



Forbundet
KYSTEN



Rapport

Tradisjonsbåter – bygging og bruk

Et breddegaveprosjekt støttet av Sparebankstiftelsen DNB



Forsidebilder

1. Skolefæring, foto: Asgeir Kvernberg

2. Strandebarmere, foto: Hardanger fartøyvernssenter

3. Bybåten i Bergen, foto: Egil Sunde, Bergen Kystkultursenter

Oslo, 2022

Forbundet KYSTEN
Tlf: 22 42 42 82
E-post: forbundet@kysten.no
www.kysten.no

Grafisk utforming: Odd Hesselberg Design
Trykk: GP-Trykk.no

Tradisjonsbåter – bygging og bruk

Forbundet KYSTEN ble i 2018 tildelt en breddegave på kr. 7.880 000,- av Sparebankstiftelsen DNB til prosjektet «Tradisjonsbåter – bygging og bruk».

Prosjektet gikk over fire år med oppstart våren 2018, og ble avsluttet ved utgangen av 2021.



Takk

Vi ønsker å rette en stor takk til Sparebankstiftelsen DNB. Dette breddegaveprosjektet hadde aldri vært mulige å gjennomføre uten midlene vi har mottatt fra Sparebankstiftelsen DNB.

Det handler om mer enn båter – det handler om å holde flere tusen år gamle tradisjoner i live og om å holde linjen av handlingsbåren kunnskap uavbrutt. I tusenvis av år har disse båtene blitt brukt til å frakte dyr, mat, materialer, handelsvarer og mye mer. De har blitt brukt til å frakte nødvendige personer til nødvendige steder – leger, prester, jordmødre, familie, venner og handelsfolk. Båtene

tok også Norge ut i verden, og verden tilbake til Norge. Det fantes en tid i historien der båten var vårt fremste fremkomstmiddel. Båtene har i historiens løp blitt tilpasset alt hva det skulle være av værforhold, trange vik og åpne hav. De forteller en historie som ikke bare er viktig i vår kollektive bevissthet, men som også er viktig for å forstå norsk historie. Mister vi kunnskapen om og evnen til å bygge disse båtene mister vi også kunnskapen om, og evnen til å forstå, en helt essensiell del av vår historie. Det er altså ingen tvil om den kulturelle og historiske verdien av å overføre kunnskapen om båtene og byggingen til en ny generasjon, ei heller av å få bygget nye båter.

I dag brukes båtene helt annerledes enn de en gang ble brukt. Vi bruker dem i fritidssammenheng og i friluftslivet, og verdien synker ikke av den grunn. Det er godt dokumentert at et aktivt friluftsliv skaper lykkeligere mennesker. Det er ikke sjelden at vi i Forbundet KYSTEN får høre om hvor kjært mange mennesker holder disse båtene og bruken av dem.

Så igjen, takk til Sparebankstiftelsen DNB, som gjør det mulig for oss å støtte prosjekter som kommer så mange mennesker til gode.

Innhold

– Breddegaven	3	– Prambygging på Risør trebåtfestival	36
– Takk	4	– Lauvålibåt i Gausdal	38
– Organisering	6	– Robust robåt	40
– Kriterier og innhold	8	– Brødrene Marcussen gigg	42
– Prosjektene	11	– Skolefæring	44
– Nordfjordbåt – bygging og bruk	12	– Rogalandsbåter	46
– Nersetterbåten fra Drammensvassdraget	14	– Bybåten i Bergen	48
– Kirkebåt	16	– Båtbyggerkurs	50
– Den grønne bybåten	18	– Snidbetning	52
– Jekkebåt	20	– Spissbåt i Ersfjordbotn	54
– Nordlandsbåter som klassesett	22	– Leirskoleprammer	56
– Sørlandssjekte	24	– Strandebarmere	58
– Tradisjonsbåter i Nordhordland	26	– Seksringer	60
– Åfjordsseksring	28	– Nordlandsbåt - ranværing til Grøtavær leirskole	62
– Bindalsfæring	30	– Følgende mottok båter	64
– Meir ut på fjorden!	32	– Evaluering	66
– Båtbygging og kunnskaps-overføring i Porsanger	34	– Formidling og presse	68
		– Økonomi	70

Organisering

Forbundet KYSTEN etablerte på nyåret 2019 en prosjektadministrasjon for breddegaveprosjektet. En arbeidsgruppe bestående av fem kompetente personer ble opprettet, som i tørste fase av prosjektet arbeidet med å etablere en prosjektorganisasjon.

I søknaden til Sparebankstiftelsen DNB ble det lagt opp til at Forbundet KYSTEN skulle velge ut et visst antall prosjekter med disse kriteriene som utgangspunkt:

- Fire båtbyggermiljø får kr. 400 000,- hver til å bygge minimum to båter hver i året.
- Disse forplikter seg til å ha en lærling.
- Dette vil føre til at det bygges rundt 32 båter i løpet av fire år, og det vil gjøre flere nye båtbyggere i stand til å bygge tradisjonsbåter.

Arbeidsgruppen for breddegaveprosjektet valgte imidlertid å innstille på en annen modell, der prosjektet i stedet ble lagt opp som en søkbar ordning med utdeling av ca. to millioner kroner hvert år i prosjektperioden. Kriteriet om at hvert prosjekt skulle ta inn en eller flere lærlinger, eller at annen omfattende kunnskapsoverføring skulle være en sentral del av prosjektene, ble opprettholdt.

Arbeidsgruppens hovedoppgave var å gå igjennom alle søknadene og dernest fremme innstillinger om støtte til en styringsgruppe som også ble opprettet. Sistnevnte gruppe hadde det formelle ansvaret for vedtak om tildelinger. Forslaget om den overnevnte prosjektmodellen ble fremmet til styringsgruppen, som godtok denne.

Prosjektledelsen for breddegaveprosjektet ble lagt til Forbundet KYSTENs sekretariat.

Arbeidsgruppen

- Atle Ove Martinussen, Vestnorsk Kulturakademi
- Heidi Thöni Sletten, Norsk Maritimt Museum
- Bjørn Godal, Salten Friluftsråd
- Mathilde Gabrielsen Vikene, Forbundet KYSTEN
- Tore Friis-Olsen, Forbundet KYSTEN

Styringsgruppen

- Per Hillesund, generalsekretær, Forbundet KYSTEN
- Tove Aurdal Hjellnes, nestleder, Forbundet KYSTEN
- Tore Friis-Olsen, seniorrådgiver, Forbundet KYSTEN

Tore Friis-Olsen har fungert som sekretær i begge gruppene.



Fra prosjektet – «Jekkebåt» Kystlaget Salta og jekkebåtgruppa.

Foto: Ulf Mikalsen

Kriterier og innhold

Prosjektet ble organisert som en støtteordning hvor kystlag, foreninger, leirskoler, museer m.fl. kunne søke til prosjekter med et todelt formål:

- Bidra til å føre kunnskapen om bygging av tradisjonelle båter videre.
- Gi folk flest tilgang til bruk av tradisjonelle båter, men med et spesielt fokus på barn og unge, læring og friluftsliv.

Følgende kriterier og vilkår ble vedtatt:

- Midlene som tildeles skal gå til prosjekter der det bygges små og åpne tradisjonsbåter i tre, med en lokal eller regional stedstilhørighet.
- En lærling, eller eventuelt annen omfattende kunnskapsoverføring, skal være del av byggeprosjektene som mottar midler.
- Båtene som bygges skal knyttes til et brukermiljø, enten et som allerede eksisterer eller et det foreligger konkrete planer om å opprette.

- Prosjektene må ha langsiktig aktivitet som intensjon, med aktiv bruk av båtene og kunnskapsoverføring til nye brukere.
- Det må foreligge en plan for synliggjøring og formidling av båttradisjonen og prosjektet.

Kriterier for prioritering av søknader:

- Grad av styrking av levende byggetradisjoner med få kunnskapsbærere vil tillegges særlig vekt.
- Brede nettverk med flere samarbeidspartnere vil bli prioritert.

Volumet på støtten gitt av Sparebankstiftelsen DNB var tilstrekkelig til produksjon av tradisjonelle, åpne båter i flere år fremover hos flere av våre mest kjente tradisjonsbåtbyggere.

I utvelgelsen av hvilke prosjekter som fikk støtte ble det, i tillegg til ovennevnte vilkår og kriterier, lagt vekt på geografisk fordeling og å, så langt som mulig, dekke de viktigste tradisjonelle båttypene i Norge, herunder samiske og kvenske båttradisjoner.

I vår vurdering av del to av prosjektet, *mottakerne av båtene som ble bygget*, ble følgende lagt til grunn i søknadsbehandlingen:

- Mottakerne av båtene må drive sin virksomhet på ideell basis. Disse ble prioritert:
 - a. Frivillige organisasjoner og lignende.
 - b. Undervisningsinstitusjoner (leirskoler, grunnskoler, folkehøgskoler o.l.).
 - c. Museer.
- Prosjektene må i stor grad være åpne for alle og være rettet mot barn og unge.



Fra prosjektet – Seksringer, Kystlaget Salta

Foto: Hanne Seljesæter/Kystlaget Salta

Prosjektene

Gjennom breddegaveprosjektet ble det gitt tilskudd til 29 prosjekter og gjennom disse prosjektene ble det bygget 42 båter. 60 mottakere fikk båter tildelt. Av disse mottakerne var 11 kystlag. Øvrige mottakere var leirskoler, 4H-klubber, skoler, folkehøgskoler, museer, kommuner, kystleder, kystkultursentra m.fl. Totalt fikk vi inn 40 søknader.

Som følge av Covid-19 situasjonen ble prosjekt «Geitbåt», kansellert, og prosjekt «Sørlandsprammen» ble utsatt med forventet avslutning i 2023.



Fra prosjektet – Lauvålibåt i Gausdal

Foto: Gausdal husflidslag

Søker

Nordfjord folkemuseum.

Involverte

Båtbyggere Kristen Arnestad og Jakob Austerheim, lærling Andreas Mardal, Nordfjordbåtlaget og 4H.

Tilskudd

600 000,-

Nordfjordbåten har en lang tradisjonslinje og Gloppen en spesiell posisjon. Et gravfunn på gården Hauge tyder på at båttypen går helt tilbake til vikingtiden. Fra 1300-tallet og fremover har vi skriftlige kilder som tyder på at Gloppen har vært et båtbyggercenter. På midten av 1800-tallet gikk det for seg en omfattende markedsrettet produksjon av båter, spesielt i bygda på sørsiden av fjorden, Sørstranda. På 1890-tallet hadde 60% av innbyggerne båtbygging som viktigste sidenæring. I dag er det bare to nordfjordbåtbyggere igjen, Kristen Arnestad (f. 1939) og Jakob Austrheim (f. 1944) som bor og bygger nordfjordbåt på Sør- og Nordstranda. Andreas Mardal (f.1984) har et ønske om å føre tradisjonen videre.

Nordfjordbåt – bygging og bruk

Prosjekt «Nordfjordbåt – bygging og bruk» ble gjennomført som et 2-årig prosjekt der Andreas Mardal, den lærende, bygget tre nordfjordbåter sammen med den erfarne båtbyggeren Kristen Arnestad. Prosjektet, i regi av Nordfjord folkemuseum, bestilte tre nordfjordbåter der byggeprosessen ble definert som en læringsarena over to år. Den lærende og tradisjonsbæreren bygde båtene i lag. Samtidig fikk den lærende bygget et båtverksted for videre utføring og formidling. Båtene som ble bygget ble overført til lokalmiljøet gjennom Nordfjordbåtlaget og 4H.

Under byggeprosessen har det blitt arrangert skolebesøk ved flere anledninger, samt åpent båtverksted for nysgjerrige tilskuere. Totalt har klasser fra syv skoler vært på besøk i verkstedet. 16. april 2020 ble den første båten sjøsatt foran publikum og fikk navnet «Lille Viking». Navnet var det det lokale 4H-laget som stod for, og to av ungdommene har blitt båtens gudmødre. Etter sjøsettingen var det tid for å prøve å ro den nye båten, sammen med noen eldre nordfjordbåter som Nordfjordbåtlaget stilte til

disposisjon. På dette arrangementet fikk publikum også anledning til å foreslå navn til den neste båten. Arrangementet hadde mange besøkende og fikk flere presseoppslag.

27. juni 2020 ble båt nummer to døpt på museet. Navnet, «Færulf», ble valgt av en komite etter navnekonkurransen på det første arrangementet. Gudfar til båten er Leidulf Gloppestad, ordfører i Gloppen. På dette arrangementet kunne gjestene delta i ulike båtaktiviteter på museet før det var duket for organisert roing fra sentrum til Holvikejeka for omvisning der. Nordfjordbåtlaget har et fellesnaust der båtene skal ligge.

Våren 2019 arbeidet museet aktivt med å få bygging og bruk av Nordfjordbåten inn i kulturminneplanen for Gloppen, som spesielt uttrykk for immateriell kulturarv. Denne planen ble vedtatt i 2019.



Foto: Sveinung Uddu Ystad



Søker

Nedre Eiker kommune og Drammen kommune.

Involverte

Båtbyggerne Fred Simensen, Ove Berntsen, Thore Borgersen og Geir Magne Røvik, en lærlingstilling som ble utlyst, Øvre Eiker Kommune, Buskerudmuseene v/ Portåsen, Knudensmia i Mjøndalen, Østsidens Jeger- og Fiskerlag, Eiker historielag, Eiker historielag, Themte gård og bygdesamling, Destinasjon Drammen, Herman Wildenvey-senteret, Eiker Husflidslag, Drammen Sjøspeidere, Eiker arkiv og Gulskogens venner.

Tilskudd

600 000,-

Elvebåtene tilknyttet Drammensvassdraget, Nersetterbåtene, har trolig i over tusen år vært brukt til transport, fløting, fritid og fiske. Nersetterbåten, som er en åpen klinkbygget båt, har lenge vært den rådende båttypen i dette vassdraget. Dette er en viktig båt i den kollektive bevisstheten i regionen. Langs nedre del av Drammensvassdraget er Nersetterbåtene fortsatt kjent for sine gode egenskaper, kulturhistorie og bruk.

Nersetterbåten fra Drammensvassdraget

Fra båtbyggermiljøet i Eikerbygdene var det fortsatt noen få gjenlevende som hadde bygget Nersetterbåter. I dag finnes det fortsatt noen som har lært å bygge nersetterbåter men som bygger båter andre steder. Denne kunnskapen og kunnskapen til eiere av båter, kunnskap i lokalbefolkningen og blant fra fagfolk som Arne Emil Christensen ble trukket inn i prosjektet måtte settes sammen for å bringe videre. Det var nettopp dette tidligere Nedre Eiker kommune, Drammen kommune og øvrige involverte ville gjøre. Det ble dermed søkt om kr. 600 000,- fra breddegaveprosjektet til et toårig prosjekt for å redde og overføre kunnskapen til en ny generasjon, samt til etterbruk og formidling. Dette prosjektet er et strålende eksempel på samarbeid mellom mange ulike parter som på ulike måter har nytte/interesse av deltakelse i prosjektet og bruk av båtene.

Gjennom dette prosjektet har Temte Gård og Bygdesamling gitt båtbyggerne tilgang til en gammel Nersetterbåt med utstyr, noe som har vært en stor fordel for gjennomføringen av prosjektet. Byggingen av båtene har i stor grad vært publikumsrettet, med et stort fokus på kunnskapsoverføring. Tidligere Nedre Eiker kommune maktet i tillegg

å knytte forskere fra Maritimt Museum, NIKU og Vikingskipshuset i Roskilde til prosjektet. Byggingen har også blitt benyttet i Den Kulturelle Skolesekken, hvor barn har fått bli med å behandle treverk, høvle og sage, klinke sammen bordganger og tjerking. Barna har fått lære om båtens og håndverkets historie og elvens ressurser.

En del praktiske seminarer har foregått på Temte Gård og Bygdesamling. På sikt er planen at det skal etableres et utleiesystem for Nersetterbåter i Drammensvassdraget, på Eikern- og Fiskumvannet i Øvre Eiker kommune, dette i samarbeid med Eiker Husflidslag. Båtene skal også brukes i rokonkurranser og i tilbud til barn som ønsker å ta ro-knappen. På denne måten bidrar båtene til en sikrere bruk av elven, fjorden, og vannene. Det foreligger planer om et større produksjon- og formidlingsprosjekt som handler om ivaretagelse, videreutvikling og formidling av kunnskap om de åpne, klinkbygde båtene fra Drammensvassdraget i samarbeid med Drammen Museum og Destinasjon Drammen AS, i form av et besøks- og opplevelsessenter der bygging, vedlikehold og bruk av Nersetterbåter skal stå i sentrum. Vi gleder oss til å følge dette prosjektet videre!



Bilder fra prosjektrapport, Drammen kommune avdeling Kunst og kulturarv.



Søker

Hardanger Fartøyvernssenter
v/småbåtverkstedet.

Involverte

Nye Voss Videregående Skule
og Voss Folkehøgskule.

Tilskudd

300 000,-

Før i tiden var kirkebåtene å se på fjorden hver eneste søndag. Å ta båt for å komme seg til kirken var for de aller fleste helt selvsagt. Kirkebåtene var store robåter med plass til mange mennesker. Mange av kirkebåtene var åttæring og tiæring, men det ble også bygget en del seksæring til kirkeferdsel. I løpet av 1900 til 1910 ble mange av disse båtene satt bort til fordel for motoriserte fartøy og annen transport. Dermed ble det også slutt på byggingen av disse båtene, men i naustene lå det mange fine kirkebåter. I løpet av de siste hundre årene har likevel mange av dem forsvunnet ut av naustene. Det finnes ingen full oversikt over hvor mange kirkebåter som fremdeles finnes i naust og sjøhus i Hardanger, men Hardanger Fartøyvernssenter har grunn til å tro at det er snakk om mellom femti og seksti båter i Varaldsøy, og ut over dette finnes det 10 kirkebåter som er ivarettatt av museer. Hardanger Fartøyvernssenter har i flere år jobbet med dokumentasjon av slike båter. Disse båtene må dokumenteres grundig, og aller helst bør det lages båt-tegninger av dem. Hardanger Fartøyvernssenter samler også på historier knyttet til kirkebåter og bruken av dem. Siden den immaterielle kulturarven knyttet til båtene i liten grad har blitt dokumentert, er det på høy tid å samle inn materialet systematisk.

Kirkebåt

En av kirkebåtene som fortsatt er godt vedlikeholdt i dag, ligger i et naust på Lussand. Den er trolig rundt 150 år gammel, og det har blitt samlet inn informasjon fra både nåværende eier og hans far, som var båtens tidligere eier. Båten er bygget av den kjente båtbyggeren Tobias Sjurson Håstabø (1823 – 1904), fra Kvanndal. Det var denne båten Hardanger Fartøyvernssenter bestemte seg for å søke midler til å bygge en kopi av.

Målet med prosjektet var å bygge en ny kirkebåt som Hardanger folkehøgskole skal eie og benytte i sin undervisning. Hardanger Folkehøgskole er en frilynt folkehøgskole som blant annet tilbyr undervisning på en friluftslinje. Opplæring og bruk av den nye kirkebåten inngår nå i fagtilbudet på friluftslinjen. Skoleledelsen og elevene er svært fornøyde med resultatet. Voss folkehøgskole og Voss videregående skole har også undertegnet intensjonsavtaler om bruk av båten. Universitet i Sørøst- Norge er også koblet på og vil

kunne spille en viktig rolle i framtidig veiledning og bruk. Det er også gjort avtale med Opplysningsvesenets fond om bruk av kirkenaustet på Lofthus for vinterlagring av båten.

For småbåtverkstaden ved Hardanger Fartøyvernssenter har arbeidet vært utfordrende og lærerikt, og gitt innsyn i kunsten å bygge en riktig stor hardangerbåt. Det er båtbygger Peter Helland-Hansen og lærling Arne Eriksen som har bygget båten, og byggeprosessen har også blitt formidlet til museumsbesøkende som har kommet innom verkstedet i byggeperioden. Båten brukes i dag av mange unge mennesker på Hardanger Folkehøgskole, Voss Folkehøgskole og Voss videregående skole. For båtbyggerne har det vært ekstra stas å bygge en båt som er nyttig for å lære opp unge om bruken av en båttype med lang tradisjon i fjorden.



Foto: Peter Helland Hansen



Foto: Silje Ensby



Foto: Peter Helland Hansen



Foto: Silje Ensby

Søker

Båtskott Trebåtbyggeri i Rissa.

Involverte

Kystlaget Trondhjem, museet Kystens arv og båtbyggerlærling.

Tilskudd

54 000,-

Børsabåten er en liten klinkbygd sjark med opprinnelse på Børsa, mellom Trondheim og Orkanger. Den representerer overgangen fra de tradisjonelle båtene for seil og årer, til de moderne motoriserte fiskebåtene. Børsabåten er en videreføring av listerbåt-tradisjonen, men er bygd for motor: bredere bak, med en stivere konstruksjon, og tiljedeck og styrhus. En gang var disse tallrike, datidens «folkevogn» på Trondheimsfjorden.

Den grønne bybåten

I prosjektet «Den grønne bybåten» møttes ny og gammel tid, tradisjonsbåt og elmotor, for å kunne brukes i grønn turisme og grønn hverdag. Båtbyggeriet ved museet Kystens arv tok utgangspunkt i en tradisjonell fiskebåt i Trondheimsfjorden, Børsabåt, og tilpasset den blant annet til en urban og moderne livsstil for folk i byene.

Tanken bak var at den kunne inngå i et båt-kollektiv hvor barnefamilier og lignende kan booke båten i noen timer for en liten og miljøvennlig tur på fjorden. Prosjektet startet høsten 2018 med oppmåling av eldre båter, og ble avsluttet august 2020 med at den ferdigbygde båten ble overlevert til Kystlaget Trondhjem. Elbåten fikk navnet «Eldfryd», og ble døpt av Karen Espelund, fylkesdirektør for kultur og folkehelse i Trøndelag fylkeskommune, dette under en høytidelig seremoni på Fosenkaia i Trondheim med flere hundre tilskuere. Elbåten har fått mye oppmerksomhet både underveis i byggingen og etter at den kom på sjøen, både i radio, på TV og i tidsskrift; NRK Midtøst, NRK Trøndelag radio,

NRK Norge i dag, NRK Norge Rundt, Tidsskriftet KYSTEN og på nrk.no. I tillegg har museets egne sosiale medier opplevd et stort sosialt engasjement rundt «Eldfryd».

Det har vært viktig for museet å poengtere at det er Forbundet KYSTEN og Sparebankstiftelsen DNB som har finansiert dette innovative prosjektet. Lærling Aage Arnold Haugan har vært med på prosjektet fra start til slutt, og Kystlaget Trondhjem har opprettet et eget båt-kollektiv for «Eldfryd» hvor det i dag er 29 medlemmer. Båten har blitt brukt nesten alle helger siden overtakelsen, og mange hverdager. Kystlaget vil fremover fokusere på å bygge en garasje på Nidelva slik at båten kan ligge ute hele året uten at den blir full av snø og is. Da vil denne miljøvennlige nyvinningen bli enda lettere å bruke!



Foto: Museene i Sør-Trøndelag



Søker

Båtbygger Ulf Mikalsen på Kjerringøy

Involverte

Båtbyggerlærling Stefanie Hein, Kystlaget Salta, 4H og Jektefartmuseet.

Tilskudd

210 000,-

En spisse, eller spissbåt, er en fellesbetegnelse for mindre klinkede ro- og seilbåter med kjøll, og stevner i begge ender. Spissbåten kjennetegnes ved avrundede stevner. Den er som oftest bygget med 6 bordganger, i gran eller furu. Spissbåt ble bygget i ulike varianter langs hele norskekysten og på innlandet. Spissbåtene utviklet seg trolig fra eldre regionale typer færingar fra vest – og sørvestlandet. Spissbåten var relativt lett, men solid og kunne bygges raskt og billig. Spissbåtens utbredelse skjøt fart fra omkring 1900, og ble benyttet til fiske, transport og lett båt på større fartøy. I store båtbyggerdistrikt som Rana og Salten ble spissbåter produsert i hundrevis årlig og solgt til store deler av landet fram mot 1970-tallet. Spissbåten er kanskje den båttypen som har hatt størst utbredelse langs kysten etter at bruk og produksjon av de stedegne eldre tradisjonelle båttypene avtok.

Jektebåt

Sant nok er ikke Rana-spissen å regne som en jektebåt slik disse ble bygget og brukt i jektenes storhetstid, men for 4H i Bodø, som har en egen gruppe knyttet til jektefartmuseet, ville en spissbåt være mer håndterlig for setting og roing, og samtidig bidra til å skape forståelse for at en robåt kan ha mange funksjoner, slik jektebåtene hadde i sin tid. Derfor bestemte båtbygger Ulf Mikalsen på Kjerringøy, hans lærling Stefanie Hein, Kystlaget Salta og jektebåtgruppa knyttet til Jektefartmuseet seg for å gå i gang med prosjektet «Jektebåt» og byggingen av 3 Rana-spisser.

Lærling Stefanie Hein er utdannet båtbygger fra Tyskland, men ville altså til Nord-Norge for å utdanne seg i trebåtbyggerfaget, og har hele tiden vært involvert i dette prosjektet. Båtbygger Ulf Mikalsen har båtbyggerutdannelse fra Saltdal i Nordland, har bygget båter i store deler av sitt liv og har blant annet gitt ut boka «Trebåtbygging – bygging i klink og kravell», en lærebok utgitt i samarbeid med båtbyggerkolene i Norge.

Siden mange allerede hadde spurt Ulf om kurs i klinkbåtbygging, åpnet han dørene til båtbyggeriet og ønsket folk velkommen til å delta i byggeprosessen. Deler av byggeprosessen ble også lagt opp som kurs. Selv om deltakerne kanskje ikke hadde mulighet til å følge hele byggingen av samme båt, gjorde Ulf det mulig å delta i perioder på ulike deler av byggingen av de tre båtene. Kursdeltakerne fikk god innsikt i arbeidsteknikk og formgivning.

Også barna i 4H fikk innblikk i byggeprosessen og klinkbåtbygging. Det ble arrangert to dagsturer til båtbyggeriet på Kjerringøy i løpet av byggeperiodene, med prat og visning av klinkbåtbygging, bygging av jekte-modeller, samt besøk på Kjerringøy Handelssted for å høre om hvilken betydning båtene og fisket hadde, og har, for landsdelen. Overrekkelsen av båtene til 4H skjedde under åpningen av Jektefartmuseet våren 2019.



Foto: Ingeborg Tangerås



Foto: Ulf Mikalsen



Foto: Ingeborg Tangerås



Foto: Ingeborg Tangerås



Foto: Ingeborg Tangerås

Søker

Båtbygger Kai Linde i Rognan.

Involverte

Rognan kommune v/Rognan ungdomsskole, lærlingene Jake Fineberg og Stefanie Hein.

Tilskudd

340 000,- samt et ekstra tilskudd på 15 000,- til Rognan Ungdomsskole for å tilrettelegge for aktiviteter med båtene for skoleelever.

Nordlandsbåt er fellesnavnet for de tradisjonelle åpne ro- og seilbåtene i Nord-Norge — fra Ytter-Namdalen og nordover til grensen mot Russland. Nordlandsbåten er, som de fleste andre tradisjonelle båtene langs kysten, spissgattet. Den er langkjølet, mer eller mindre rakstevnt og relativt rettbordet, og viser lite geografisk variasjon. Historisk sett er krumstemningen den eldste typen. Den har krumma stevner, hogde bord, karakteristiske kne som går opp i en bue eller spiss over kjølen, keiper og råsegl. Overgangen til sagde bord rundt slutten av 1700-tallet førte med seg endring i formen som og endte opp i den moderne nordlandsbåten med råseil omkring 1850-åra. Båten endret seg igjen etter innføringen av sneiseilet rundt slutten av 1800-tallet. Innpå 1900-tallet ble en del nordlandsbåter oppbordet og utstyrt med motor. Nordlandsbåten ble bygget og brukt av både samer, kvener og nordmenn.

Nordlandsbåter som klassesett

Båtbygger Kai Linde har drevet med trebåtbygging siden han gikk på båtbyggerkolen i Saltdal i 1983, drevet eget båtbyggeri i over 25 år og har vært læremester med tradisjonsbåren kunnskap i spissbåtbygging og nordlandsbåt. Mange lærlinger har tatt fagbrev hos Kai. Saltdal er kjent som et båtbyggersted med lange tradisjoner. Saltdal kommune satser gjennom Den Kulturelle Skolesekken på formidling av båtbyggertradisjoner til alle barneskoleelever i sjette klasse. De besøker Kai i båtbyggeriet hver høst, fordelt på tre grupper, og har en arbeidsdag med båtbygging.

Med midlene fra breddegaveprosjektet har Kai bygget to nordlandsbåter og istandsatt en. Byggingen begynte under Trebåttagene på Rognan, hvor han høvlet kjølen til en av båtene foran et nysgjerrig og ivrig publikum.

Videre ble båtene bygget i løpet av vinteren, hvor elever med friluftsliv som valgfag var involvert i graving av røtter, flytting av båtene, laging av åremner, maling og smøring. Slik har mange elever fått et godt innblikk, og fått delta, i byggeprosessen.

Med seg på den første båten hadde båtbygger Kai med seg lærling Jake Fineberg.

Da det var vanskelig å skaffe en ny lærling etter at Fineberg var ferdig med lærlingetiden, fikk Kai «låne» sin båtbyggervenn Ulf Mikalsens lærling Stefanie Hein for en liten periode.

Kai har hele tiden lagt vekt på å gjøre prosjektet tilgjengelig for offentligheten, og har under prosjektets gang hatt mange besøkende i verkstedet. I samarbeid med lokalavisen, Saltenposten, hadde han hver lørdag en side med båtbyggernytt. Dette har vært en flott måte å markedsføre prosjektet og tilgjengeliggjøre det for offentligheten,

og vi i Forbundet KYSTEN setter stor pris på det Kai har skrevet om oss som initiativtakere i denne spalten. Sparebankstiftelsen DNB har også blitt løftet frem som de gode giverne de er. Underveis har Kai også lagt ut om prosjektet på sin hjemmeside og på Facebook. Det har også vært over 350 cruiseturister innom verkstedet som har fått en innføring i Nordlandsbåten.

Båtene ble overlevert til Rognan Ungdomsskole under trebåttagene på Rognan, med hele ungdomsskolen og flere fra kommunens administrasjon som tilskuere. Båtene har blitt brukt under Nordlandsbåt-femmila og alle båtene blir jevnlig brukt i skolesammenheng. Det foreligger konkrete planer om å bygge naust til båtene.



Foto: Kai Linde



Foto: Kai Linde

Søker

Bragdøya kystlag.

Involverte

Båtbyggeren på Bragdøya, småbåt/rolivsgrupper i kystlaget og besøkende på øya, båtbygger Jonathan Grimstad og mentor Svein Walvick.

Tilskudd

100 000,-

Sjekte, også kalt snekke og kogg, er benevnelse på en åpen spissgattet robåt og en tyngre åpen, spissgattet båt for seil, årer og motor. Den var på rundt 15 til 20 fot, utstyrt med 2 til 4 årer og hadde ofte en liten seilrigg, bestående av spriseil og fokk. Senere ble sjekta utstyrt med motor og ble kjent under benevnelsen motorsjekte. Sjekta er klinkbygd, og stevnen er som regel reist rett på kjølen, forsterket av et krumvokst kne, kalt stavnkne. Sjektene stives av tverrskips ved å feste en eller flere tofter til bordgangene på hver side med toftekne. Spantene eller bandene er som oftest delt. Sjektene var mest utbredt på Sør- og Østlandet.

Sørlandssjekte

I 2016 fikk Bragdøya kystlag spørsmål om å vurdere mulighetene for å reparere/restaurere en 17-fots rosjeke som var bygget i Lillesand. Vurderingen var at forfallet var kommet for langt til at det var mulig å reparere den. Etter avtale med eier ble båten målt, og det ble laget tegninger av den.

Høsten 2016 tok Jonathan Grimstad fagbrev i trebåtbyggerfaget på Bragdøya, hvor han har hatt hele læretiden sin. Etter bestått fagprøve ble han ansatt i Bragdøya kystlag, men trengte mer erfaring med klinkbygging, og derfor søkte kystlaget om midler til å bygge en kopi av den ovennevnte rosjekten. Av de mange ro- og seilsjektene kystlaget disponerer er det mange vestlandsbåter, som f.eks. oselevere og strandbarmere. Dette har sin historiske forklaring fra kystfrakten fra Sørlandet til Vestlandet og oppkjøp av rosjekter der til videresalg på Sør- og Østlandet. Det er vanskelig å si om det var dette som utkonkurrerte den sørlandske småbåtbyggingen, men behovet for å ta opp produksjon av sørlandske rosjekter er utvilsomt til stede. Målet med prosjektet har vært å profesjonalisere båtbyggermiljøet i Bragdøya kystlag til å dekke et bredere spekter av trebåtbyggerfaget, å formidle og skape

forståelse for klinkbyggingstradisjon blant kystlagsmedlemmene, legge opp til at kystlagsmedlemmene kan delta i byggeprosessen gjennom kurs og å kunne bygge båter for salg.

Byggingen ble utført av båtbygger Jonathan Grimstad, med båtbygger Svein Walvick fra Mandal som mentor. Erfaringen og kunnskapen Jonathan har fått gjennom dette arbeidet, spesielt med klinkbygging, er viktig i forhold til utvikling av håndverket for den sørlandske båtbyggertradisjonen. Med denne erfaringen i bunn jobbes det videre med planene om å bygge båter for salg ved Bragdøya kystkultursenter. Deler av arbeidet med båten ble utført sammen med medlemmene i kystlaget på de faste ukentlige medlemsmøtene og som kurs i forskjellige båtbyggerteknikker. Dette har økt forståelsen for klinkbåttradisjonen og de sørlandske båtbyggertradisjonene blant medlemmene i kystlaget, og byggingen har foregått i et lokale som i stor grad er åpent for besøkende. På denne måten har mange fått sett byggingen av båten i forskjellige faser, og det har vært stor interesse for båten og byggingen. Båten brukes i dag i småbåt-/rolivsgruppas aktiviteter i kystlaget, til opplæring i roing og er ellers tilgjengelig for besøkende på øya.



Foto: Bragdøya kystlag

Søker
Kvernbit IL

Involverte
Oselververkstaden, Kystsovevekene, ni skoler i regionen, båtbygger Leif Harald Amundsen, lærling Fredrik Meier, Knarvik videregående skole, Nordhordland folkehøgskole og Høgskolen NLA.

Tilskudd
300 000,-

Oselveren er en smekker båt med tynne bord og bare tre bordganger, som alle de gamle robåttypene sør for Bergen. I dag er det Oselvarverkstaden som forvalter kunnskapen om byggeteknikken. Den nye tradisjonen av i dag er tilpasset regatta og fritidsbruk: Begge versjoner har mindre variasjoner innad i bestanden enn det som var vanlig i den eldre tradisjonen, fordi de kravene som båtene idag møter, ikke er så varierte som for de eldre båtene. De eldre båtene varierte en god del i bæringen akter for not eller annen last, og de kunne ha lavere eller høyere framskut for innaskjærs eller hav-ferdsel. Andre variasjoner, som også blir gjort på dagens oselvere, fantes også.

Tradisjonsbåter i Nordhordland

Ro- og seilgruppen i Kvernbit IL i Meland kommune ønsket å kjøpe to nybygde oselvere fra Oselververkstaden til bruk innen idrett og friluftslivsaktiviteter på sjø og vann i Nordhordland. I den delen av Vestland hvor Kvernbit IL holder til, har oselveren vært en av de mest brukte tradisjonsbåtene og står sterkt i regionens kollektive bevissthet.

De to oselverne, to seksræinger, er nå ferdige og har blitt overlevert Kvernbit IL. Oselververkstaden har hele tiden holdt idrettslaget orientert om fremdriften i arbeidet, hvor blant annet opplæring av båtbyggerlærlinger har vært sentralt hele prosessen. Båtene brukes nå i arrangementer, i uteskole og av andre organisasjoner i området.

I løpet av 2019 har ro- og seilgruppen i idrettslaget vært med på en rekke arrangement med innleide båter, for å få prøve seg på undervisning og opplæring i roing og seiling med

elever på ulike alderstrinn fra grunnskole til videregående skole. Med de innleide båtene var idrettslaget med på fire uker i opplegget «Snakkast på fjorden» i regi av kystkultur.no og har besøkt skoler i åtte kommuner i områdene nord og vest for Bergen. Vel 1200 elever var med og mange titalls elever var hver dag med på seiling, roing og fising i klinkbygde tradisjonsbåter. I området Knarvik/Frekhaug har idrettslaget i tillegg hatt heldagsopplegg med uteskole på seks ulike skoler. Disse arrangementene har gitt idrettslaget erfaringer som har vært svært nyttige når de nå har begynt å bruke de to nye båtene fra Oselververkstaden. Kvernbit IL har kontakt med alle skoler i regionen, Nordhordland folkehøgskole og NLA, som alle bruker båtene. Kvernbit IL har laget en god og detaljert oversikt over hvordan båtene blir brukt. Av den ser vi at båtene brukes mye, ikke minst har aktivitetsnivået økt betraktelig etter pandemien. Båtene ble bygget av båtbyggerne Leif Harald Amundsen og lærling Fredrik Meier.



Foto: Kvernbit IL



Foto: Kvernbit IL



Foto: Kvernbit IL



Foto: Oselvarverkstaden



Foto: Kvernbit IL

Søker

Fosen folkehøgskole.

Involverte

Båtbyggerlinja og seilingslinja på Fosen folkehøgskole.

Tilskudd

142 000,-

Åfjordsbåt eller åfjording er en tradisjonell åpen, spissgattet ro- og seilbåt fra Fosen, Namdalen og området omkring Trondheimsfjorden. Navnet «åfjordsbåt» kommer av at det viktigste stedet der disse båtene ble bygd var Åfjorden på Fosen. Typiske trekk for åfjordsbåten er lang og grunn kjøll og rette og bratte stevner. Åfjordsbåtene er tradisjonelt rigget med et relativt høyt, smalt og symmetrisk råseil. De største båtene kan i tillegg ha et toppsegl. Åfjordsbåten er en nykommer som trolig ble utviklet på 1700-tallet. Før den tiden ser det ut til at geitbåter av nordlig type ble brukt der åfjordsbåten senere slo i gjennom. Utover 1800-tallet og innpå 1900-tallet ble åfjordsbåten vanlig helt sørvest til Smøla og delvis i Kristiansund på Ytre Nordmøre. Åfjordsbåten har også påvirket geitbåtene på Nordmøre en del og de er også påfallende likheter mellom åfjordsbåten og de gamle krumstemningene i Nord-Norge.

Åfjordsseksring

Ved Fosen Folkehøgskole er tradisjonelle håndverk og teknikker en del av den daglige undervisningen. De har lenge vært en sentral aktør i bygging og bruk av Åfjordsbåter, og både større og mindre råseilprosjekter i Norge har blitt realisert ved hjelp av råseilkompetansen ved Fosen Folkehøgskole. Med støtte fra breddegaveprosjektet bygde elever på båtbyggerlinjen ved Fosen Folkehøgskole en seksring skoleåret 2018/2019 og båten fikk navnet «Lena», etter at skolens tidligere inspektør og lærer gjennom 30 år, Lena Lissdotter Börjesson, gikk av med pensjon samme skoleår. «Lena» er en kopi av den verneverdige Åsfjordsseksringen «Briggen» som tilhører Smøla museum. Båten brukes nå i undervisning ved Fosen Folkehøgskole.

Bakgrunnen for søknaden var todelt; dels ønsket skolen å bygge en Åsfjordsseksring for byggeprosessen sin del, da størrelsen er ideell for å lære å bygge båt, og dels savnet skolen en båt av en slik «mellomstørrelse» som både kunne brukes i undervisningen og av elevene på fritiden. Seksringen er en litt glemt båt-

størrelse, og det ønsket Fosen Folkehøgskole å gjøre noe med.

Båtbyggerkullet 2018/2019 fulgte hele byggeprosessen. De startet med å gå i skogen for å finne egnede emner til båten, bar ned emnene, og sagde dem opp i sagbruket. De satte opp reis med kjøll, lott og stevner, og begynte å forme bordene. Deretter fulgte felling av bånd og beter, ferdig oppbording, esing, keiper og skvettbord. Elevene har selv smidd jern og beslag til båten. Selve byggingen ble gjort av båtbyggerne, mens andre elever også fikk anledning til å delta på kurs i seilmaking og repslagning, på den måten ble mange elever tilknyttet prosjektet. Av elevene som var med å bygge «Lena» har to gått videre til å bli lærlinger i trebåtbygging: Aage Arnold Haugan på Båtskott Trebåtbyggeri og Andreas Garnes på Ryfylke Trebåtbyggeri.

«Lena» brukes nå av seilingslinjen på Fosen Folkehøgskole, størrelsen gjør den til en ideell båt å lære å seile med. I tillegg blir båten mye brukt av elevene på fritiden, og dette har allerede blitt en kjent og kjær båt som betyr mye for elevene.



Foto: Fosen folkehøgskule



Søker

Båtbygger Peder Øystein Slåttøy.

Involverte

Jøa kystlag.

Tilskudd

147 000,-

Bindaling, også kalt bindalsbåt, er en av hovedtypene av nordlandsbåt. Som navnet sier hører båttypen til Bindal kommune på grensen mellom Namdalen og Helgeland. Bindalsbåtene er, som ranværingene, særpreget av spring mot stevnene og relativt lavt fribord midtskips. Sammenlignet med ranværsbåtene er bindalsbåtene en del lettere bygd og har en lengre og mer gradvis overgang fra stevnene til den brede delen av båten.

Bindalsfæring

I dette prosjektet bygget båtbygger Peder Øystein Slåttøy en kopi av en eldre bindalsfæring, ca. 80 – 100 år gammel. Originalbåtens eier har fortalt at det var hans bestefar, som drev som fiskerbonde, som brukte båten. Båtbygger Peder satt opp et eget verksted for båtbygging, og var selv i skogen for å hogge og sage materialer.

Med sin bakgrunn som lærling hos Einar Borgfjord, og med den kunnskapen han fikk der, bygget Peder Øystein båten selv. Han har også hatt kontakt med Roger Johansen, en eldre mann som bor i Bindal. Roger har bygget flere færing, og har holdt kurs tidligere. Peder Øystein har hatt kontakt med Roger flere ganger for

å få råd. I rapporten skriver Peder Øystein at Roger har «alt av kunnskap om båtbygging klart i hodet.» Han bygget sin første båt i 1984, og gikk i lære en vinter hos Dagfinn Reppen i Bindal.

Båten disponeres nå av Jøa Kystlag. De fikk midler fra Sparebankstiftelsen DNB for en del år siden til ett prosjekt med robåter til barn og unge. Da ble det bygget fire prammer som brukes til roing en kveld i uka fra ca. 15. mai - 15. okt. Den nybygde færingen inngår nå i dette opplegget, og vil også være til fri disposisjon for medlemmer i kystlaget.

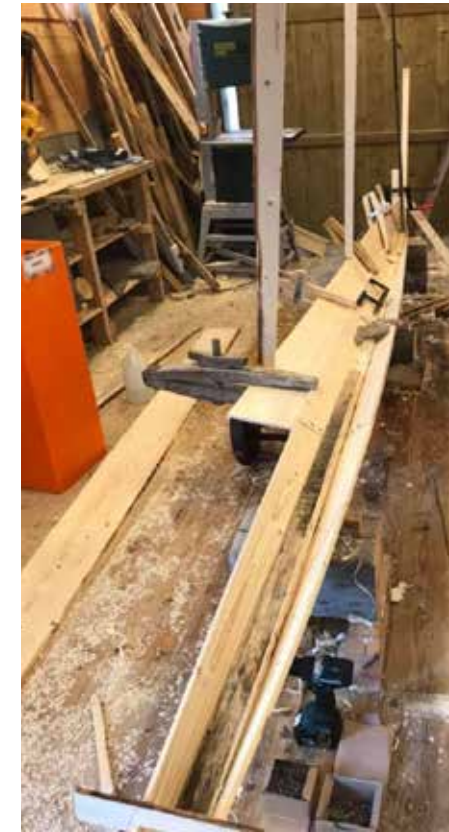


Foto: Peder Øystein Slåttøy



Søker

Indre Sogn kystlag.

Involverte

Kystled Nærøyfjorden, Sogn Fjordmuseum, Forum for Natur og Friluftsliv.

Tilskudd

75 000,-

Sognebåtene hører til midvestlandsbåtene i Norge, hjemmehørende rundt Sognefjorden. Typiske detaljer er et smalt og slankt skrog, beregnet på ferdsel på fjorden, skjeggkeiper og årer i firkantprofil med avrundet overside. Esing som ligger langs overkanten av den nest øverste bordgangen, som er en direkte videreføring av vikingtidens meginhufr - det kraftige bordet. Skroget er gjerne bygd av fire bordganger, furu på furu. Sognebåtene er temmelig like Sunnfjordsbåtene. Indre Sogn kystlag arbeider aktivt for å bevare sognebåten. Dette engasjementet inneholder både arbeidet med å føre videre kunnskapen om bygging og bruk av sognebåter og arbeid for å bygge opp en samling av eldre sognebåter.

Meir ut på fjorden!

«Meir ut på fjorden!» ble definert som et pilotprosjekt og var det eneste av breddegaveprosjektene hvor det ikke ble bygget båt. Målet var å teste ut ulike opplegg for friluftsktivityter med båt for barn og unge, som kystlaget kunne ha gående parallelt med de andre breddegaveprosjektene i de fire årene breddegaveprosjektet varte. Indre Sogn Kystlag, prosjekteier, har ønsket å videreutvikle et bredt nettverk med flere samarbeidspartnere. I prosjektet har Indre Sogn kystlag lagt vekt på synliggjøring og formidling av båttradisjoner i regionen. Kystlaget har i mange år arrangert friluftsktivityter med sognebåter i hovedsak for barn og unge og således hatt et svært godt utgangspunkt for å videreutvikle aktiviteter for barn og unge med tradisjonsbåter.

Både tidligere og gjennom dette prosjektet har kystlaget samarbeidet med Forum for natur- og friluftsliv, Kystled Nærøyfjord og Den norske turistforening ved Barnas turlag. Underveis i prosjektet ble det etablert en ny kystled i Lustrafjord.

Aktiviteter som er gjennomført er blant annet planlegging av turer, teori, vedlikehold, utsett av båter, roing, seiling, sikkerhet, bruk av redningsvester, konservering, innsetting i naust, læring om sognebåten og klinkbåttradisjonen. Kystkultur og kystkulturarv har stått i sentrum.



Foto: Indre Sogn kystlag



Søker

Mearrasiida – Sjøsamisk kompetansesenter.

Involverte

Båtbygger Hans O. Hansen, duodjiutøver og lærling Ove Stødle, Alstad sag og Billefjord sjøsamiske oppvekstsenter.

Tilskudd

610 000,-

Både den nordenfjeldske spissbåten og nordlandsbåten er sterke markører i nordnorsk kystkulturhistorie. Disse båtene har på mange måter vært betraktet som «norske» båter, men de var i like stor grad brukt og bygd av hele den nordnorske befolkningen - altså av samer, kvener og nordmenn.

Båtbygging og kunnskaps-overføring i Porsanger

Målet med dette prosjektet har vært å videreføre kunnskapen om bygging av spissbåter og tradisjoner knyttet til spissbåter i et sjøsamisk miljø. I Porsanger finnes det fortsatt noen få personer som kan bygge sjøbåter, men dette er dessverre en håndverkstradisjon som har vært i ferd med å forsvinne. Sjøsamisk kompetansesenter ville gjerne bidra til at denne lokale båttradisjonen videreføres, og dermed forblir en viktig del av sjøsamisk kultur. Sjøbåter har en uvurderlig betydning i sjøsamisk sammenheng, som i kyst- og fjordstrøk ellers, både nå og så langt tilbake man har spor etter menneskelig virksomhet i slike områder. I dag er plastbåter vanligst også i sjøsamiske områder, men interessen for trebåter har vært vedvarende, og i de seinere år kan man se en økende interesse for både tradisjonelle og nyere trebåter.

Prosjektet var et samarbeid mellom Sjøsamisk kompetansesenter, duodjiutøver og lærling Ove Stødle og båtbygger Hans O. Hansen. Materialene til båtene i prosjektet ble kjøpt hos Alstad Sag i Pasvik, som tidligere har levert båtbord til et prosjekt ved Sjøsamisk kompetansesenter. Det ble bygget totalt fire spissbåter; to to-roms og to to-og-halvroms. Ove og Hans startet først

på bygging av hver sin båt, slik at Ove kunne følge prosessen til Hans mens han bygget en lik båt. Deretter bygget Ove båt nummer tre med god veiledning fra Hans, og til slutt bygget Ove båt nummer fire, med Hans til stede i mindre grad. Slik har man sørget for en grundig kompetanseoverføring. Under byggingen av båtene har det også vært fokus på kunnskapsoverføring av samiske ord og uttrykk knyttet til båter.

Det har blitt tatt stillbilder under hele prosessen til en stillbildevideo med samiske og norske kommentarer, som kan ses på Sjøsamisk kompetansesenter sin hjemmeside, og som også brukes i øvrig formidling av sjøsamiske båttradisjoner. Under byggeprosessen har skoleklasser, barnehagebarn og andre grupper vært på besøk for å få oppleve båtbygging på nært hold. Det har også blitt arrangert et seminar om sjøsamiske båttradisjoner på Sjøsamisk kompetansesenter.

Båt nummer en og to har blitt gitt til båtbygger Hans O. Hansen og duodjiutøver Ove Stødle, som begge er håndverkere med behov for uttak av materialer, blant annet langs sjøkanten på fastlandet og ved holmer. De trenger ikke nødvendigvis spissbåt til arbeidet, men med tanke på at begge er kjente

håndverkere i lokalsamfunnet og utenfor, kan deres bruk av spissbåt til uttak av materialer fremheve spissbåtens verdi som arbeidsverktøy. De to siste båtene er beholdt av Sjøsamisk kompetansesenter, og disponeres ved behov av Billefjord sjøsamiske oppvekstsenter. Sjøsamisk kompetansesenter og Billefjord sjøsamiske barnehage har også samarbeidet om å lage et undervisningsopplegg knyttet til båtene med turer på fjorden, vedlikehold av båt i de forskjellige årstidene, undervisning i samisk språk og kultur m.m. I sommerferien, da Billefjord sjøsamiske kompetansesenter ikke disponerer båtene, brukes de til opplevelsesturer og utleie til personer og grupper som vil ro og oppleve spissbåt.



Foto: Mearrasiida



Søker

Risør trebåtfestival.

Involverte

Båtbygger John A. Andersen, båtbyggerlærling Ella Mørtzell, åtte unge håndverkere, Kystlaget Øster Riisøer, Fortidsminneforeningen og Risør by.

Tilskudd

70 000,-

Prammen er en forholdsvis ung båttype, om lag 230 til 250 år. Hvor prammen som type kommer fra er usikkert. Dette skyldes nok at prammen lenge var lite påaktet. Den har alltid hatt lavest status blant båter. Prammer omtales sjelden i skriftlige kilder. Den har også hatt en liten økonomisk verdi sammenlignet med andre båttypene. På tross av dette, har prammen hatt en viktig, men undervurdert rolle i kystsamfunnet.

Prambygging på Risør trebåtfestival

Risør Trebåtfestival jobber hele tiden med utviklingsprosjekter som kan styrke båtbyggerfaget, samt rekruttering til faget. Som en del av dette søkte Risør Trebåtfestival midler fra breddegaveprosjektet til å gjennomføre prambyggerkurs i løpet av festivaldagene i 2019. Gjennom Risør Trebåtfestival som arena fikk dette prosjektet mye oppmerksomhet fra et betydelig antall personer. Målet med prosjektet var å øke kjennskapen til og kunnskapen om båtbygging og håndverkstradisjoner for yngre generasjoner. Prambygging passet perfekt, da det kunne gjennomføres på en uke med erfaringen til båtbygger John A. Andersen som hovedkursholder og god hjelp fra lærling Ella Mørtzell (Oselvarverkstaden).

Målgruppen var i alderen 18 – 30 år, fra hele Norge. Søknadsprosess og rekruttering av deltakere ble håndtert på en fremragende måte av Lars Erik Haugen ved Fortidsminneforeningen. Deltakerne måtte ha relevant bakgrunn innen håndverksfag. Det var 10 plasser, men dessverre måtte to avlyse grunnet sykdom, slik at det til slutt ble totalt åtte deltakere på kurset.

Ella ankom Risør en uke før kurset startet, og jobbet i båtboa på Moen

sammen med båtbygger John for å forberede kurset. De jobbet lange dager for å få ferdig arbeidsbenker og to emner i ulike faser som skulle brukes under kurset. Det ble bygget et trebåttbyggeri på Dampskipsbrygga i Risør, utstyrt med benker og verktøy, som en del av festivalområdet. Festivalen brukte daglig Facebook til å legge ut bilder og faglige tekster om hva som skjedde i båtboa i forkant av kurset. Deltakerne ankom Risør på søndagen for å være klar til kurs mandag morgen. Kurset foregikk fra 09.00 til 18.00/19.00 hver dag, og om kveldene fikk de anledning til å besøke Moen Trebåttbyggeri og Risør Trebåttbyggeri, bli med på byvandring og de fikk ro kanonjollen under åpningsseremonien sammen med besetning fra Stjernen.

Risør Trebåttfestival blir besøkt av 10 – 12 000 gjester hvert år. Prambyggerkurset ble besøkt av ca. 2000 personer som var innom teltene for å se på byggingen av båtene, og for å slå av en prat om trebåter og prambygging. Dette var en perfekt arena for å skape nysgjerrighet og interesse. Til og med tidligere kunnskapsminister, Torbjørn Røe Isaksen, kom innom for en prat om båtbyggerfaget.

Mot slutten av kurset ble den ene av de to prammene høytidelig overlevet Kystlaget Øster Riisøer. Denne prammen vil være tilgjengelig i Risørs gjestehavn til utlån for turister og andre i Risør. Dette er en fin måte for besøkende og beboere i Risør til å oppleve skjærgården og fjordene hvis man ikke selv har båt. Risør Trebåttfestival har ambisjoner om å kjøre flere tilsvarende kurs for å bygge opp en egen pramflåte til felles glede for alle. Instruktør og båtbygger John har fått mange gode tilbakemeldinger.



Foto: Risør trebåttfestival.



Søker

Gausdal husflidslag og Gausdal historielag.

Involverte

personer og Ulsrud bygdemuseum.

Tilskudd

130 000,-

Båtbyggertradisjonen i Gausdal er i et skjæringspunkt mellom østlige og vestlige båttradisjoner i Innlands-Norge. Det er kombinasjonen av skjotte og hele bordlengder som skiller de særegne båtene i Gausdal fra de andre båtene i Gudbrandsdalen. Espedalen i Gausdal med Espedalsvatnet fikk veiforbindelse sent, og mange båtbyggere fra slutten av 1800-tallet og langt inn på 1900-tallet kommer herfra. Særlig var det mange båtbyggere fra Lauvålifamilien. Disse dyktige karene preget båtbyggervirk-somheten til i bygda til langt ut på 1900-tallet. Særlig var aktiviteten stor rett etter 2. verdenskrig. De fleste Lauvålibåtbyggerne kombinerte båtbyggingen med annet håndverksarbeid, tømmerfløting og arbeid i landbruket. Båtene de bygde ble kalt Lauvålibåter. Disse var klinkede spissbåter. Oftest var Lauvålibåtene med et par årekeiper, ikke sjelden med to par keiper og det fantes nok de med tre også.

Lauvålibåt i Gausdal

Gausdal historielag og Gausdal husflidslag søkte i 2019 Forbundet KYSTEN om støtte til prosjektet «Lauvålibåt i Gausdal». Målet med prosjektet har vært å ta vare på og videreformidle kunnskapen om denne båtbyggertradisjonen i Gausdal. Våren 2019 stod den første Lauvålibåten ferdig og sommeren 2020 ble båt nummer to sjøsatt.

Det er et arbeidslag bestående av fire – fem unge menn i alderen 22 – 32 som har stått for byggingen av båtene, med god støtte fra mentor Kjell Solberg på vel 70 år. I tillegg til mentors kunnskap og bistand hadde de fem yngre båtbyggerne noen maler og bilder som utgangspunkt, i tillegg til at de hadde tilgang til en gammel og utslitt Lauvålibåt. Underveis i byggeprosessen har det vært mange besøkende innom verkstedet og interessen for prosjektet har vært stor.

Gausdal historielag og Gausdal husflidslag har inngått langsiktige samarbeidsavtaler med Gausdal jeger- og fiskerforening om utlån, oppbevaring

på vinterstid og vedlikehold av båtene, som ligger i Gausdal Nordfjell ved Rausjøen og Sjøsetervatnet. Båtene er kostnadsfritt til utlån for alle som måtte ønske å benytte dem.

Det ble laget maler for byggingen av båtene som blir tatt vare på av Gausdal historielag, som er tilgjengelig for alle andre som trenger et utgangspunkt for å komme i gang med båtbygging. Det har også blitt laget et hefte der historien om familien Lauvålien blir fortalt. Prosessen bak byggingen av de to nye båtene er også dokumentert i dette heftet, trinn for trinn og med forklarende tekst.

Da den første båten stod ferdig sommeren 2019, ble det arrangert en Båtday på Ulsrud gårdsmuseum i Vestre Gausdal med over 100 gjester. Også ved sjøsetting av de to båtene har ivrige publikummere vært til stede.



Foto: Gausdal husflidslag



Søker

Askøy kystlag.

Involverte

Oselververkstaden m. lærlinger, Strusshavn barnehage, Strusshavn kirke, Askøy Røde kors ungdom og kulturavdelingen i Askøy kommune.

Tilskudd

119 000,-

Oselververkstaden og tradisjonen med bruk og bygging ble i 2016 innskrevet på UNESCOs register over gode vernepraksiser. Registeret er en del av UNESCOs konvensjon om vern av den immaterielle kulturarven. I 2021 ble nordiske klinkbåttradisjoner innskrevet på UNESCOs representative liste over menneskehetens immaterielle kulturarv.

Robust robåt

24. juni 2020 kunne Askøy kystlag hente sin nybygde fire-omfars oselver på Os. Allerede 26. juni ble den tatt i bruk av Strusshavn barnehage. Askøy kystlag har fulgt byggingen av båten fra det øyeblikket arbeidet startet i 2019, og hele tiden fått informasjon og oppdateringer fra Oselververkstaden. For Oselververkstaden ble dette et spesielt oppdrag – vanligvis har en oselver tre omfar, men en periode var det populært med fire-omfars oselvere til teinefiske. Det var også perioder hvor det ikke gikk å skaffe tømmer med så store dimensjoner som krevdes til en tre-omfarsbåt. Ingen av båtbyggerne på Oselververkstaden i 2019 hadde bygget en fire-omfarsbåt. En av båtbyggerne gikk ut med en etterlysning på Facebook og fikk to svar – det fantes en slik båt inne hos selene på Akvariet i Bergen (som sklie), og den andre lå i et naust nær Os. Båtbyggeren som skulle bygge båten fikk undersøke båten på Os og fikk ideer til løsninger. Ellers ble mye diskutert og løst sammen med to ivrige lærlinger. Grunnen til at Askøy kystlag ville ha en fire-omfarsbåt er at denne er ekstra robust.

Byggingen gikk sin gang, men ble noe hindret av koronakrisen. Båtbygger Mike Riebort fikk innreiseforbud til Norge etter at han hadde vært hos familie i Tyskland i februar/mars. I juni fikk imidlertid Askøy kystlag sin fantastiske båt, og barnehagebarn med ledere gjorde store øyne da de fikk se båten for første gang. Barnehagen hadde jobbet med kystkultur i flere uker før de fikk sin første tur i den nye båten. Strusshavn kirke og Askøy Røde kors er også flittige brukere av båten.

For å øke interessen for roing og oselvere har Askøy kystlag, i samarbeid med Askøy bibliotek, lagt to eldre oselvere ut på nettet for gratis utlån. Ved å kontakte biblioteket får man vite om båtene er ledige, og biblioteket registrerer hvor mye båtene blir brukt.



Foto: Øyvind Kristiansen, Askøy kystlag



Søker

Dypvåg totaktklubb.

Involverte

Sandøy båtbyggeri, båtbygger Steinar Lund, Lingard Skuteminne, Lyngør fjorden kystkultursenter og Tvedestrand Mekkeklubb.

Tilskudd

280 000,-

Gigg er opprinnelig en lett båt for større fartøy. Den er lang, smal med akterspeil (plattgattet) og lettrodd. Båttypen var opprinnelig innredet for seks roere og ble tidligere brukt som sjefs båt på orlogsskip. Gigger ble etter hvert tatt i bruk som lystbåter i Norge. Først fordi folk skaffet seg brukte båter som hadde stått om bord i større fartøy, og senere ble båttypen videreført av skipsbyggere, særlig på Sørlandet. Da motorer ble vanlig på lystbåter ble også mange gigger utstyrt med motor, oftest innenbordsmotor.

Brødrene Marcussen gigg

I dette prosjektet har det blitt bygget en kopi av en gigg som i sin tid ble bygget i Klekkervika på Gjeving av brødrene Marcussen. Det er uklart om det finnes gigger fra brødrene Marcussen som har overlevd tidens tann, men maler og halvmodeller av disse er tilgjengelige. Disse halvmodellene, som finnes på Lingard skuteminne, ble 3D-skannet og gjort om til skrogtegninger og trykket i korrekt størrelse. Trykkene ble deretter overlevert Sandøy båtbyggeri ved Eric Amundsen, som konstruerte og satt opp spantemalene.

Dypvåg totaktklubb har stått for den tekniske installasjonen – med god hjelp av vanlige folk som har gitt midler til prosjektet og bedrifter som har sponset utstyr. En spleis ga for eksempel over 20 000,- til prosjektet. I tillegg har stiftelsen Lingard skuteminne gitt 10 000,- til prosjektet. Totalt har prosjektet blitt sponset med over 43 000,-, som viser betydningen det har hatt for lokalmiljøet.

Stabelavløpningen ble gjennomført ved Sandøya båtbyggeri med ca. 80 mennesker til stede. Båten ligger i dag utenfor Lyngør fjorden kystkultursenter som huser Lingard skuteminne. Mange synes båten er flott, og ordet på gaten er at flere vurderer om de skal bestille tilsvarende eller liknende skrog av båtbyggeriet.

Giggen blir brukt til arrangementer i området. Båten har vært 2 ganger på Risør Trebåtfestival. Båten blir også brukt på medlemsturene til totaktklubben og av medlemmer generelt. Når båten ligger på sin plass brukes den som et museumsobjekt for Lingard Skuteminne, da modellen av giggen er en del av samlingen til dette museet.

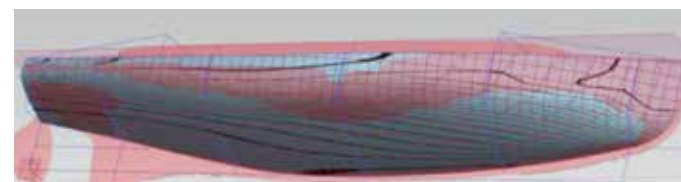


Foto: Dypvåg Totaktklubb



Søker

Ørskog skule

Involverte

Båtbygger Ragnvald Holvik, Arne Kjøpstad, Elling Giskemo Ødegaard, Asgeir Kvernberg og elever i ungdomsskolen, Sunnmøre Friluftsråd og Ørskog frivilligsentral.

Tilskudd

160 000,-

Vestnesfæringen, med æsing, skvettreip og fenderlist var vanlig å bygge på Sunnmøre og Romsdal fra om lag 1930 og utover hundreåret, helt til plastbåten overtok. Båttypen var opprinnelig bygd i Ørskog og på Sunnmøre for øvrig. Den vesle færingen ble brukt til hjemmefiske og var lett å håndtere for en person. Båttypen kunne en finne på alle gårder og i alle naust. Gjerne ved siden av en litt større færing på 18 – 20 fot. Disse små båtene var gjerne bygd i naustet, eller på gården, av omreisende båtbyggere. Senere ble byggingen mer stasjonær, i egne båtskott eller i spesielle hus på et båtbyggeri.

Skolefæring

Ørskog skole valgte skoleårene 2019/2020 og 2020/2021 å tilby båtbygging i håndverksfaget, med grunnlag i Læreplan for praktiske håndverksfag. Ønsket om å tilby båtbygging har flere årsaker; skolens nærhet til kyst og sjø, det tradisjonelle fisket i Ørskogvika, tradisjon for båtbygging i området, tilgang på lokal skog og gårdssagbruk og tilgang på kompetanse. Gjennom en av de faglige veilederne, Steinar Vestnes, fikk skolen tilgang til maler for en 15-fots Vestnes-færing og en ferdig færing bygget etter disse malene.

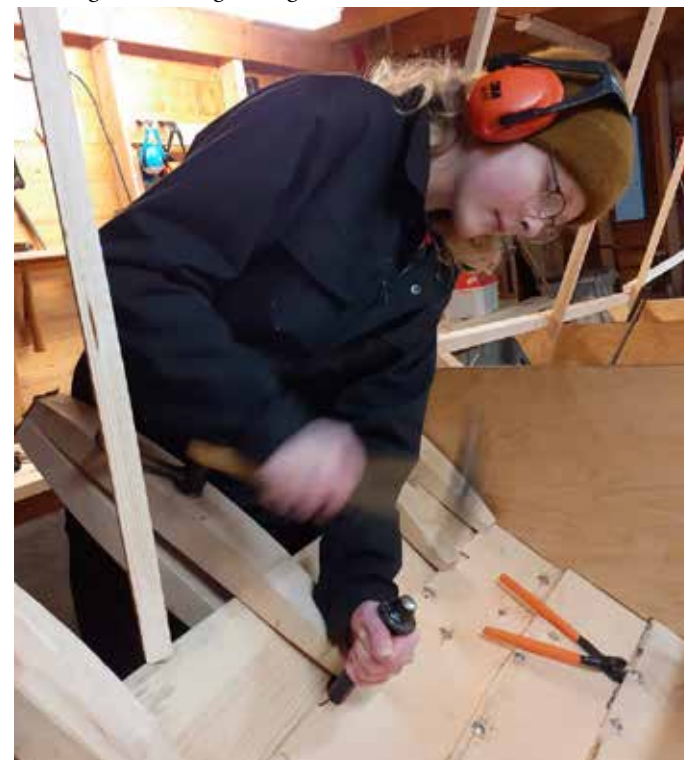
Elevene deltok i skogen med felling av furu, transport til gårdssagbruket og saging til båtboard, og naustet som Ørskog skole eier ble klargjort for prosjektet. Etter hvert som båtboardene ble klinket på plass fikk elevene erfaring med bruk og vedlikehold av tradisjonelt verktøy og elektrisk verktøy. Veilederne og båtbygger Ragnvald Holvik la hele tiden vekt på tålmodigheten og nøyaktigheten som kreves for å bygge en tradisjonell båt. Egenskapene og motstanden i materialene gir både

utfordringer og erfaringer, og elevene opplevde mestring etter hvert som færingen tok form, bord for bord. Båten ble fullført i juni 2021, fullt utstyrt med tiljer, tofter, æsing, skvettreip, fenderlist og keiper.

Skolen har hele tiden latt elevene være aktive og førende i selve byggeprosessen. Dette har vært viktig, selv om båten har noen «skjønnhetsfeil». Arbeidet har vært en god opplevelse med godt læringsutbytte. Elevene har fått erfaring med tradisjonshåndverk og opplevd at de i fellesskap har skapt en tradisjonell bruksbåt – «fra skog på rot til båt på sjø». Prosjektet har også profilert Ørskog skole på en fin måte i nærmiljøet, og markert Ørskog skole som en positiv kulturbærer. Naustet har vært åpent for lokalbefolkningen underveis i byggingen. Båten brukes nå i ulike skolesammenhenger og brukes etter avtale av lokalbefolkningen. Til stor glede for mange elever fortsetter skolen med valgfaget og begynte på færing nummer to ved skolestart i 2021.



Foto: Asgeir Kvernberg/Ørskog skule



Søker

Leirong kystlag og Ytre Ryfylke kystlag.

Involverte

Båtbygger Jørn Magne Flesjå med lærlinger, Rogaland fylkeskommune, Strand kommune, Friluftsrådet Vest og Fjordsol 4H.

Tilskudd

300 000,-

På nettsiden til Ryfylke Trebåtbyggeri kan vi lese følgende tekst av båtbygger Jørn Magne Flesjå: «På første halvdel av 1900-talet (fram til ca. 1960) var det kultur at ens eigen båt var superior. Kvant geografiske område hadde sin båt, t.d. Nordlandsbåten, Nordmørbåten, Sønmørbåten o.l. Båtene var bygd på lang tradisjon og byggjarane var sterkt bunden til dette. Aslak Aslaksen Notvik var konstruktør og byggmester for Aslakbåten. Han kom frå Strand, var fødd 13.02.1845 og blei 93 år gammal. Frå Aftenbladet 12. februar 1935: «Då brukte eg fem dagar på ein båt. Eg bygde sju båtar på 35 dagar, og av dei var ein seksæring. Då høvla eg borda, hogde spanna og alt som trongst, ja til og med smedearbeidet til rorgjengene gjorde eg. – Du bruka vel ikkje åtte timars dag då? – Hå hå! Nei, det var dagsljøset og kroppen som avgjorde dagslengda.»

Rogalandsbåter

Det ble bygget to båter gjennom dette prosjektet; En til Leirong kystlag og en til Ytre Ryfylke kystlag.

Leirong kystlag sin båt er en kopi av en båt fra Vareleite på Nedstrand. Den originale båten kan ha blitt bygget på Ombo (Tingvikbåt) eller Skiftun (Levartsbåt), og har klare Rogalandstrekk. Lærling Andreas Garnes har hele tiden vært med båtbygger Jørn Magne Flesjå i byggeprosessen, og lærlingen har stått for mye av byggingen. Etter at båten ble overlevert kystlaget har den blitt malt og smurt og stelt i stand til sjøsetting og dåp. Allerede uken etter sjøsetting ble båten brukt i leirskoleaktiviteter. Kystlaget kontaktet også eier av originalbåten for å få komme å se på seil og rigg, som de etter hvert også har fått laget kopier av. Lokalpressen har fulgt prosjektet tett.

Ytre Ryfylke kystlag startet prosjektet med å hente materialer i Kolabygda, sammen med båtbygger Jørn Magne Flesjå, hvor skogeier Fridtjof Nordland stilte med traktor, motorsag og vinsj. Båten ble bygget etter en modell av en eksisterende Aslakbåt (lokal båttype), men har blitt noe forlenget. Lærling Andreas Garnes har også stått for mye av byggingen av denne båten. Båten ble sjøsatt samme sted som Aslak Notvik og sønnen bygde de originale Aslakbåtene. Dagen for sjøsetting ble en stor folkefest med kystkultur dag i vågen på Jørpeland, hvor blant annet noen av etterkommerne til Aslak Notvik deltok – de rodde båten til Jørpeland, og hadde også med seg Kongens Fortjenestemedalje, som Aslak Notvik fikk en gang i tiden.

Båtene brukes i dag aktivt av kystlagets medlemmer.



Foto: Ryfylke Trebåtbyggeri



Søker

Sandviken kystlag, Bergen kommunale kystkultursenter og Norges fiskerimuseum.

Involverte

Bergen båtdelegering.

Tilskudd

115 000,-

Hardangerbåt er betegnelse på en båttype bygd i indre Hardanger, innenfor Strandebarm, som var ett av flere distrikter hvor det ble drevet omfattende båtbygging. Slik de fleste Sør-Vestlandsbåter var tidligere, har Hardangerbåten kun tre bord på hver side. Den har nokså kraftige, ca. 30 cm høye, stevntopper, som har rett skråflate ned fra toppen på innsiden, i motsetning til de fleste andre båttyper på Sørvestlandet med litt høye stevntopper, som har en litt innbuet flate her. De har tydelig krappere bue i lottene enn i stevnene og ganske brede ribbord mot stevnene, og tilsvarende smalere borebord.

Bybåten i Bergen

Under Forbundet KYSTENs konferanse «Båter, tradisjon og innovasjon» ble søkerne bak dette prosjektet så inspirerte at de bestemte seg for å støtte den immaterielle kulturarven ved å søke midler fra breddegaveprosjektet til å bestille en nybygget seksæring. Dette er en båt som kan brukes av et mangfold av målgrupper i både Sandviken kystlag, Bergen kystkultursenter og Norges Fiskerimuseum. Sammen med midlene fra Forbundet KYSTEN, har prosjektet også blitt støttet med midler fra Bergen kommune og Stiftelsen Neptun.

Det er båtbygger Peter Helland Hansen og lærling Arne Eriksen ved Hardanger Fartøyvernssenter som har bygget båten, som er en kopi av en båt fra Sørfjorden. Representanter fra Bergen kystkultursenter, Sandviken kystlag og Norges Fiskerimuseum dro på befarings to ganger, og i slutten av mars 2020 var en flott Hardangerseksæring klar for henting.

Seksæring er egnet for mange målgrupper som besøker Norges Fiskerimuseum, Kystkultursenteret og medlemmer i kystlaget, en seksæring er romslig og stødig. Tre personer kan ro samtidig, eller seks barn som kan ro med en åre hver. Dermed er båten svært egnet til å bruke i aktiviteter for barn og unge som vil lære å ro, og den kan brukes i forskjellige undervisningsopplegg. Båten kan også brukes av familier, turister og andre mindre grupper som vil ro i takt, med eller uten formidler om bord. Samtidig er båten god å ha i arbeidet med å øke kunnskapen om, og interessen for, både tradisjonsbåter og båtbyggerfaget.

Etter båten var ferdig og levert, har den blitt brukt til utlån og utleie, roknappen, kurs i praktisk båtbruk og behandling av trebåter og mer.



Foto: Egil Sunde



Søker

Hitterøy kystlag.

Involverte

Båtbygger Ole Johan Sørvik, 12 kursdeltagere, Hitterøy kystkultursenter, den lokale skolen og barnehagen
Bygging av kutterjolle til roing

Tilskudd

Kr. 43 000,-

Kutterjollene ble mye brukt som lettåter på seilskuter før i tiden. Hidra har to uthavner – Rasvåg og Kirkehamn – som i seilskutetiden var travle havner. Selv om de gamle kutterjollene sannsynligvis ikke ble bygget på Hidra eller i områdene rundt, er dette en båt med lokal tilknytning i form av at den ble mye sett i lokalområdet under seilskutenes storhetstid.

Båtbyggerkurs

Hitterøy kystlag holder til på øya Hidra i Vest-Agder og har over 100 medlemmer. De driver aktivt med kurs både for barn og voksne, i alt fra båtførerbevis til hummerteine-kurs, og de har også gitt ut en bok om alle teine-dobbene som ble brukt på og rundt Hidra før i tiden. De har holdt båtbyggerkurs fire ganger tidligere, og søkte tilskudd fra breddegaveprosjektet til å kunne holde enda et kurs, denne gangen for bygging av en kutterjolle på 12 fot.

Deltakerne på kurset har vært mellom 12 – 70 år, og båtbygger Ole Johan Sørvik fra Flekkefjord ble engasjert for å lede arbeidet med båtbyggingen. Aldersspennet på kurset har vært viktig for kunnskapsoverføringen. Den ferdige båten brukes i dag av både skolen og barnehagen i nærområdet, og fastboende som ønsker å lære å ro kan også bruke den.



Foto: Hitterøy kystlag



Søker

Stiftinga Sunnmøre museum.

Involverte

Jakob Helset, Erlend Helset, Håvard Hatløy, den lokale skolen, DKS, 4H og Bjørkedalen kystlag.

Tilskudd

240 000,-

Benevnelsen «snidbetning» viser til bygge-måten til sunnmørsbåten. Ordet snid tyder «på skrå, skrående». Benevnelsen snidbetning viser til måten bunnbordene skrår. De fleste norske bruksbåter er bygde med hele bordganger. Bordene går sammenhengende i hele båtlengden. Slik er det ikke med snidbetningen: Det nederste bordet blir avskrådd (snida) ned mot kjølen. Dette fører til at bordene videre oppover i båten må skråest ned mot stemne og stamn. Denne skråingen blir gjort ved at hvert bord aktenfra blir skjott mot to bord fremme. På denne måten blir den typiske snidbetningfasongen til: en bred forende bygd av mange skrående bord, og en heller smal bakende. Det er usikkert hvor lenge sunnmørsbåtene har vært snidbetna. Etterhvert ble det vanskelig å finne egnede materialer i samband med uthogging av gammel skog i «hollandertiden» fra slutten av 1500-tallet til begynnelsen av 1600-tallet.

Snidbetning

Et viktig mål med dette prosjektet har vært å hente kunnskap fra den levende tradisjonen og se denne i lys av snidbetningen, samt å føre kunnskapen videre til yngre generasjoner. Prosjektet handlet om å studere to båter, en trerøring og en femrøring, og bruke disse som grunnlag for å bygge en ny femrøring sammen med tradisjonsbærer Jakob Helset, lærling Erlend Helset og lærling og båtforsker Håvard Hatløy. Håvard Hatløy i VITI-musea har vært prosjektleder, og med god hjelp fra kollegaer har det vært mulig å gjennomføre ulike formidlingsopplegg.

Erfaringene fra studiet og reparasjonen av trerøringen ble videreført i byggingen av en rekonstruksjon av den nye femrøringen. Tradisjonelt har det vært 5 personer som rodde fiske med denne størrelsen. Båten er knappe 9 m lang og 2.25 m bred, en ideell størrelse til ro-opplæring. Ved siden av å studere den nevnte trerøringen ble den reparert, slik at den nå kan roes av opptil 10 elever med hver sin åre.

Materialer ble hentet ut fra skogen vinteren 2019. Båten ble bygd i Per-skotet på Helset i Bjørkedalen, Volda. Til 17.mai 2021 var båten ferdig med tilfar, master, årer, styre og tjærebredd.

Gjennom hele prosjektperioden har prosjektleder drevet aktiv formidling rettet mot elever i både grunnskolen og videregående skoler. I november 2019 fikk elever fra Folkestad skole være med i båtskotet, i skogen og på saga. Sammen med elevene ble det plukket ut båtfuru i skogen som senere ble saget opp. Elevene deltok aktivt i skogen og på lunneplassen med barking.

På grunn av utviklingen av korona-pandemien, ble flere av de planlagte skoleoppleggene under selve båtbyggingen avlyst. Museet besøkte skolen med en snidbetna færing i november 2021, der elevene fikk være med å høvle båtbord og klinke.

Elever fra Folkestad skole var med på sjøsetting med båtdragning og roing over Bjørkedalsvatnet og elever fra Volda videregående var med på roing med

den nye båten i Volda sentrum, dagen etter sjøsettingen. Den nye båten har vært jevnt i bruk til roing i juni–august gjennom sommerskoleprosjektet. Båten ble også brukt til ro-opplæring under Trebåtfestivalen i Ulsteinvik. Det har også vært holdt flere åpne arrangementer med foredrag og omvisninger og vandringer til båter og naust.

Byggeprosessen er godt dokumentert gjennom foto, film og notater.

Båten vil bli brukt til ro-opplæring i regi av VITI-musea i mange år framover. Rigging og syng av segl til båten vil bli utført i løpet av 2022. Arbeidet vil skje i regi av museet med egne fagfolk, som vil arrangere åpne kurs/seminar i rigg- og seglmaking.



Foto: VITI-musea



Søker

Bjørns naust

Involverte

Den lokale skolen, SFO og lokalsamfunn, båtbyggere Ola Fjelltun, Arne-Terje Sæther og Gunnar Eldjarn og Kumlokk Holding AS.

Tilskudd

60 000,-

Spisse eller spissbåt er en fellesbetegnelse for mindre klinkede ro- og seilbåter med kjøll, og stevner i begge ender. Spissbåten kjennetegnes ved avrundede stevner og er i hovedsak bygget som 2, 2 ½ og 3-roms båter, dvs. ca. 14-19 fot. Den er som oftest bygget med 6 bordganger, i gran eller furu. Spissbåt ble bygget i ulike varianter langs hele norskekysten og på innlandet. Spissbåtene utviklet seg trolig fra eldre regionale typer færingar fra vest – og sørvestlandet. Spissbåten var relativt lett, men solid og kunne bygges raskt og billig. Spissbåtens utbredelse skjøt fart fra omkring 1900, og ble benyttet både til fiske, transport og lettbat på større fartøy. I store båtbyggerdistrikt som Rana og Salten ble spissbåter produsert i hundrevis årlig og solgt til store deler av landet fram mot 1970-tallet. Betegnelsen spisse benyttes helst nordover i landet, mens spissbåt, kogg, sjekte eller snekke er vanligere betegnelser i sør. Spissbåten er kanskje den båttypen som har hatt størst utbredelse langs kysten etter at bruk og produksjon av de stedegne eldre tradisjonelle båttypene avtok.

Spissbåt i Ersfjordbotn

Foreningen Bjørns naust, som holder til i Ersfjordbotn på Kvaløya utenfor Tromsø, ønsket en liten, åpen tradisjonsbåt til sitt prosjekt for barn, unge og sambygdingar. Kumlokk Holding AS ble eiere av et gammelt naust i fjæra rett utenfor Ersfjordbotn barne-skole sommeren 2017, som i deres eie har blitt restaurert til et fellesområde til glede for barn, unge og innbyggere i Ersfjordbotn. Dermed ble Foreningen Bjørns naust opprettet.

Bakgrunnen for dette prosjektet er det tragiske dødsfallet til et av barna i Ersfjordbotn – Bjørn Seblom Granmo – sommeren 2017. Som et ledd i å ta vare på minnet om Bjørn, kalles prosjektet for «Bjørns naust». Her kan gode minner om Bjørn Seblom Granmo leve videre.

Til dette nauset har foreningen ønsket seg en liten spisse, også kalt spissbåt, som passer i nauset, som vil være fin for skolen og SFO og andre i bygda å bruke ute på fjorden. Båten ble over-

levert Foreningen Bjørns naust i 2020. Båten ble døpt «Håp» av elevene på Ersfjordbotn skole. Det er båtbygger Arne Terje Sæther ved Gunnar Eldjarn Båtbyggeri i Håkøybotn som har bygget båten, og elever ved Ersfjordbotn skole har fått være med på smøring og maling av båten. For Foreningen Bjørns naust har det vært viktig at barn og unge får kjennskap til, innsikt i og også praktisk erfaring med båtbyggertradisjoner og livet på havet. Båten brukes nå av medlemmer i foreningen og av skolen i forbindelse med ulike undervisningsopplegg.

I dette prosjektet har nauset vært vel så viktig som båten, og båten beriker også nauset, som nå er et livlig og levende sted, men også et sted for ettertanke. Prosjektet har hatt stor oppslutning i bygda, og skolen har også vært veldig engasjerte i arbeidet. 6. klasse, som Bjørn skulle gått i, har hatt tre egne dugnader på dette prosjektet.



Foto: KASAVI/Arne Terje Sæther



Foto: Foreningen Bjørns naust

Søker

Knattholmen kystleirskole.

Involverte

Stiftelsen Oseberg Vikingarv, Norsk leirskoleforening, KFUK-KFUM og Kriminalomsorgen.

Tilskudd

180 000,-

Stort sett er en pram eller eke, kjært barn har mange navn, en rundbunnet båt, klinkbygd, med speil akter, og et lite speil, «nesa», forut. Det er bygget prammer langs hele norskekysten. De mest kjente er Holmsbupram og Arendalspram som har sine navn etter byggestedene. Holmsbuprammen har mange nære slektninger i hele Oslofjordområdet, Arendalsprammen langs hele Sørlandskysten. Grensen mellom de to typene går mellom Kragerø og Risør.

Leirskoleprammer

Knattholmen kystleirskole, Norsk leirskoleforening (NFL) og båtbygger Jan Vogt Knutsen ved Oseberg Vikingarv gikk i 2019 sammen om dette prosjektet, med en plan om å bygge prammer til bruk i leirskolevirksomhet. NFL er en frittstående pedagogisk interesseforening som arbeider for kvalitet i leirskoletilbudet gjennom å stille krav til leirskolenes pedagogiske innhold og ledelse, sikkerhet og miljø i henhold til lovverket for grunnskolen. Knattholmen leirsted/kystleirskole eies og drives av KFUK-KFUM Vestfold og Telemark. KFUK-KFUM er en barne- og ungdomsorganisasjon som driver sitt arbeid i nært samarbeid med Den Norske Kirke. Leirstedet har vært i organisasjonens eie og drift siden 1923, og Knattholmen har i 96 år vært et av Norges største leirsteder. Dagens Knattholmen tilbyr – foruten leirskole – leirer i regi av KFUK-KFUM, ekstern utleie til for eksempel menigheter, skolekorps, idrettslag, foreninger og organisasjoner. Totalt er det rundt 5 – 6000

mennesker som årlig opplever et opphold på leirstedet, og ca. 1/3 av disse deltar i et femdagers leirskoleopplegg.

Stiftelsen Oseberg Vikingarv har som hovedmålsetning å formidle kunnskap om vikingtidens båtbygging. Stiftelsen har holdt på siden 2010 og holder til på Lindalplan, midt på Tønsbergs bryggepromenade. Der står båtbyggerne ute og bygger for åpen scene året rundt, og har tusenvis av lokale og tilreisende tilskuere, samt opplegg for skoleklasser og studenter. De har blant annet bygget en tro kopi av Osebergskipet. Stiftelsen har for tiden fem heltidsansatte, men baserer seg i stor grad på dugnadsinnsats fra de over 100 medlemmene i stiftelsen. Båtbygger Jan Vogt Knutsen er fagutdannet båtbygger ved Havnøy Båtbyggeri på Nøtterøy.

En trebåttype som har vært svært vanlig på Østlandet, er prammen, men den ses dessverre sjeldent i dag. Det var prammer Knattholmen kystleirskole ønsket seg. På

1990-tallet fikk Havnøy Båtbyggeri på Fjærholmen et oppdrag fra en kunde; å bygge en pram som var god å ro. Dette satte i gang omfattende leting etter en pram å kopiere, og til slutt fant man frem til en gammel pram på Glennekilen på Tjøme ved navn «Lynet». Denne ble brukt som mal for den bestilte prammen, og kunden var meget fornøyd. Dette igangsatte en del interesse for prammen, og til slutt var det bygget ca. ti eksemplarer av den. Det er denne prammen som har vært utgangspunkt for prammene til Knattholmen kystleirskole.

De tre prammene brukes i dag mye og aktivt i leirskolens virksomhet, og er også tilgjengelig for leirskolens øvrige ca. 3000 gjester i året. Det er viktig for Knattholmen kystleirskole at dagens barn og unge lærer om kystkultur og bruk av tradisjonelle trebåter, og undervisning i dette er derfor tatt inn i leirskolevirksomhetens pedagogiske opplegg.



Foto: Knattholmen kystleirskole



Søker

Universitetet i Sørøst-Norge.

Involverte

Friluftslivsveiledertutdanningen ved Universitetet i Sørøst-Norge, Risøy folkehøgskole, Aust-Agder turistforening og Hardanger fartøyvernssenter.

Tilskudd

280 000,-

Strandebarm er betegnelse på en robåttype fra Strandebarm i Hardanger, altså en av de sørvestlandske robåttypene. Den kan ha fra tre til fem bordganger. Varianter med fire bord på hver side og det nederste bordet med stor bredde brukes i flere distrikter på Sør-Vestlandet og er så distinkt at man kan snakke om en egen type båt; fire-bords Sør-Vestlandsbåt, en lokal type med langt større utbredelse enn de gamle lokaldistriktene.

Strandebarmene er godt kjent særlig fra tiden etter 1920-30. De fikk stor utbredelse i det meste av Sør-Norge, fordi de var billige, og fordi de hadde flere bord og så mer solide ut enn de mer sofistikerte Oselverne. Begge typer ble livlig markedsført langt ut over sitt distrikt, ikke minst på Sør-Østlandet, men Strandebarmene fikk den største utbredelsen.

Strandebarmere

For Universitetet i Sørøst-Norge har intensjonen bak prosjektet hele tiden vært å lære folk å bruke kysten på en nygammel måte gjennom friluftsliv. Da kan man skape en etterspørsel for mer kunnskap og flere båter, og for å få det til trengs det veiledere. Det er nettopp dette studiet i friluftsliv, kultur og naturveiledning driver med – å lage veiledere. Målet med prosjektet har vært å skape veiledere og spre den praktiske kunnskapen om kystfriluftslivet. Samtidig har det vært et mål at prosjektet skal belyse teknologi, byggemåte, båtform og egenskaper slik at både båtbyggere, båtbyggerlæringer og veiledere skal få en bredere innsikt i dette. Derfor ønsket de å bestille to færingar fra båtbygger Peter Helland-Hansen på Småbåtverkstaden ved Hardanger Fartøyvernssenter.

I byggeperioden har to lærlinger bistått båtbygger Peter Helland-Hansen – Arne Eriksen har tatt del i uttak og tilvirkning av halsemner og innved til Hardangerfæringen og stått for bygging av den fire-borda Stradebarmen. I sluttfasen av Hardangerfæringen har Erik Sunde

Apelthun vært med å lage tilfar. Lærlingene har gjennom prosjektet fått en god innføring i bygging av typiske båter fra Hardanger. Universitetet i Sørøst-Norge har hatt strenge krav knyttet til båtens funksjonalitet, slik at de ulike delene og elementene i båtene står harmonisk i forhold til hverandre. Å tilpasse båtene til friluftsliv, og ikke til det tradisjonelle fisket, er en viktig faktor for at disse båtene skal lykkes i å skape og øke interessen for kystfriluftsliv. Båtene skulle være både et fremkomstmiddel med egenskaper og et symbol på noe en knytter sin identitet til gjennom praktiske handlinger.

Til å begynne med var tanken å bygge tre typiske færingar fra Hardanger som hver for seg representerer ulike perioder i båtutviklingen, men til slutt endte man på et litt mindre prosjekt med to båter – en tre-bords Hardangerfæring, 1800talls-modell, og en fire-bords Strandebarm slik de ble bygget i mellomkrigstiden. I byggingen av begge båtene er det lagt til grunn at begge er tenkt til undervisningsbruk, roing og seiling.

Båtene har god bunnbredde og er godt utlagte, da dette gir god begynnerstabilitet.

Under byggingen av båtene har grupper vært innom for å bli bedre kjent med den lokale byggetradisjonen, og det har blitt holdt miniforedrag sammen med alle lærlingene på anlegget for å lære mer om spesielle karaktertrekk ved Hardangerbåter og Strandebarmere. Lærlingene som har deltatt i byggingen har fått en grundig gjennomgang av de ulike byggetrinnene i reis, bording, innved og tilfar.

I dag brukes båtene aktivt i undervisning – USNs førsteårsstudenter har for eksempel en åttedagers høstsamling i skjærgården hvor de bor i teltleir og lærer om sikkerhet, roing, rigging og seiling, sjømannskap, fiske og matlaging. Videre tilbyr universitetet valgbare emner i seiling hver høst og vår. Opplæringen ved USN skaper hele tiden nye kystkulturveiledere, noen av dem på USNs egne kurs. Det foregår en vesentlig profesjonalisering som både utøver og veileder gjennom dette.



Foto: Hardanger Fartøyvernssenter



Foto: Hardanger Fartøyvernssenter



Foto: Terje Planke



Foto: Hardanger Fartøyvernssenter

Søker

Kystlaget Salta

Involverte

Båtbygger Ulf Mikalsen, båtbygger Kai Linde, lærling Steffi Hein, lærlinger på utveksling, 4H, Bodvin vikingelag og Jekt-fartsmuseet.

Tilskudd

340 000,-

En krumstevning er en nordlandsbåt av typen som var vanlig fram til tidlig på 1800-talet, før de nye, mer rettstevnede nordlandsbåtene ble utviklet og tok over. Krumstevninger har en relativt rund fremstavn som bøyer seg noe innover øverst; mens akterstevnen er noe mindre rund, innoverskrådd mot kjølen og uten framlutende overheng. De er som regel relativt langsmale og med vesentlig lavere fribord enn de nyere nordlandsbåtene. Båtene mangler ofte vaterbord og har oftest keiper av «y-type» som er fastnaglet i øverste bordet. Som på nyere nordlandsbåter og geitbåter, men i motsetning til åfjordsbåter, har krumstevningene tydelige lyrodder som gir en rund overgang mellom øverste bordgang og stevnene. Den hogde konstruksjonen lot seg vanskelig kombinere med industriell produksjon. Dette var to vesentlige grunner til at den nyere nordlandsbåten med høyere fribord, vaterbord, tollepinner og hovedsaklig sagde bordgangar ble utviklet.

Seksringer

Kystlaget Salta fikk i 2019 bevilget midler fra breddegaveprosjektet til bygging av to nordlandsbåter, den ene bygget av Kai Linde på Rognan og den andre av Ulf Mikalsen på Kjerringøy. Begge båtene skulle være råseilriggede seksringer. Formålet har vært å – foruten å støtte opp om de to lokale båtbyggerne – å kunne tilby opplæring i båtbruk gjennom samseiling med to ganske like båter. Instruksen til båtbyggerne var at båtene skulle være like lange og seilene like store. Kai Linde skulle holde seg til Salten-tradisjonen og bygge båten i furu, mens Ulf Mikalsen, som er fra Rana og henter materialer derfra, skulle bygge i gran.

Båtbygger Kai kom først i gang med byggingen og satte dermed standard for båt og seil. Han hadde med seg lærlingen Jake Fineberg i arbeidet. De valgte å bygge en krumstevning, en tidligere versjon, men med sagde bord. Båten har skjegg-keiper og hamleband festet innenfor ripbordet. Seilet ble sydd i lin av Kai Linde. Som en del av kunnskapsoverføringen stod medlemmer av kystlaget for sluttarbeidet på både seil og båt, under veiledning av Kai Linde.

Ulf Mikalsen tok utgangspunkt i en krumstevning på Jektefartsmuseet og samarbeidet med båtbygger Ella Mörtzell. De endret fasongen i retning av den nyklassiske Nordlandsbåten, med litt rettere og høyere stevner, og mer markert spring. Båten fikk vaterbord og skvettripe, men i stedet for tollegang og tollepinner, ble det også her montert keiper over vaterbordet. Seilet ble sydd i impregnert bomull av seilmaker Fredrik Brodersen i Lyngør. For både Jake og Ella ble prosjektet en god anledning til å lære mer om bygging av Nordlandsbåter. Båten Kai Linde bygget fikk navnet «Svartoksen» etter en holme på sørvestsiden av Bodø havn, mens båten Ulf Mikalsen bygget fikk navnet «Kvitingen» etter holmen Storkvitingen nord for Bodø, nær Landegode. Svartoksen ble døpt og sjøsatt ved Jektefartsmuseet med mange fremmøtte som ville bevitne begivenheten. Kvitingen ble døpt og sjøsatt på Kjerringøy handelssted i nydelig vær, også der med mange fremmøtte.

Begge båtene har blitt brukt i regattaer, og brukes hyppig ellers også, for eksempel på kystlagets onsdagsseilinger. De har også fått bli med på ulike seminarer.



Foto: Hanne Seljesæter/Kystlaget Salta



Søker

Grøtavær leirskole

Involverte

Båtbyggere Ola Fjelltun, Arne-Terje Sæther og Gunnar Eldjarn, Grytøy oppvekstsenter og Vågsfjord kystlag.

Tilskudd

270 000,-

Den gamle nordlandsbåten, krumstevningen, hadde hogde halser, men den nye nordlandsbåten etter midten av 1800-tallet var bygd med sagde bord. Nordlandsbåten var den eneste tradisjonsbåttypen som klarte overgangen og rasjonaliseringen fra hogde til sagde halser uten at det gikk ut over kvalitet og sjøegenskaper. Det ble endatil en bedre båt som møtte utviklingen innen fiskeriene tidlig, og ble da heller aldri utkonkurrert av nye båttypen før motoren gjorde sitt inntog i fiskeriene.

Nordlandsbåt - ranværing til Grøtavær leirskole

Grøtavær leirskole ligger på Grytøya i Harstad kommune, og tar hvert år imot over 1000 elever fra Troms og Nordland. Leirskolen drives av Harstad kommune i samarbeid med et privat vertskap. Overordnede mål for leirskoleopplæringen er beskrevet i opplæringsloven og handler blant annet om å jobbe med identitet, kultur, respekt for naturen, miljøbevissthet, bærekraft, utforskning og menneskeverd. Grøtavær leirskole har nordnorsk kystkultur, tradisjonelt friluftsliv og natur- og kulturhistorie som grunnlag for alle aktivitetene elevene deltar i. De arbeider med å formidle hvor viktige havets ressurser er og har vært, med praktisk bruk av robåt, og leirskolen har også kajaker og kanoer.

Lærerne på leirskolen hadde i lengre tid ønsket seg en eller flere tradisjonsbåter til bruk i leirskoleundervisningen, og etablerte i den anledning et kystlag for å kunne ivareta disse. De tok kontakt med Arne-Terje Sæther ved Gunnar Eldjarn båtbyggeri i Tromsø, som bygget den ønskede Nordlandsbåten til leirskolen. Båten brukes nå aktivt i leirskoleundervisningen.



Foto: KASAVI/Arne Terje Sæther

Følgende mottok båter

Kystlag

- Kystlaget Salta
- Sandviken kystlag
- Kystlaget Øster Riisøer
(var ikke mottaker, men ledet prambyggerkurs der en del av medlemmene bygde sin egen pram)
- Askøy kystlag
- Hitterøy kystlag
- Bjørkedalen kystlag
- Vågsfjord kystlag
- Nordfjordbåtlaget
- Kystlaget Trondhjem
- Bragdøya kystlag
- Indre Sogn kystlag.

Andre mottakere

Alene eller sammen med andre

- Jektefartmuseet
- 4H Bodø, 4H i Nordfjord
- Drammen kommune
- Nye Voss videregående skule
- Voss Folkehøgskule
- Rognan ungdomsskole
- Kvernbit IL
- Fosen folkehøgskole
- Kystled Nærøfjorden
- Sjøsamisk kompetansesenter
- Risør by (kommune)
- Nordmøre museum
- Friluftsrådet i Møre og Romsdal
- Gausdal historielag
- Ulsrud bygdemuseum
- Strusshamn barnehage
- Askøy kommune
- Askøy Røde kors ungdom

- Lyngør fjorden kystkultursenter
- Dypvåg totakter klubb
- Ørskog skule
- Sunnmøre friluftsråd
- Ørskog frivillighetsentral
- Friluftsrådet Vest
- Fjordsol 4H
- Bergen kommunale Kystkultursenter
- Hitterøy kystkultursenter
- Den kulturelle skolesekken på Herøy
- 4H i Bjørkedalen
- SFO i Ersfjordbotn
- Knattholmen Leirskole
- Universitetet i Sørøst-Norge
- Aust-Agder turistforening
- Bodvin vikinglag
- Grøtavær leirskole
- Bjørns naust
- Hardanger fartøyvernssenter.



Fra prosjektet – Nordlandsbåt – ranværing til Grøtavær leirskole

Foto: KASAVI/Arne Terje Sæther

Evaluering

Ved prosjektets slutt gjennomførte vi en evaluering i perioden desember 2021 og januar 2022 der alle prosjektene som fikk støtte, i alt 29, ble bedt om å svare på et spørreskjema. Arbeidsgruppen for prosjektet gjennomgikk de besvarte skjemaene, samt rapportene fra prosjektene på en samling i Sandane 28. – 30. januar i år.

Hovedpunktene fra evalueringen

En viktig del av prosjektet har vært læring og kunnskapsoverføring. 40 lærlinger har tatt del i byggeprosjektene. Dette har vært formelle lærlinger, deltagere som i kortere eller lengre tid har fått opplæring av ansvarlig båtbygger. I tillegg har vi mange barn og ungdom (skoleelever, lag og foreninger) som ved flere av prosjektene har vært med på deler av byggeprosjektene.

Alle prosjektene har fulgt kriteriene som lå til grunn. Nesten alle som svarte på undersøkelsen oppfattet kriteriene som klare og gode.

Byggedelen (dvs. håndverksdelen) av prosjektene har fungert svært godt. Mange båtbyggere fikk byggeoppdrag gjennom prosjektene og de svarer at de opplevde byggeprosjektene som faglig utviklende. Båtbyggerne har sendt klare signaler om at de ønsker et nytt prosjekt.

Lærings-/læredelen av prosjektet har også fungert svært godt. Imidlertid ønsker vi ved et eventuelt nytt prosjekt både å styrke det som handler om læring og kunnskapsoverføring og ikke minst, se om vi kan legge opp til et system eller plan som kan følge opp de som var lærlinger/lærte av prosjektet.

Flere av båtbyggerne tilknyttet dette prosjektet foreslår at det legges inn en «forskningspott» i budsjettene til fremtidige prosjekter. I alle fall for noen. Tilskuddene som ble gitt til prosjektene i dette prosjektet er de samme som prisene for båtene ved en ordinær bestilling. Et tillegg kan bidra til at båtbyggerne i større grad kan fordype seg i håndverket, arbeide med faglige problemstillinger, utvikling og læring utover selve produksjonen.

Enkelte søkere slet noe med selve søknaden, det ble for vanskelig for enkelte. Dette ble løst ved enkel veiledning da vi visste at prosjektet var gode.

Pandemien var til hinder for de fleste av prosjektene. Med unntak av noen prosjekter ble byggedelen av prosjektene lite berørt. Derimot har vi erfart at bruksdelen, dvs. det som mottakerne av båtene skulle stå for, har måttet

redusere eller faktisk innstille aktivitetene de hadde planer om når og etter at de fikk overlevert båtene. Dette gjelder aktiviteter som turer, opplæring, seiling og roing. Vi følger nå opp disse prosjektene slik at de kommer i gang. Noe av hva vi gjør er å veilede mottakerne i bruk av båtene, særlig gjelder dette der barn og unge er involvert.

Prosjektet med tilhørende kriterier var noe svakt i det som handler om opplegg for vedlikehold og ettervern. Båtene som blir delt ut til mottakere representerer store verdier, både økonomisk og som kulturarv. Det er viktig med et godt system for vedlikehold og bevaring av båtene over tid. Dette punktet må styrkes ved et nytt prosjekt.

Dersom vi får midler til et nytt breddegaveprosjekt er dette noe av hvilke råd eller forslag vi spiller inn som viktige å legge inn et nytt prosjekt:

Vi foreslår å styrke den delen av prosjektet som handler om langsiktig bruk av båtene. Det forrige prosjektet inneholdt også en todeling; bygging og bruk. Men vi mener at den delen av prosjektet som mottakerne skal stå for; friluftsliv, seiling, roing m.m. med fokus på barn og unge skal være en større del av prosjektet enn hva som var tilfelle med det forrige prosjektet. Her bør prosjekteier følge tett på å bidra.

Læring og kunnskapsoverføring skal fortsatt være sentralt i prosjektene.

Vi ønsker å senke terskelen for å søke, dvs. lage et noe enklere søknadsskjema slik at ikke søknadsprosessen skal være til hinder for at gode initiativ lar seg realisere. Samtidig må vi sikre at søknader og prosjekter holder høy kvalitet og det skal henge noe høyt å lage en søknad og et prosjekt. Vi må finne en god balanse her.

For øvrig viser vi til eksisterende kriterier og prioriteringer som vi foreslår å videreføre i sin helhet, med et tillegg om plan for vedlikehold og ettervern.

Det bør lages maler og veiledere for en kommunikasjonsplan/medieplan som prosjektene som får tilsagn om støtte kan benytte og få hjelp til. Arbeidsgruppen har også diskutert om en kommunikasjonsplan/medieplan også bør inngå som del av søknaden til Sparebankstiftelsen DNB. Vi konkluderte ikke her.

Formidling og presse

Prosjektet ble omfattende formidlet gjennom en rekke medier, både lokale og nasjonale. Flere lokalaviser har fulgt prosjektene over tid, og vi anser pressedekningen som en suksess. Mange har fått kjennskap til Forbundet KYSTEN, lokale kystlag, tradisjonsbåtbygging og annet tradisjonshåndverk knyttet til tradisjonsbåtbygging gjennom dette prosjektet. Forbundet KYSTEN har hele tiden referert til giveren, Sparebankstiftelsen DNB, når vi har blitt spurt om eller selv omtalt prosjektet. Vi har selv aktivt promotert og synliggjort prosjektet på våre hjemmesider og på våre sosiale medier.

Som et ledd i arbeidet med formidling laget vi en dokumentarfilm, Båtbyggerne, på 30 minutter. Tre prosjekter fra breddegaveprosjektet ble plukket ut; Nordfjordbåtprosjektet, Sørlands-sjekteprosjektet og Jektebåtprosjektet. Tidligere kommunikasjonsrådgiver i Forbundet KYSTEN, Tuva Løkse, var prosjektleder og produsent og Oslo Filmkompani ble hyret inn for å lage

filmen. Fotografene i filmkompaniet besøkte jevnlig Ulf Mikalsen og Stefanie Hein på Kjerringøy, Kristen Arnestad og Andreas Mardal i Gloppen og Jonathan Grimstad og Svein Walvick på Bragdøya og i Mandal. Der gjorde de opptak av båtbyggingen og intervjuet båtbyggerne i båtverkstedene. Filmmusikken ble skapt og fremført av Nora Taksdal, som er bratsjist i Kringkastingsorkesteret.

Arbeidet med filmprosjektet ble utført i 2019 og ferdigstilt vinter/vår 2020. Planen var å lansere filmen på en rekke arrangementer våren og forsommeren 2020. På grunn av koronapandemien ble imidlertid denne visningsturnéen utsatt til våren 2021, når vi endelig fikk anledning til å vise filmen på en rekke steder langs norskekysten; blant annet på Bragdøya kystkultursenter, Jektefart-museet, Nordfjord Folkemuseum, Risør Trebåtfestival og på utekino i Oslo sammen med Kystlaget Viken og Akerselva Trebåtforening. Filmen er nå frigitt og publisert på Forbundet KYSTENs YouTube-kanal. Prosjek-

tet ble støttet av Norsk Kulturfond, Sparebankstiftelsen DNB, og fylkeskommunene Vest-Agder og Sogn og Fjordane.

Ekstra kjekt er det å melde at Båtbyggerne ble nominert til to priser på den galisiske/spanske filmfestivalen Mares Da Fin Do Mundo. Båtbyggerne ble nominert i kategoriene «Best Film» og «Audience Award». Mares Da Fin Do Mundo er en dokumentarfilmfestival som fokuserer på bærekraftig fiskepraksis, klimaendringer og beskyttelse av det marine miljøet, samtidig som det legges stor vekt på sosiale og politiske temaer rundt tradisjonelle fiskersamfunn. Festivalen finner sted i en liten fiskerby med lang tradisjon for trebåtbygging. Vi er glade og takknemlige for at Båtbyggerne, og dermed dette prosjektet, får oppmerksomhet også over landegrenser, og kunne ta seg hele veien til Galicia.



Fra prosjektet – Båtbygging og kunnskapsoverføring i Porsanger

Foto: Kokelv Sjøsamiske kompetansesenter

Økonomi

Forbundet KYSTEN fikk i 2018 tildelt kr. 7 880 000 av Sparebankstiftelsen DNB til prosjektet «Tradisjonsbåter – bygging og bruk». Det ble utdelt rundt to millioner kroner hvert år i fire år til gode prosjekter som fikk innvilget støtte. Det var ikke krav til egenandel i prosjektene, men samtlige prosjekter har en stor grad av dugnadsarbeid knyttet til seg. Vi har ikke regnet på verdien av gratis innsats, men vil berømme alle dem som har stilt opp og som vil stille opp for båtene i fremtiden. De fleste prosjektene ville ikke blitt gjennomført uten økonomisk støtte og breddegaven fra Sparebankstiftelsen DNB er et godt eksempel på hvordan økonomiske midler bidrar til lokalt engasjement og verdiskaping.

Kilder

I denne rapporten har vi brukt flere kilder. Først og fremst har vi brukt søknadsskrivene og rapportene vi har fått tilsendt for hvert enkelt prosjekt. Vi har også brukt lokalhistoriewiki, kystensarv.no, ryfylketrebaat.no, snl.no (Store norske leksikon) og Norsk håndverksinstitutt.

Rapport

Breddegaveprosjekt - Bygging og bruk av tradisjonsbåter

I Norge har vi i flere tusen år hatt en sterk tradisjon for bygging og bruk av tradisjonsbåter. Imidlertid begynte foreninger, museer, båtbyggere og øvrige fagmiljøer å se en endring for om lag 50 år siden; det ble færre og færre tradisjonsbåtbyggere. Kunnskapen om tradisjonsbåtbygging og bruk ble vanskeligere å finne, hvilket igjen har ført til mindre bevissthet hos den allmenne befolkningen om denne viktige kulturarven. I dag er det få tradisjonsbåtbyggere igjen i Norge. De fleste er over 50 år og flere nærmer seg pensjonsalder. Flere båttradisjoner er på vei til å forsvinne, og det er et stort behov for rekruttering for å kunne føre tradisjonene videre.

Forbundet KYSTEN har over en del år arbeidet på flere måter med å forsøke å snu denne utviklingen. Det er et vedtatt mål i organisasjonen at vi skal bidra til at kunnskapen om bygging og bruk av tradisjonelle båter kan føres videre til kommende generasjoner.

Med dette som bakgrunn ønsket Forbundet KYSTEN å sette i gang et prosjekt for å sikre båtbyggertradisjoner og stimulere til økt bruk av norske tradisjonsbåter, først og fremst gjennom et aktivt friluftsliv med fokus på barn og ungdom. Et viktig utgangspunkt for et slikt prosjekt er å kunne tilby tradisjonelle trebåter av høy kvalitet til kystlag,

foreninger, barnehager, skoler, fritidsklubber og øvrige miljøer som ellers ikke har råd til å kjøpe inn båter av slik kvalitet. Dette mener vi er et viktig bidrag i å sikre at noen av våre beste tradisjonsbærere kan føre kulturarven videre.

Forbundet KYSTEN søkte derfor Sparebankstiftelsen DNB høsten 2018 om et beløp på kr. 7 880 000,- til et prosjekt med tittelen «Tradisjonsbåter – bygging og bruk». I januar 2018 fikk vi den gledelige nyheten om at omsøkt beløp ble innvilget.

Forbundet
KYSTEN

