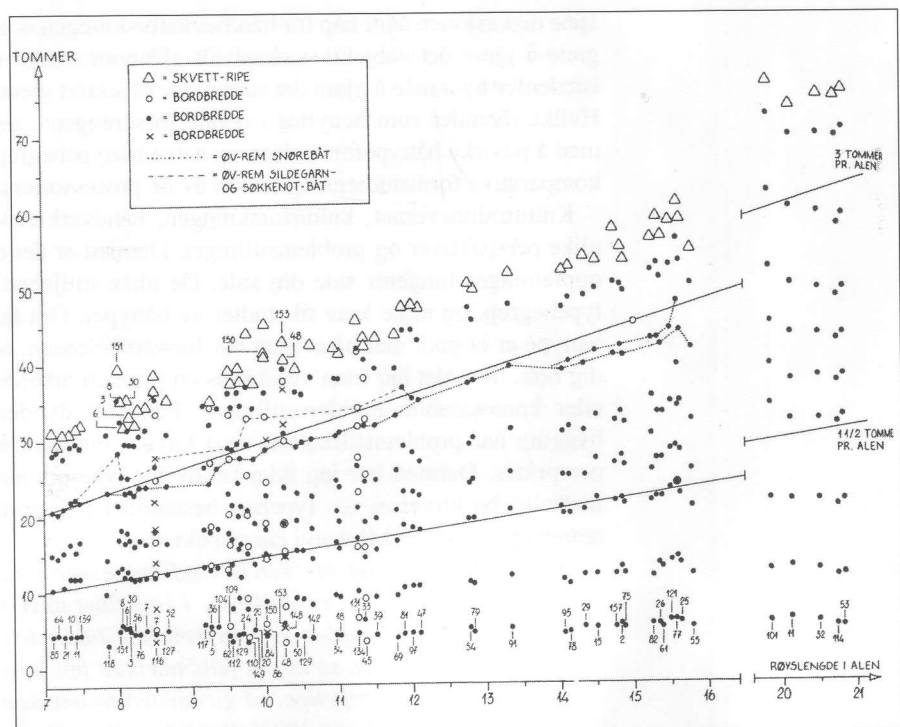
Gunnar Eldjarn (f. 1952)

Og det bringer oss over på siste gruppe av båttypestuderende virksomhet. Det er de som driver historisk rekonstruksjon, og som publiserer sine arbeider

primært gjennom sin båtproduksjon. Saxe Bjørkedalen, Einar Borgfjord, Harald Dalland, Svein Erik Øya og Gunnar Eldjarn har bygget og publisert båter som vitner om inngående studier av sine respektive båttyper. Ikke bare rekonstruerer de båter innenfor et flytende typebegrep, men de er også med på å forme båttypene videre i en utviklingsprosess hvor båtene tilpasses nye bruksforhold. I tillegg formidler de sin virksomhet gjennom egne tekster, gjennom papirforskere og journalister, gjennom diskusjoner innenfor både fagmiljø og lokalmiljø, gjennom seilaser og gjennom å lære opp nye generasjoner med båtbyggere.

Gunnar Eldjarn har arbeidet tett sammen med Godal på nordlandsbåten (Eldjarn og Godal 1988;1990). Eldjarn har også arbeidet med å forstå historiske endringsprosesser, blant annet for å vise hvordan båttypen ikke nødvendigvis overlever i sin form, men gjennom en kontinuitet i tankegangen og forståelsen til båtbyggeren. Han har vist hvordan den gamle nordlandsbåten og den nye sjarken er bygget ut fra den samme forståelsen. Han tar her utgangspunkt i kunnskap knyttet til båtens bevegelser i sjøen, manipulasjon av de samme forholdstall og skaleringssystemer, og en sterk kontinuitet i materialforståelsen (Eldjarn 2000, Eldjarn og Kramvig 1998). Denne formen for innsiktsfulle historiske analyser er tradisjonsspesifikk og må ikke sammenblandes med Godals komparative synteseer mellom ulike båttyper.

Hvis man skal kunne godta en nybygd båt som en fullverdig form for publisering av et forskningsresultat er viktig at dette uttrykket oppnår en systematisk og kollektiv bedømming, i form av tekster og anmeldelser. Først når intensjoner og meninger blir klart spesifisert innenfor denne formen for tradisjonsarbeid og rekonstruksjonsvirksomhet blir det mulig å gjennomføre



Eldjarn og Godal III.
1990: 128) Diagram for
bording på nye råseilsbåter
(Eldjarn III, s. 128).
Her ser vi informasjon for
hver enkelt båt. I tillegg
er det trukket opp to
streker (regler) som enten
er trukket ut av en analyse,
eller lagt inn i diagrammet
basert på informantutsagn.

åpne diskusjoner. Mitt håp for håndverksforskningen er at den i større grad vil greie å gjøre det subjektive eksplisitt gjennom utsagn og kildehenvisninger istedenfor å *forsøke* å gjøre det subjektive objektivt gjennom generaliseringer. Hvilke metoder som benyttes i denne forskningsprosessen vil på sikt være med å påvirke båttypeforståelsen og selve båttypebegrepet både i form av de komparative formstudiene og i form av de prosessorienterte dybdestudiene.

Kulturminnevernet, kulturforskningen, håndverkeren og båtbrukeren har ulike perspektiver og problemstillinger. Dermed er det også rom for at ulike oppfatninger fungerer side om side. De ulike miljøene har ulike krav til et typebegrep, og ulike krav til studier av båttyper. Om man kan gjenskape en båttype er et godt mål på at man har forstått essensen, og dokumentert grundig nok. Men det har liten verdi hvis en primært arbeider ut fra komparative eller kontekstuelle problemstillinger. For mitt dybdarbeid innenfor båtbygging har problemstillingene vært knyttet opp mot å finne båtbyggerens perspektiv. Dermed har jeg ikke behov for type-orientert litteratur eller for formelle beskrivelser av typenes bestanddeler – som typer. Vitenskaps-teoretikeren Michael Polanyi har påpekt at

"en ubegrenset klarhet kan ødelegge vår forståelse av komplekse saker. Undersøk enkeltdelene i en helhet nøye og deres mening forsvinner, vår oppfatning om helheten blir ødelagt...Hvis vi ser mer generelt på det, så er det fundamentalt feil å tro at fordi enkeltdeler er mer håndgripelige, så gir kunnskap om dem en sann oppfatning om ting" (Polanyi 2000[1966]:27-28).

Derfor må helheten, båten, typen, ikke bare forstås som sine enkeltelementer, men som en helhet. Og her er holder verken beskrivelser, statistikker eller tegninger – i seg selv. Objektiv beskrivelse blir således umulig på dette nivået. Her kreves derimot innlevelse i selve båten, prosessen og kulturen.

Som kulturforskere mener jeg at vi kan fortsette å gå normativt tilverks, såfremt vi går via å studere enkeltindividers subjektive perspektiver, og ikke forsøker å skape en objektiv og altomfattende normalitet i form av synteseser. Om jeg skal søke etter andre prinsipper å forstå båtene ut fra, som kan bryte med de geografiske og estetiskorienterte typebegrepene må det være med utgangspunkt i handling, i form av båtbrukeren eller båtbyggerens subjektive forståelse, heller enn gjennom å forstå typen i form av enten regler og estetisk eller i form av tegninger og visuelle beskrivelser. Da er perspektivet vendt fra den objektive båttypen i seg selv til å dokumentere båttypeforståelsen hos enkeltindivid. Her er det ikke min forståelse av sammenhengen som er målet. Derimot søkes båten og typen ut fra enkeltindividets forståelse av konteksten. Denne innfallsvinkelen ligger imidlertid utenfor oppgavetekstens rom, og er behandlet andre steder (Planke 2001). En annen måte å stykke opp virkeligheten på er å lese båtene på tvers av regionene ut fra bruksområde og bruksegenskaper. Hvordan egenskapene i fjordbåter, skjærgårdsbåter og havbåter er

løst i de ulike distriktene kunne gitt spennende oppdeling på tvers av *båttypenes* estetiske, visuelle eller konstruksjonsmessige trekk.

Klargjørende typebegrep?

Til tross for at jeg har påpekt svært ulike metoder, perspektiver og målsettinger bakenfor ulike typebegrep hos ulike forskere står vi allikevel på hverandres skuldre, benytter hverandres begreper og beskrivelser for å se lengre og skarpere.

Hovedkonklusjonen er at vi nå har en relativt god breddeforståelse av typene, på et visuelt plan, og mange eksempler på disse båtenes form. På den annen side har vi fått endel spesifikke eksempler på dybdedokumentasjon av enkeltstående båttyper. Alle disse er allikevel mangelfulle, hvis vi skal ta med oss et endringsperspektiv og ikke låse typene fast i mellomkrigstidens båtforståelse. Om vi skal si oss fornøyd med utviklingen, fra fremtidsrettet, til komparativ/retrospektiv og til revitalisert båttypeforståelse henger i stor grad med hvilket perspektiv en har. Med et handlingsmål, og med en vilje til å gjenskape både båtene og båtbruken er det svært langt igjen. Med et komparativt mål om å avdekke variasjonen og de mange typer og mellomformer, på en inkluderende måte og uten sterke normative føringer, er det like langt igjen.

Så til spørsmålet om typebegrepet er klargjørende? Er typebegrepet noe som åpner eller lukker for ny innsikt? Er typebegrepet en rest av et objektivt oppdrag i en subjektiv verden? Ville det være bedre å fokusere mer? Nils-Arvid Bringeus betegner den taxonomiske systematikken som en fakta-positivisme. Det komparative perspektivet kan baseres på to metoder; som statistikk eller som kartografi (Bringeus 2000:53). Begge systemer medfører at man sammenligner detaljer. Dermed får klassifikasjonen "makt over tanken". Jeg skal på ingen måte påstå at mønstre, regelmessigheter og kultur ikke finnes. Men det at vi som kulturhistorikere og hermeneutikere er ute etter å forstå, heller enn å forklare trenger ikke å medføre at vi må løsrive oss fra typebegrepet.

Poenget er nettopp at typebegrepet har makt over tanken, både for kulturbæreren og kulturforskeren, og at vi må søke gode kategorier som passer opp mot våre problemstillinger. Vi har sett at typebegrepet må forstås ut fra hvordan det brukes. Typebegrepets iboende normativitet henger sammen med en fokusering på de sentrale tilfellene, på reglene, på de beste tilfellene, på protobåten. De geografiske og utviklingsmessige mellomtypene kommer ikke med hvis de ikke har kildemessig, teoretisk eller metodisk interesse, slik vi ser hos henholdsvis Christensen, Klepp og Godal.

Godal er den første som går aktivt inn og kritiserer typebegrepet vesentlig, gjennom at han vil gjøre begrepet dypere og mer presist. Men det kan også stilles spørsmål andre veien, for å kritisere vår normative praksis. Når Bjørn

Arild Ersland Hansen (1998:103) spør "Rogalandsbåten, - finnes den?" er det ikke bare en empirisk diskusjon. Bak spørsmålet ligger en implisitt diskusjon av typebegrepets betydning, og i hvilken grad typebegrepet er et internt og lokalt brukbart begrep eller et rent komparativt uttrykk fra tilgrensede distrikter. I begge tilfeller kan og bør det stilles spørsmål ved typebegrepets estetiserende tendens, ved at vi sorterer det "pene" og "riktige" innunder begrepet mens de "stygge" og "dårlige" representantene forsvinner ut i glemselens dyp, noe Åsmund Kristiansen ved Hardanger Fartøyvernssenter gjentatte ganger har minnet meg på.

Litteratur:

- Andersen, Bent og Erik Andersen, Morten Gøthche og Max Vinner 1980. *Nordlandsbåten – analysert og prøvesjlet af Vikingeskibshallens Bådelaug*. Working Papers 12. The National Museum of Denmark. København.
- Andersen, Bent og Erik 1989. *Råsejlet – Dragens Vinge*. Vikingeskibshallen i Roskilde.
- Blom, Gustav Peter 1830. *Bemærkninger paa en Reises i Nordlandene og igjennem Lappland til Stockholm i Aaret 1827*. Christiania.
- Bringéus, Nils-Arvid 2000. Etnologi, en komparativ vetenskap? I: Rogan og Alver (red): *Norden og Europa. Fagtradisjoner i Nordisk etnologi og folkloristikk*. Novus forlag. Oslo.
- Christiansen, Palle Ove 2001. Kulturhistorie som opposition. (xxxx)
- Christensen, Arne Emil 1970. Båtbyggerverktøy og læreprosess. En ideskisse. I: Hassløf, Henningsen og Christensen (red): *Sömand, fisker, skib og væft. Introduktion til maritim etnologi*. Rosenkilde og Bagger. København.
- Christensen, Arne Emil 1975. Tilbakeslutningsstudier i båtbyggerhåndverket. En tverrfaglig skisse. *Dugnad* nr. 2/75.
- Christensen, Arne Emil 1979 (red.) *Inshore crafts of Norway. From a manuscript by Bernhard and Øystein Færøyvik*. Grøndahl. Oslo.
- Christensen, Arne Emil 1982. Norske båter – en vrimmel av typer og størrelser. I: *Tråbiten* 40. Föreningen Allmogebåtar. Uddevalla.
- Christensen, Arne Emil 1992. *Gamle norske trebåter. Bevaring og vedlikehold*. Bind VI i Norske båter. Grøndahl Dreyer, Oslo.
- Christensen, Arne Emil 1996. Innlandsbåtene, spennende men lite kjent. *Årbok nr. 14. Norsk Skogbruksmuseum*. Elverum Trykk AS.
- Christensen, Arne Emil 1998. Norsk småbåttradisjon. I: *Människor och båtar i Norden. Sjöhistoriska årsbok 1998-99*. Foreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm.
- Christensen, Arne Emil 1990. De vestnorske vengbåtene: Kareter på sjøen. *Sjøfartshistorisk årbok*. Bergen.
- Christensen, Arne Emil 1999. Oselvaren, en stor håndverkstradisjon. I: *Forankring fryder - framtidssvern av fortidsminner*. Bergen Museums skrifter, kultur nr. 2.
- Diriks, C.F. 1863. Om de forskjellige slags baade i Norge. *Folkevennen*. Kristiania.
- Diriks, C.F. 1864. Udenlandske Baade. *Folkevennen*. Kristiania.
- Egstad, Morten og Åsmund Kristiansen 1992. *Hardangerbåten som type og byggesystem*. Hardanger Fartøyvernssenter og Handverksregisteret DSS. Lillehammer.
- Eldjarn, Gunnar og Jon Godal 1988. *Nordlandsbåten og Åffjordsbåten*. Bind 1 og 3 i serien: *Dei gamle forsto mykje*. A. Kjellands forlag. Lesja.
- Eldjarn, Gunnar og Jon Godal 1990. *Nordlandsbåten og Åffjordsbåten*. Bind 2 og 4 i serien: *Dei gamle forsto mykje*. Båstikka D/A. Rissa.

- Eldjarn, Gunnar 1998. Nordlandsbåten og dens plass på en akademisk institusjon. I: *Människor och båtar i Norden. Sjöhistorisk årbok 1998/99*. Foreningen Sveriges Sjöfartsmuseum. Stockholm.
- Eldjarn, Gunnar 2000. De nordlandske båtreformene. Delrapport. *Om kulturvern ved kyst og strand*. Norsk Museumsutvikling. Oslo.
- Eldjarn, Gunnar og Brit Kramvig 1998. Tradisjonens hevn over postmodernismen. Historien om et forlis. *Dugnad* nr. 1/98. Oslo.
- Ersland, Bjørn Arild Hansen 1998. Rogalandsbåten – finnes den? I: *Människor och båtar i Norden. Rapport från seminar vid Sjöhistoriska museet*. Stockholm.
- Færøyvik, Bernhard 1929. *Nordfjordbåten*. Norsk sjøfartsmuseum. Skrift nr. 6. Oslo.
- Færøyvik, Bernhard 1931. Båtane i Sogn og Fjordane. Eit yversyn. Bergens Sjøfartsmuseums årshäfte.
- Færøyvik, Øystein 1987. *Vestlandsbåtar. Frå oselvar til sunnmørsåttring*. Bind V i serien Norske båtar. Grøndahl & Søn. Oslo.
- Færøyvik, Øystein 2000. Båtgranskaren Berhard Færøyvik. *Norges Fiskerimuseum, Årbok 1999*. Bergen.
- Godal, Jon Bojer 1990. Measurement, Figures and Formulas for the Interpretation of Western Norwegian Boats and Viking Ships. *Acta Borealia*. Nr. 2:1990. Novus forlag. Oslo..
- Godal, Jon Bojer 1990b. Nordmørsbåten - kruna på verket i norsk båtbygging. *Årbok for Nordmøre*. Nordmøre Historielag og Nordmøre Museum. Kristiansund.
- Godal, Jon Bojer 1994. "Fjordamerra" Sett i lys av formforståing av båtar på Nordmøre. *Årbok for Nordmøre*. Nordmøre Historielag og Nordmøre Museum. Kristiansund.
- Godal, Jon Bojer 1995. *Dokumentere for å kunne gjenskape. Båttypar, farty og formforståing på Nordmøre*. FOK-programmets skriftserie nr. 22. NFR. Oslo.
- Godal, Jon Bojer 1996. Om å lesa kunnskap ut av ting. *Arr* nr. 1-96. Oslo
- Godal, Jon Bojer 1997. Handlingsboren kunnskap. *Årbok for Maihaugen*. Lillehammer.
- Godal, Jon Bojer 2000. Båten som system. Skisse til plan for ein båttype. Dømet geitbåten. Delrapport: *Om kulturvern ved kyst og strand*. Norsk museumsutvikling 4:2000. Oslo.
- Godal, Jon Bojer 2001. *Tre til båtar*. Landbruksforlaget. Oslo.
- Gøthesen, Gøthe 1977. *Skagerakkysten*. I serien Norske Båter.
- Haslöv, Olof 1970. Huvudlinjer i skeppsbyggnadskonstens teknologi. I: Hasslöv, Henningsen og Christensen (red): *Sömand, fisker, skib og væft. Introduktion til maritim etnologi*. Rosenkilde og Bagger. København.
- Højrup, Thomas 2000. Kulturbegrepets dimensjoner. På tærskelen til et nyt Europa. I: Rogan og Alver (red) *Norden og Europa. Fagtradisjoner i nordisk etnologi og folkloristikk*. Novus forlag. Oslo.
- Kielland, Kristian 1938. *Åfjordsbåten (Staværingen)* Norsk Sjøfartsmuseum. Skrifter nr 28. Oslo.
- Klepp, Asbjørn 1980. Tradisjon og kultur. *Norveg* nr 23. Oslo.
- Klepp, Asbjørn 1983. *Nordlandsbåter og båter fra Trøndelag*. I serien Norske båter. Grøndahl og søn forlag. Oslo.
- Klepp, Asbjørn 1983b. "...den styggeste av alle vore farkoster..." En undersøkelse av flatbunnede båter i Norge. *Norsk Sjøfartsmuseums årbok*. Oslo
- Klepp, Asbjørn 1986. Tradisjonskonform seleksjon. Emprisk korrektiv til Jon Elsters analyse av Eilert Sundts darwinistiske nordlansbåtstudie. *Norveg* nr. 29. Universitetsforlaget. Oslo.
- Klepp, Asbjørn 1988. Erfaringskunnskap - forholdet mellom læring og forståelse. *Dugnad* 2/3 1988. Novus forlag. Oslo.
- Mortensen, Andras 1998. Den færøske båd. *Årbok. Stavanger museum*. Stavanger.
- Mortensen, Andras 1998b. Formforståelse i færøsk bådebyggertradition. I: *Människor och båtar i Norden. Rapport från seminarium vid Sjöhistoriska museet 29.-31 maj 1998*. Sjöhistoriska Museet. Stockholm.

- Olsen, Bjørnar 2000. *Fra ting til tekst: teoretiske perspektiv i arkeologisk forskning*. Universitetsforlaget. Oslo.
- Planke, Terje 1994. *Sognebåten. Form, formforståelse og bygging*. Hovedfagsoppgave i Etnologi. IKS. Universitetet i Oslo.
- Planke, Terje 2001. *Tradisjonsanalyse: En studie av kunnskap og båter*. Avhandling til graden Dr.art. Det historisk-filosofiske fakultet. Universitetet i Oslo.
- Polanyi, Michael 2000. *Den tause dimensjonen. En introduksjon til taus kunnskap*. Spartacus forlag. Oslo (Norsk oversettelse av *The tacit dimension* fra 1966 ved Erlend Ra).
- Seip, Anne-Lise 1983. *Eilert Sundt. Fire studier*. Universitetsforlaget. Oslo.
- Sundt, Eilert 1971. *Haram. Et eksempel fra fiskeridistriktene*. Universitetsforlaget. Oslo
- Sundt, Eilert 1975. *Om husfliden i Norge*. Gyldendal. Oslo.
- Sundt, Eilert 1976. *På havet*. Verker i utvalg, bind 7. Gyldendal. Oslo.
- Stigum, Hilmar 1946. "The study of man." *Evolusjonstanken og det historiske forløp*. I: *By og Bygd* nr. 4. Oslo.
- Thowsen, Atle 1966. En studie i nord-norsk trebåtbygging. I: *Sjøfartshistorisk årbok*. Bergen sjøfartsmuseum.
- Thowsen, Atle 1969. The Norwegian export of boats to Shetland, and its influence upon Shetland boatbuilding and usage. I: *Sjøfartshistorisk årbok*. Bergen sjøfartsmuseum.
- Thorsvik Eivind 1952. Fra råseil til sneseil. Hardanger- og listerbåtene og andre overgangstyper i den nord-norske båtformen. I: *Bergens sjøfartsmuseums årshäfte*. Bergen.
- Tordsson, Bjørn 1999 (red). *Godt sjømannskap i tradisjonelle bruksbåter*. Høvedsmannsutvalget i Forbundet KYSTEN. Troms fagpresse. Tromsø.
- Weibust, Knut 1958. The Crew as a social system. *Norveg* nr. 6. Oslo.
- Weibust, Knut 1964. Holmsbuprammen. I: *Norsk sjøfartsmuseums jubileumsskrift*. Oslo.

Summary

The author discusses the different methods and angle of perspective used by significant Norwegian small craft researchers from the mid 1850s till the present day.