

# Utriggerkano og pram fra Hurum

SVEIN MOLAUG

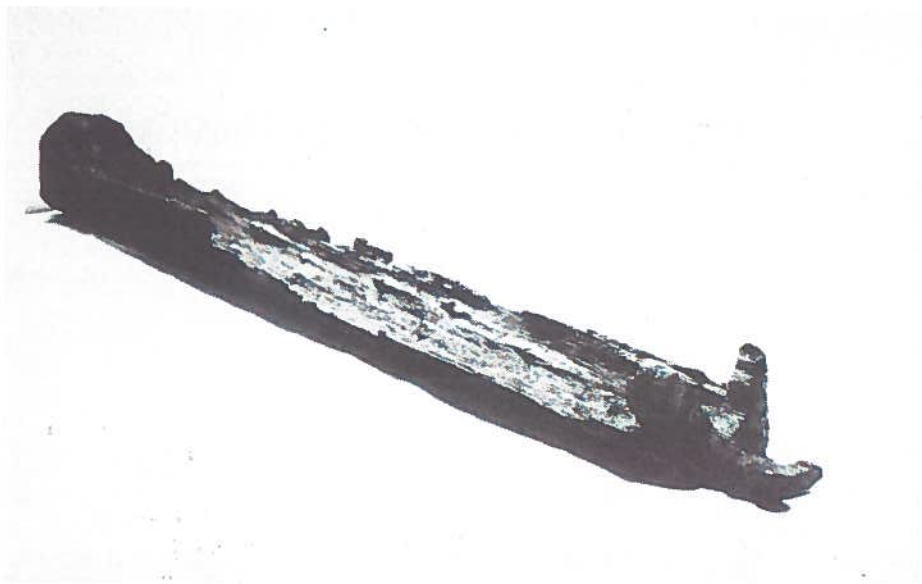
I Norsk Sjøfartsmuseums årbok for 1976 under avsnittet om marinarkeologi var det en omtale av stokkebåter i Østfold. Det ble her presentert en type båter laget av to tømmerstokker. De var hugget slik til at hver av dem var som det halve av en stokkebåt delt på langs. Hver av stokkene utgjorde altså side og halvdelen av bunnen i båten.

Båter fra andre deler av landet, f.eks. Telemark og Rogaland, viser neste utviklingstrinn: Det er lagt inn en bunnstokk mellom de to kombinerte side- og bunnstokkene. Ved å legge inn flere bunnstokker var den firkantede flatbotningstypen skapt.

Det skulle enda noen forandringer til før den «flatbotningen» som lages idag ble ferdig utviklet. Det kom en forandring da sagede bord kunne skaffes for en rimelig penge. Da var det unødvendig å hogge til trestammer. En laget rett og slett en firkantet treramme og spikret bunnfjelene på. Det var lettere å få båten tett når bunnbordene gikk på tvers av båtens lengderetning. Det var enkelt å bygge en slik båt, og det var ikke nødvendig å ha hjelp av båtbygger. Vi finner dem i bruk på vann og i rolige elvedrag. Langs kysten av Vest-Agder kalles en slik kommodeskufflignende farkost for en «fladde». Lenger østover kalles den «flatbunning». Vestpå og i innlandet kalles den «pråm» eller «pram». Den må ikke forveksles med den klinkbygde prammen selv om navnet er det samme.

En hadde fått en relativt stødig farkost. Den kunne bare brukes i skjermede farvann der det ikke var bølger. Den kunne ros, men etter som den var helt flat i bunnen, drev den lett av når det var vind.

Et av problemene med stokkebåten var at den var så ustødig. Den hadde lett for å hvelve. I Polynesia utviklet de uttriggerkanoen. For å få stokkebåten stødigere, kunne de feste en balansestokk ved siden av den. Jo lenger ut den



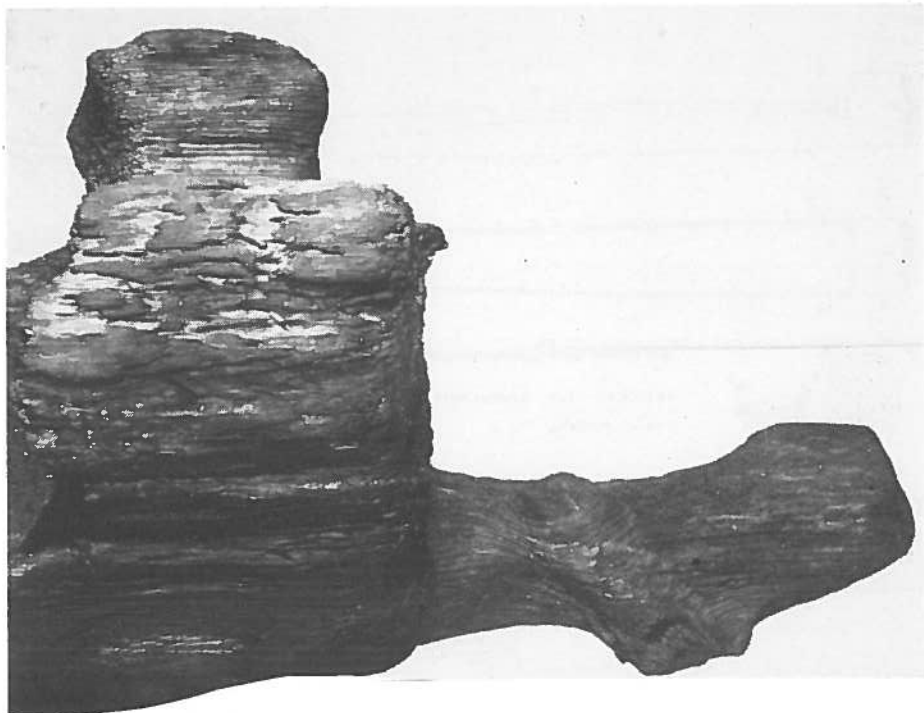
Utligger til stokkebåt fra Sandungen, Hurum. (Lars Kristiansen, NSM)

ble liggende fra båtsiden, desto stødigere ble stokkebåten. Det ble konstruert en treramme som holdt balansestokken i passelig avstand fra kanoen. Med en slik konstruksjon ble båten så stødig at den kunne føre seil.

1973 fikk Norsk Sjøfartsmuseum melding fra Christian Størmer om at Jens Ingebretsen på Ugstad hadde tatt opp en «stokkebåt» ved Rakkestadholmen i Sandungen, Hurum. Arne Emil Christensen jr. fra Universitetets Oldsaksamling og Terje Olsen fra Norsk Sjøfartsmuseum dro ned og så på den og på noen pramrester. De laget en rapport. Den var så interessant at Svein Molaug, Rita Kvaal og Bjørn Grinde reiste ned til Sandungen, og det ble dykket på restene av prammen. Det var bare deler av den som var bevart, men disse ble tatt opp.

Den uthulte trestammen er nå konservert og tegnet opp. Den er laget av furu og er 357 cm lang. Det merkelige er at den er bare 30 cm bred. Dermed kan man sette et spørsmålstegn ved betegnelsen stokkebåt. Det er opplagt ingen brukbar båt, for selv en guttunge vil ikke klare å presse baken nedi den. Det er ikke noe grisetrau og ingen bakstenu. Det er heller ikke noe vanningstrau, dertil er det for ujevnt i bunnen. Hva kan det så ha vært?

I 1956 var jeg i Tuddal og pratet der med den gamle gårdbrukeren Knut Hovde som var født i 1880. Vi snakket om den stokkebåten som var oppbevart i Tuddal Høyfjellshotell. Hovde sa da at han hadde snakket med eldre folk i sine yngre år om stokkebåten, og de hadde sagt at de hadde en stakk fes-



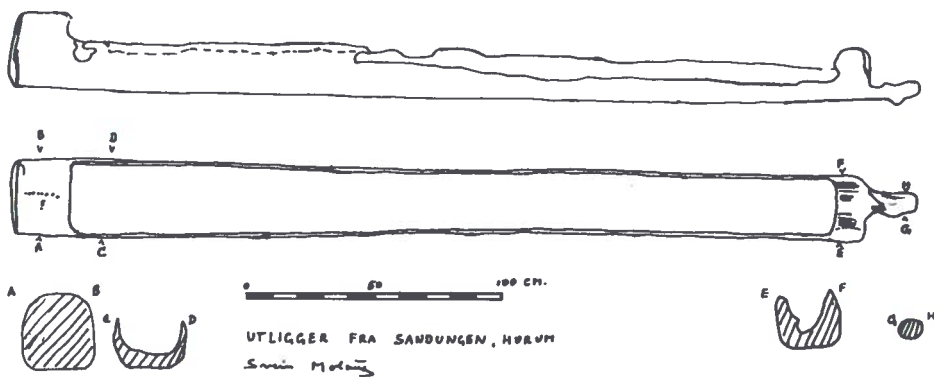
Detalj av utliggerens neseformede ende. (Lars Kristiansen, NSM)

tet til siden av stokkebåten for at den ikke skulle hvelve. Lignende opplysninger er fra Sverige, men de er vage og upresise. Disse muntlige opplysningene er i alle fall nok til å anta at en slags form for uttriggerkano har vært brukt her oppe i Norden.

Den uthulte trestammen fra Hurum kan vanskelig være noe annet enn en utligger.

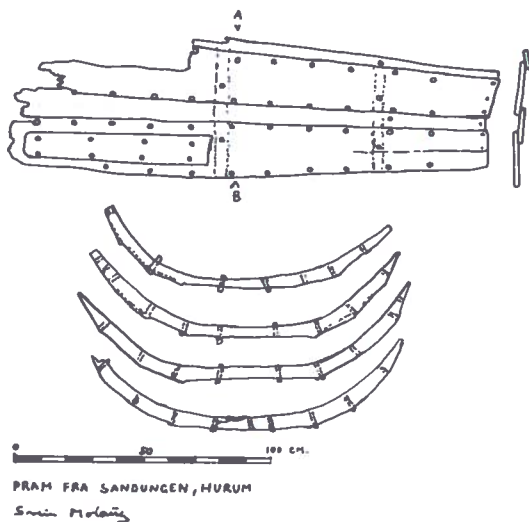
Båtbyggeren har startet med en rettvokst furustamme og kappet den til et 357 cm langt stykke. Stokken er 30 cm bred i ene enden og 26 cm bred i den andre. Den er økset flat på undersiden. 20 cm fra den brede enden har han så økset av øvre delen av stammen forover i en lengde av 3 meter. Sidehøyden har vært 20 cm.

Det merkeligste er avslutningen forut. Her har stokken hatt sin naturlige form i en lengde av 12 cm. Den øvre delen er brukket av, men det er tydelig et brudd. Utenfor dette stykke stikker det frem en nese som nesten kan ligne på en bulb. Det er en 20 cm lang fortsettelse av bunnpartiet, men den er bare 10 cm bred og 8 cm tykk. På styrbord side er en kraftig kvist, men bak den er det noe som kan være slitasjespor.



Øverst: Oppmålingstegning av utligger, Sandungen, Hurum.

Nedert: Deler av pram, Sandungen, Hurum. (Begge tegninger: Svein Molaug, NSM)





Utligger(?) fra Bergerud i Aurskog, fotografert i 1962. (Svein Molaug, NSM)

Bunnen av båten er ikke helt plan, den skråner ganske lett oppover i begge ender, en fin detalj som indikerer at det ligger en tradisjon bak denne utliggeren.

Ser en nå på den underlige fremstikkende nesen, vil en merke seg at den går ned til samme nivå som bunnen. Den følger altså ikke linjene i den lette oppbøyningen i endene.

Nesen har sikkert hatt en funksjon, men det blir ren gjetning å prøve å finne frem til hvilken. Den skråner litt oppover i forkant, noe som har gjort at utliggeren har skuret opp mot stranden ved landing uten å støte.

Nesen har også vært til nytte når en skulle hale båten opp.

Slitasjesporene ved halsen av nesen kan tyde på at et rep eller en vidje har vært bundet her. Det kan enten ha vært for å binde utliggeren til stokkebåten eller for å kunne dra den på land.

Når utliggeren har vært uthult, har dette vært for å få den til å flyte lettere. De har også kunnet frakte forråd eller utstyr i hulrommet.

Med litt skvalp ville utliggeren lett bli fylt med vann. Oppå aktre delen av den er en langsgående rekke små hull. Det var ikke rustspor i dem, så det kan neppe ha vært hull etter spiker. Hullene ser mer ut som spor etter treplugg. På tvers av denne hullrekken står et par lignende hull. Akkurat her er overflaten noe avskallet så det er uråd å få noen holdepunkt for hva som har vært festet med disse naglene. Kan det ha vært et dekken?

Siden øvre delen av sidene er brukket av, vet vi intet om hvorledes utliggeren har vært festet til stokkebåten og hvor langt den var fra denne.

Dette funnet er nokså enestående. Men helt alene er det allikevel ikke. Omkring 1950 ble det under grøfting i myr ved Bergerud i Aurskog funnet en liten uthult trestamme som kan ha vært en utligger. Den ble dessverre ikke tatt vare på, men det ble tatt et fotografi av den. Den ble funnet sammen med rester av en større stokkebåt. Den ble det ikke tatt vare på. Det var ikke noe vann i nærheten av myren nå. Funndybden var 1,5 meter. Utliggeren er 1,7 meter lang. Den minner adskillig om utliggeren fra Sandungen i Hurum. I stedet for nese er det her et stort gjennomgående hull. Hullet er for stort for å være laget til tauverk. Det passer bedre for en solid stokk. Tenker vi oss at denne stokken har gått inn til selve stokkebåten, da har den utgjort en del av en konstruksjon som har gjort det mulig å føre padleåren på samme side som utliggeren. For å minske motstanden i vannet, er utliggeren spisset til i begge ender. Konstruksjonen virker primitiv.

Siden det opprinnelige vannet den ble brukt på er grodd helt igjen, må denne utliggeren være adskillige hundre år gammel. Dessverre er det intet igjen av utliggeren, og dermed er muligheten for en C-14 datering gått tapt for alltid. Vi får bare håpe på nye funn slik at vi kan få klarhet i bruken av uttriggerkanoer i Norge.

Stokkebåten har vært utgangspunkt for utvikling til forskjellige båttyper. Hos oss gikk utviklingen ikke i retning mot uttriggerkanoer. Blant de stokkebåtene som det ble tatt opp rester av i Rømsjøen, Akershus, hadde noen hull langs sidene. Disse var feste for hudbord. Hadde en først lært seg å sette et omfar hudbord på stokkebåten, ville neste skritt følge nokså naturlig. En kunne sy på flere bordganger. Var en først kommet så langt, var det ikke nødvendig å begynne med en hel stokkebåt. Den minket inn til å bli en bunnfjel som en bygget båtformen ut fra. Prammen vil være et naturlig resultat av en slik utvikling. Det er typisk for prammen at den har ikke kjøll, bare et bunnbord.

Ved samme anledning som vi så på uttriggeren, ble det også dykket på restene etter en pram. Disse ble tatt inn til Museet, og de ble ferdig konservert samtidig med uttriggeren.

Det er bare bunnen og 4 spant som er bevart. Det er furu hudbord og spant av løvtre, antakelig bjerk.

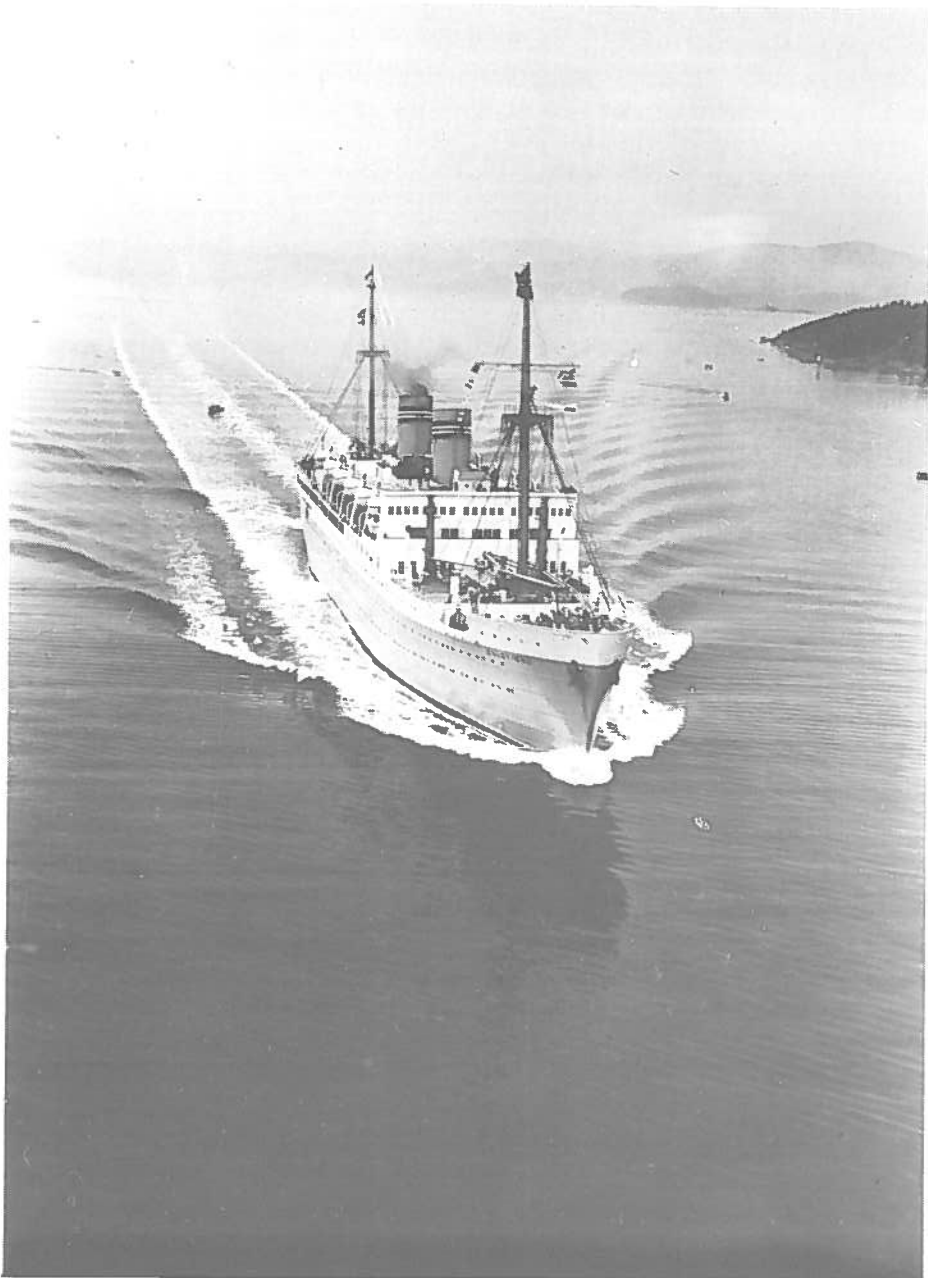
Bunnbordet er 2,1 cm tykt. De to tilstøtende hudbord er ca. 22 cm brede, men de smalner noe forover. De er festet på innersiden av bunnbordet med båtsøm av einer. Neste bordgang har vært tynnere, bare 1,6 cm, men det er bare bevart en stubb av den. Båtsømmen har en diameter på 1,3 cm. Det har vært 4 bordganger i prammen.

Spantene er laget av krumvokset tre. De viser at prammen har vært flat i bunnen, som har bestått av bunnbordet og de to tilstøtende hudbord. Deretter har sidene krummet seg oppover og utover med 3 bordganger. Dette flate bunnpartiet er noe som preger Holmsbuprømmene fra naboområdet.

Hudbordene er skrådd i forkant, og her har et endestykke vært spikret fast.

Båten har vært ganske lav, neppe over 40 cm høy. Bredden har vært ca. 130 cm. Spanteavstanden synes å ha variert noe. Første spantet er ca. 40 cm fra fremstykket. Avstanden mellom andre og tredje spant er 56 cm. Festet for fjerde spant kan ikke påvises, for her er prammen brukket, men det har sannsynligvis stått ca. 75 cm fra spant nummer 3.

Det er uråd å si hvor lang prammen har vært, men den har vært, kanskje bare ca. 2,5 meter. Noen elegant farkost har det ikke vært, men et interessant båtfunn fra det området der landets vakreste prammer senere ble bygget.



*Oslofjord (I) på vei inn Oslofjorden 16. mai 1938. (Arkivfoto NSM)*