

TO ELDRE TEGNINGER AV NORSKE SMÅBÅTER

Av

ARNE EMIL CHRISTENSEN JR.

Først i nyere tid har man i de forskjellige lande for alvor studeret og opmålt de lokale bådetyper, og Norge har været forbilledet for Skandinavien. Her kan man fastslå en tydelig forskel på de østnorske og de vest- og nordnorske typer. Forfatteren, der er konservator ved Universitetets Oldsaksamling i Oslo, har gjort et heldigt fund af tegninger af to norske både fra 1780 og 1805 på Rigsarkivet i København og kan ved en analyse af dem fastslå, at typeforskellen allerede da var udtalt. Det var noget, man nok formodede, men ikke kunne bevise.

MANGE av de forskere som har arbeidet med nordisk båtbyggingshistorie har pekt på de lange linjer vi selv i dag kan spore i tradisjonelt båtbyggeri. Endel forenklet kan man si at vi fremdeles kan gå ut til en aktiv båtbygger og lære noe om hvorledes vikingtidens fartøyer ble bygget.

Imidlertid er det ingen tvil om at det har skjedd endringer både i skrogform og tekniske detaljer i det lange tidsrum det her dreier seg om, selv om meget er uendret. Når man ønsker å følge dette historiske forløp, viser det seg at begynnelsen og slutten på utviklingsrekken kan dokumenteres i detalj, mens vi mangler materiale til å belyse utviklingen i det mellomliggende tidsrum. Vi vet en hel del om vikingtidens skipsbygging, takket være rike funn fra graver og på havbunnen i forskjellige deler av Norden, og båtbyggeriet etter 1850 er bra dokumentert i oppmålinger og båter bevart på museer. „Tomrummet“ mellom år 1000 og 1850 er ikke helt tomt, og det fylles

langsomt etterhvert som marinarkeologien gir oss skipsfunn fra forskjellige perioder, men vår viten er meget fragmentarisk.

En annen kildetype som hjelper oss i de perioder der vi mangler selve fartøyene, er skipsbilder av forskjellig slag. De fleste av dem er imidlertid lite detaljerte, slik at de sjelden gir presise opplysninger om fartøyenes form og konstruksjon. Vi må derfor anvende en ganske streng kildekritikk på skipsbilder, for å unngå feiltolkninger. De fleste skipsbilder er skapt i dekorativ hensikt, og det er langt mellom de tegninger og modeller som er fremstilt med det hovedformål å vise skipets form og konstruksjon. De fleste slike avbildninger er også temmelig unge. Først i løpet av 1600-tallet kom egentlige skipskonstruksjonstegninger i bruk, og de ble lenge bare benyttet av en liten gruppe skipsbyggmestre, de som bygget store orlogs-skip. I løpet av 1700-årene ble det i England nokså vanlig praksis å måle opp vellykkete skip som kom i flåtens eie som priser eller ved kjøp. Skipet ble dokksatt, og målt opp av en konstruksjonskyndig sjøoffiser. I den engelske marines tegningsarkiv, der den eldre bestand nu oppbevares på National Maritime Museum, Greenwich, finnes derfor et meget rikt kildemateriale, også vedrørende mindre, sivile fartøyer.

I håpet om at en liknende praksis hadde vært fulgt på Holmen, foretok undertegnede for et par år siden en rask, men relativt detaljert gjennomgang av registrantene for „Marinens Kortsamling“ i Rigsarkivet, København, der både sjøkart og skipstegninger er registrert. Registrantene er dels eldre protokoller som har fulgt samlingen fra Marinen, dels Rigsarkivets egne registreringer. Ved gjennomgangen konsentrerte jeg meg om norske båter. Det viste seg at samlingen inneholdt adskillig spennende stoff. Dette er langt fra gjennomarbeidet, og en mer detaljert gjennomgang av registrantene vil sikkert avsløre mer, men jeg har funnet det naturlig å presentere et par tegninger, og de problemer de reiser alt nå.

Under registrant 154 a IV 264 ligger en linjetegning av en seilbåt. Tegningen måler 90,5 × 29 cm og er utført i sort tusj, med teksten i brunt blekk. Teksten er som følger: „Tegning af een Baad, Lang over Stevn 20 fod 10 to. Bred på Tømmeret 7–9, Som er bygt for Agent

Bodenhoff efter en Norsk Østerlands Baad og skal samme, saavel som denne hvere (sic!) meget gode Seylere. Forfærdiget i Aug. 1780“ (Fig. 1).

Tegningen er en forholdsvis enkel linjetegning med endel innredningsdetaljer markert i opprisset: ror, baugspryd, fire tofter, tiljer, sideseter for og akter, bunntiljer og en liten bakk akter. Esingen er vist både i oppriss og plan. I spantrisset er det lagt inn 13 spant-snitt, vannlinje og 4 diagonaler („sent“). Diagonalene finnes bare i denne projeksjonen, mens vannlinjen er tegnet ut også i planen. I opprisset er båten vist med litt negativ styrlastighet, dvs. største dyptgående er forut. Dette regnes ikke som heldig for seilfartøyer, og det er vel ett spørsmål om vannlinjen ikke er en ren konstruksjonsvannlinje, ikke båtens reelle flytevannlinje. En detalj som tyder på dette, er att vannlinjen er satt av parallelt med spunningslinjen.

Av teksten kan vi se at båten er bygget etter en norsk båt, og når det spesifiseres at den er bygget til agent Bodenhoff og at den er en god seiler, kan vi vel gå ut fra at båten er bygget som skyssbåt til agentens private bruk.

Bakgrunnen for oppmålingen må være at man på Holmen har ønsket å bygge en liknende rask båt, eller at man ville ha skrogformen dokumentert til fremtidig bruk. „En Norsk Østerlands båt“ høres umiddelbart nokså eksotisk ut, men begrepet dekker sikkert det som i dag heter Øst-Norge, for kystens vedkommende strekningen fra Gjernessangen mellom Risør og Kragerø til svenskegrensen.

→

Fig. 1. Agent Andreas Bodenhoffs båt, oppmålt på Holmen i 1780. — Original på Rigsarkivet i København.

Ship-owner Andreas Bodenhoff's boat, the lines of which were taken off in Copenhagen in 1780. Danish Record Office.

Fig. 2. Linje- og innredningstegning av „Den Bergenske Jager“, oppmålt i 1805. Rigsarkivet.

Sheer draft of "Den Bergenske Jager", 1805. Danish Record Office.

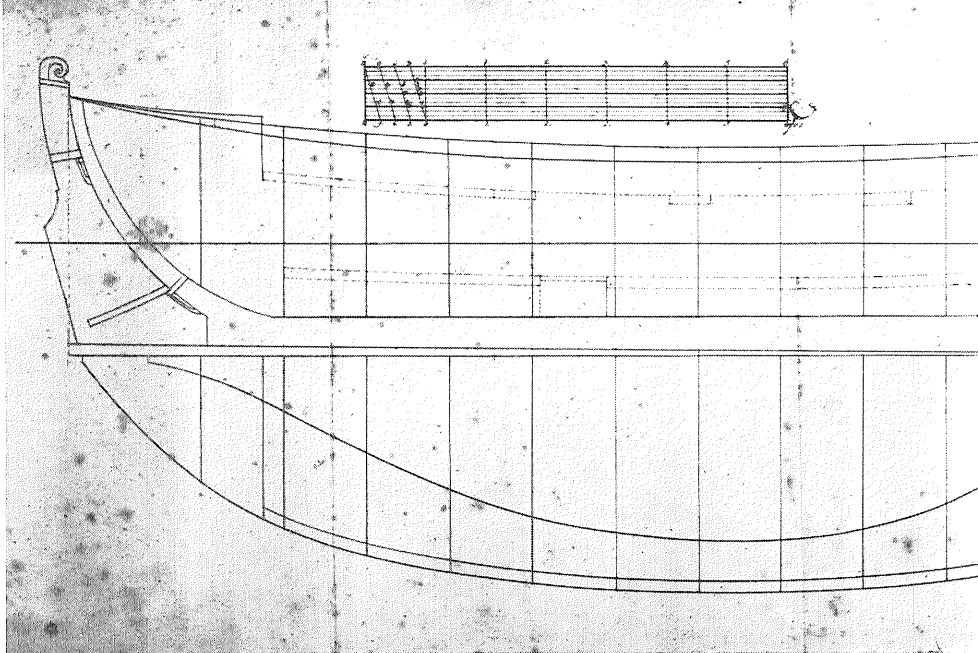


Fig. 1.

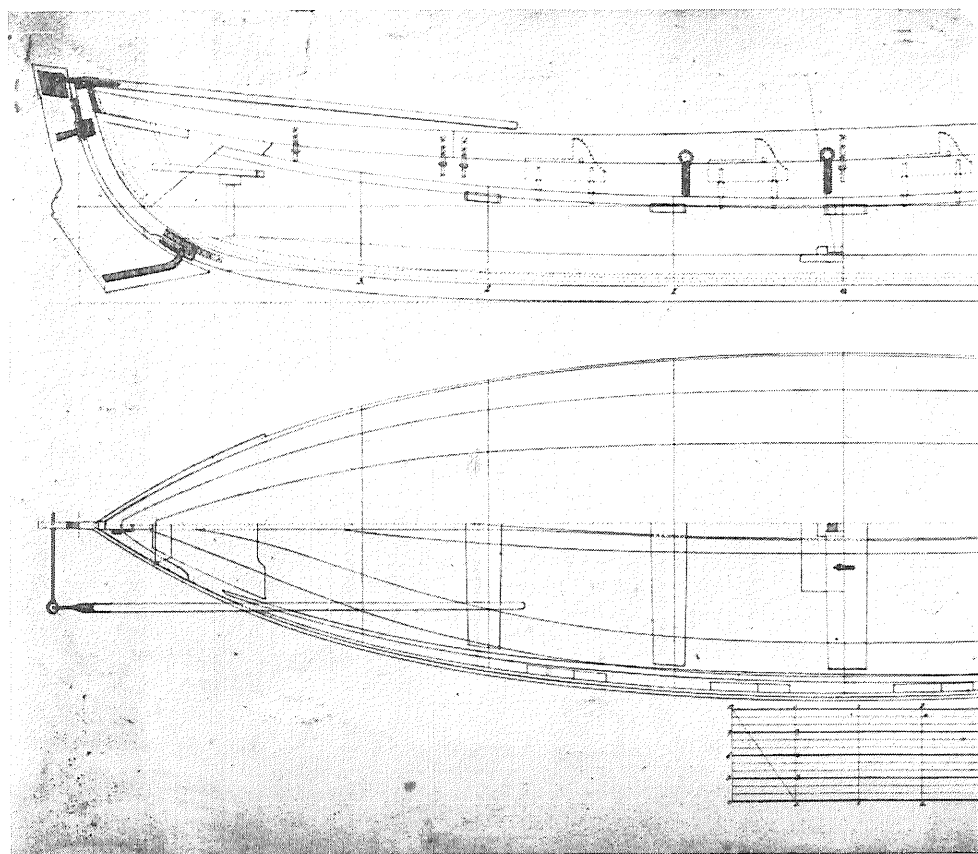
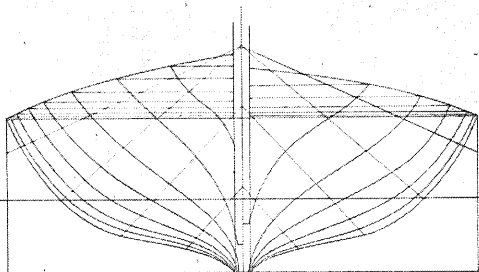
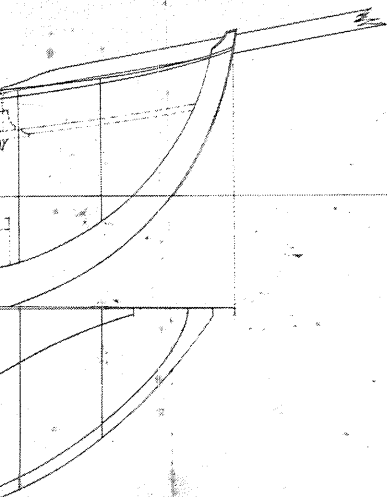


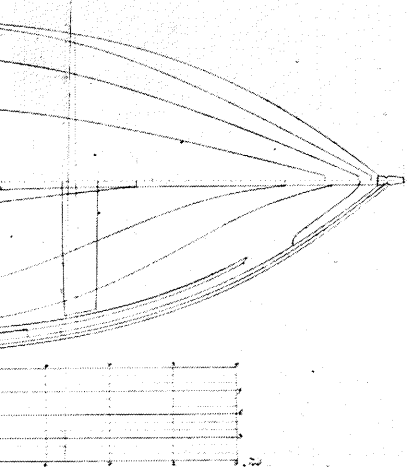
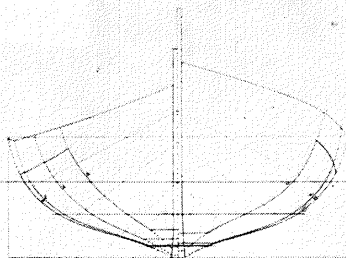
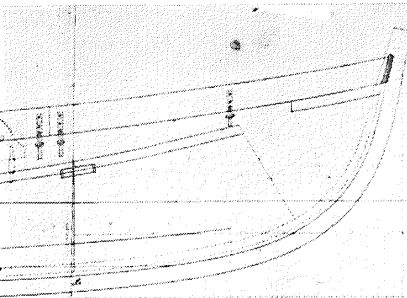
Fig. 2.



Tegning
 af en *Ree*
 1/2
 Gang over Aaen. 20 fods
 Bred paa Tænder 7 - 9
 femer tykke og tynde Bødenhøft og det en. Anden Offer
 1/2
 Vands Bred og fast samme forvelfsmidtenne kvare
 meget gode sejler



Tegning af en *Ree* 1/2



Tegning
 af en *Ree* med en *Ree* og en *Ree* som er
 1/2
 Gang over Aaen. 20 fods
 Bred paa Tænder 7 - 9
 femer tykke og tynde Bødenhøft og det en. Anden Offer
 1/2
 Vands Bred og fast samme forvelfsmidtenne kvare
 meget gode sejler



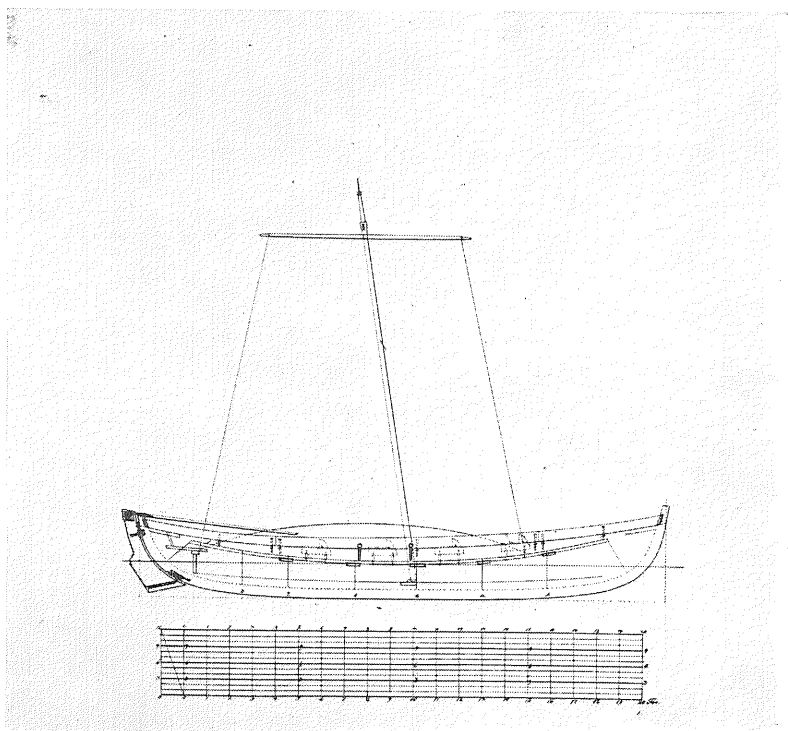
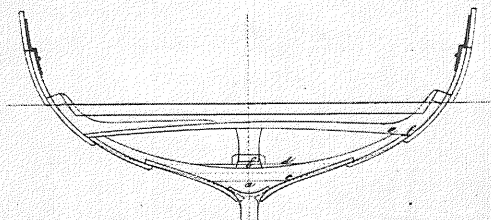


Fig. 3. Riggtegning til „Den Bergenske Jager“.
Sail plan of „Den Bergenske Jager“.

Under samme hovedregistrant, 154 a IV 270 a–c ligger tre blad oppmålinger av en annen norsk båt: „en Jolle kaldet den Bergenske Jager som er bekommet til Holmen i Aaret 1805“.

Blad a måler 89,5×35 cm og er utført i sort og rød tusj, med grå laveringer for å markere jernbeslag. Tegningen er primært en linjetegning, men en rekke innredningsdetaljer er markert (Fig. 2).

Blad b, 28×28 cm, er også utført i sort og rød tusj. Tegningen er en skjematisk riggtegning med skroget vist i lengdesnitt. Detaljene i skroget er identiske med opprisset på blad a. Av riggen er bare mast, rå og seilets ytterkontur vist, ikke stående og løpende rigg. Beslag på skroget viser imidlertid at masten har hatt 2 par vant (Fig. 3).



Lisnesjerner
af Timmer og Planker til en fælle køletet Den
Bergenske Jager.

Kjølens bæl med Klæber	5	Tællebordet bæl	1 1/2
Klæbemans bred. Mastflæde	6 1/2	D'ige tyk Mastflæde	1 1/2
Kjølens forrygges udflæde til	2 1/2	Agter og For	3
Agter og Forstevens bred	5	Tælleflæde bred paa Masten	8
D'ige tyk med Spændingen	1 1/2	med Endstæver	7
forrygges udflæde til	1	tyk	1 1/2
Indstevens bred forrygges	2	De øvrige stykker bæl paa Masten	6 1/2
tyk ved u. b.	2	med Endstæver	6
od.	2 1/2	tykke	1 1/2
af	1 1/2	Den Udenborte Mastning	3
		tyk	3

1870



Fig. 4. Mittspant og dimensionstabell til „Den Bergenske Jager“.

Main frame and dimensions of “Den Bergenske Jager”.

Blad c, $26 \times 35,5$ cm, er utført i sort og rød tusj, samt sort blekk. I tillegg til båtens midtspant viser bladet en tabell over materialdimensjoner. Båtens navn, „Den Bergenske Jager“ gir proveniensen i grove trekk (Fig. 4).

Felles for begge tegninger er at de er oppmålinger utført av konstruksjonsoffiserer, slik at de gir ett ganske objektivt bilde av båtenes utseende, selv om de ikke er så detaljerte som en moderne oppmålingstegning. Hva kan så disse tegningene fortelle oss om norsk båtbygging i slutten av 1700-tallet og tiden omkring 1800?

Viktigst er vel at vi her får forskjellen mellom østnorske og vestnorske båter dokumentert på et tidspunkt der vi har meget lite materiale å bygge på for øvrig.

Norges lange kyst er sterkt vekslende i karakter, og båttypene viser et rikt utvalg av former og tekniske løsninger, hvert distrikt har sin båttype, basert på de lokale forhold og utviklet gjennom lang tid.¹ I slutten av forrige århundre, en tid hvor vi har ett ganske rikt materiale å bygge på, var det ett markert skille mellom østnorske båter på den ene siden, og vest- og nordnorske på den andre. Grensen gikk omtrent ved Egersund, syd for Jæren. Båtene østenfor var oftest bygget av eik, de var relativt brede og dype, rigget med spriseil og fokk. Typen var nokså enhetlig, selv om det fantes visse lokale variasjoner. Båtene ligger i form og konstruksjon nær vest-svenske og danske båttyper. Det var vanlig at bordgangene ble holdt sammen med trenagler, de enkelte bord var forholdsvis tykke og smale, og tverrskipsforbindelsen var faste tofter.

Vest- og nordover kysten var bildet betydelig mer broget. Fra Jæren til den russiske grense kunne det skilles ut 6–7 hovedtyper av båter, med lokale varianter innen flere av typene. Visse fellestrekk binder imidlertid typegalleriet sammen og karakteriserer dem overfor østlandsbåtene. Båtene er relativt lange, smale og grunne, med få og brede bordganger. Riggen var helt til etter 1850 en enkel råseilrigg. Båtene var klinket med jernsaum og lettbygget av furu eller gran. Tverrskipsavstivningen var „biter“, tverrbjelker av samme type som i vikingskipene, med løse tofter over. Når vi sammenlikner med skips-

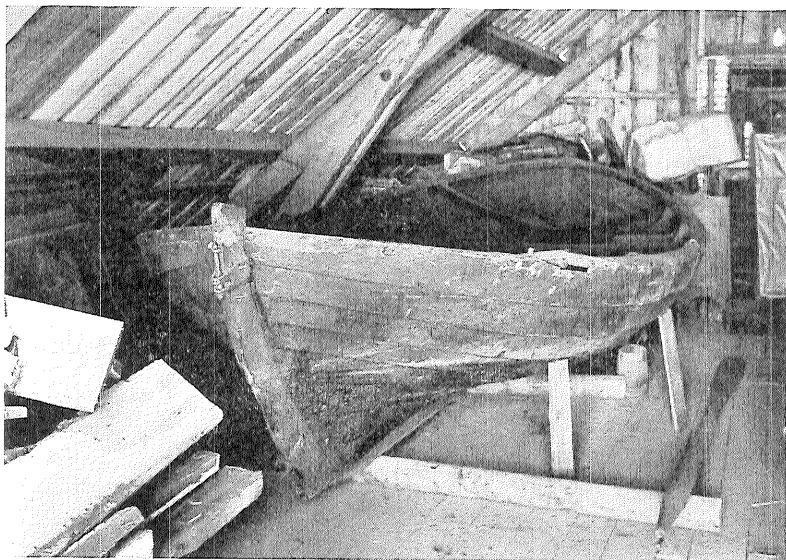


Fig. 5. Båt av østnorsk-sørnorsk type, fra Flekkerøy ved Kristiansand, Vest-Agder. I hovedtrekkene samme skrogform som båten fra 1780. Båten tilhører Kristiansand Sjøfartsmuseum. Forf. fot. 1966.

Boat of East and South Norwegian type, from Flekkerøy. Same shape of hull as Bodenhoff's boat from 1780.

funn fra jernalder-vikingtid, viser vest- og nordlandsbåtene langt flere tradisjonelle trekk.

Det har vært noe av ett hovedproblem i norsk båtforskning hvor gammelt skillet mellom øst- og vestnorsk båtbygging er, og hva som er årsaken til forskjellene. Problemet er fortsatt uløst, og en av hovedgrunnene til dette er at vi har meget lite materiale vedrørende eldre østnorske båter.

I skipsgraven fra Gokstad ved Sandefjord lå det rester av tre småbåter, hvorav to har latt seg rekonstruere. Disse båtene har mange av de trekk som senere kom til å karakterisere vest- og nordnorske båter, og andre funn av båtrester viser klart at de regionale forskjeller mellom øst- og vestnorsk båtbygging var meget mindre i vikingtid enn de ble senere. Det er sannsynligvis en sammenheng

mellom overgangen fra råseil til spriseil og fokk, og endringen i skrogform. Dersom man skal kunne utnytte spririggens fordeler på kryss, er det viktig å ha et skrog med relativt dyp kjøll og skarp bunn, slik østlandsbåtene ble bygget i forrige århundre. Man får da en mer manøvreedyktig og velseilende båt, men den blir mer tungrodd. Det kan derfor postuleres, at da man i Østnorge gikk over til å rigge småbåtene med spriseil etter utenlandske forbilder, førte dette etter hvert til at også skrogformen ble forandret. Vi vet ingenting sikkert om når spririggen kom i bruk i Østnorge, og dens alder lenger sør i Europa er også ganske usikker, men det har vært gjettet på at riggformen er et lån fra Holland, og at den er tatt i bruk i Norge i 1600-årene, da kontakten med Holland var ekstra sterk på grunn av trelasthandelen. Så usikkert som dette er, har alle opplysninger om eldre østnorske båter stor interesse, og tegningen i Rigsarkivet er etter det jeg vet, den eldste oppmålingstegning som uttrykkelig viser østnorsk skrogform. Riktignok er tegningen en oppmåling av en båt bygget etter en norsk båt, og dette mellomleddet gjør at vi ikke fullt ut kan regne denne tegningen som en primærkilde, men skroget har i alle fall de karakteristiske trekk, vi finner igjen på østnorske båter i 1800-årene. (Sammenlikn fig. 5).

I opprisset er en av toftene markert tykkere enn de andre, og det er neppe tvil om at dette må være mastetofta. Denne er plasert så langt forut at båten umulig kan ha vært rigget med råseil.

Det er selvfølgelig ikke mulig å si om båten har hatt spririgg, gaffelrigg eller luggerrigg på grunnlag av mastens plassering, men det er lite trolig at en såpass liten båt har vært gaffelrigget, og luggerriggen har ikke vært særlig alminnelig utenom marinens småbåter, så spririgg er det mest sannsynlige. Tegningen gir oss dermed sikre indisier på at „østnorsk båtform“ fantes alt i tiden før 1780, noe man på forhånd kunne regne som sannsynlig, men ikke bevise.

I sitt store plansjeverk „Architectura Navalis Mercatoria“ utgitt i 1768 avbilder Fredrik Henrik af Chapman også en „norsk julle“ (Pl. L. nr. 6).² Tegningen er av Chapman plassert i gruppen „Atskillige sorter små fartyg“, men han gir ikke videre opplysninger om

båten. Skrogformen er imidlertid klart øst-norsk, så selv uten sikker proveniens støtter denne tegningen påstanden om at østnorsk båtforn var etablert i annen halvdel av 1700-tallet. Ett problem som tegningen ikke gir svar på, er om båten var klink- eller kravellbygget. Det er i dette tilfelle av mindre interesse. Bodenhoffs båt, som vel er bygget på hans eget verft, kan like godt være klink som kravell, men forbildet, „den norske østerlands båt“ har i 1770-årene ganske sikkert vært et klinkfartøy. Kravellbygging av små båter er ett meget senere fenomen i Norge.

I Vestnorge har det vært vanlig å benytte båthus, „naust“, der båtene ble satt opp når de ikke var i bruk, ofte etter hver tur på sjøen, og velstelte båter kan oppnå en forbløffende høy alder. Da Bernhard Færøyvik målte opp båter i Sunnfjord i 1930-årene, kom han over 100 år gamle båter som fremdeles var i bruk, og i enkelte naust sto det båter som var bygget før 1800.³ Nå var sunnfjordsbåtene spesielt sterkt bygget, så like gamle båter er vanskeligere å finne i andre distrikter, men vi kan si med ganske stor sikkerhet at vi kjenner de forskjellige vestnorske båttypene i grove trekk tilbake til ca. 1800.

„Den Bergenske Jager“ er derfor ikke en så unik kilde som „Den Østerlands Baad“, men vi får en mengde verdifulle opplysninger ut av den. Rent teknisk er tegningen mer detaljert, slik at den gir et rikere bilde av båtens utseende og konstruksjon. Båten er en ottring, en 8-årrers båt, etter vestnorske forhold en relativt stor båt. I Vest- og Nord-Norge ble båtstørrelsen regnet etter antall årer, og rekken gikk fra færing (fir-åring) til tolværing. Ti- og tolv-æringer var ofte brukt som kirkebåter, og de ble også benyttet på torske- og sildefiske, men talmessig var færing, seksæringer og ottringer de største båttypene langt overlegne. Embedsmenn og godseiere hadde egne skyssbåter til bruk ved sjøreiser. Disse var oftest bygget med akterspeil, og kunne ha et lite hus, „vengen“, akter, men de var ellers av samme type som de vanlige bruksbåtene.

I området fra Stavanger til Bergen er båttypene karakterisert av at innsingen ligger på innsiden av øverste bordgang, og av at tolle-

gangene, „keipene“, står oppå esingen. Båtene lenger nordover har esingen plassert langs nest øverste bord, og øverste bord, „ripen“, står fritt med nokså liten støtte. Keipene sitter på innsiden av ripen, festet med trenagler og støttet av loddrette „keipsnelder“ som går ned på esingen. Det finnes endel variasjoner, som vi kan se bort fra her. Nord for Bergen har båtene mange felles trekk helt til Stadt, mens vi videre nordover har egne typer for Sunnmøre, Nordmøre, Trøndelag osv. Det er ingen tvil om at „Den Bergenske Jager“ hører hjemme i området nord for Bergen, men sør for Stadt.

I dette området har det vært vanlig å dele båtene inn i Masfjord-Osterfjordbåter, Sunnfjordsbåter, Sognebåter og Nordfjordsbåter, etter bygge- og bruksdistrikt.⁴ Sognebåtene ble bare brukt i Sognefjorden, ikke ute i kystdistriktene, og keipformen i Sogn er nokså spesiell, slik at vi med ganske stor sikkerhet kan si at noen sognebåt er dette ikke.

Bernhard Færøyvik opplyser att nordfjordbåten som type ble endel endret i løpet av 1800-årene, fra å bli mer og mer brukt på havfiske, og båtbyggerne endret typen etter fiskernes krav.⁵

Hovedproduksjonen av nordfjordbåter skjedde i Gloppendistriktet, der typen etterhvert ble ganske standardisert, mens det i Sunnfjord, Masfjorden og Osterfjorden var noe mer individuelle særdrag over de enkelte båtbyggeres produksjon. Store deler av Færøyviks oppmålingsarkiv er ennå ikke publisert, slik at sammenlikningsmaterialet er nokså sparsomt, men jeg vil tro at det er en nordfjordbåt vi her har en avbildning av. De sunnfjordsbåter jeg har sett i original eller oppmåling er flatere i bunnen midtskips enn tversnittet fig. 4. Karakteristisk for de nevnte 4 båttypene er at øverste bordgang, ripen, går ut i en spiss ved stevnene. Oppmåleren har dessverre ikke markert hvordan de enkelte bordgangene går, men esingen, som jo ligger langs nest øverste bordgang, peker i en slik retning at ripbordet må ha endt i en spiss ved stevnene som vanlig. Under seilas var det ikke uvanlig at båtene ble forsynt med en ekstra løs skvettgang, „dregle“ eller „lausrip“. Denne ble festet til ripen med enkle jernbeslag. „Den Bergenske Jager“ har lausrip påsatt, den er markert både i oppriss



Fig. 6. Nybygget nordfjordfæring, fotografert av forfatteren ved Jølstervannet i 1967. Skrogformen og konstruksjonsdetaljene er stort sett identiske med „Den Bergenske Jager“. Merk spesielt esinger, keipform, skråspantet akter og de løse toftene over „bitene“.

Newly built four-oar boat from Nordfjord, 1967. Shape of hull and details of construction identical with those of "Den Bergenske Jager", 1805.

og tverrsnitt. Lausripen er i tre deler, slik at det mitterste kunne tas vekk for roing, mens man beholdt det ekstra fribord lausripen ga for og akter. Ved fiske ble lausripene oftest tatt av, slik at det ble lettere å trekke garn eller liner.

Riggen er en enkel råseilrigg, som på tegningen er forenklet litt til. Den stående rigg har bestått av to par vant, festet til jernbeslag på ripen, og et stag til forstevnen. I mange tilfeller var båtene i Vestnorge rigget med 3 eller 5 vant. Det odde vant ble sat fast til lovart, og flyttet over når båten gikk baut. Løpende rigg besto av seilfallet („draget“), rakketrossa, braser og skjøter. Draget ble knopet fast midt på råen, og gikk gjennom ett hull eller en blokk-skive i mastetoppen til nagle på esingen eller i en bite akterut. Råen ble holdt inn til masten av en rakke av krumgrodd tre eller fårehorn.

Ved uvær måtte mannskapet være forberedt på å få seilet ned på et øyeblikk, og det kunne hende at rakken satte seg fast, selv om både rakke og mast var godt talget. Da kom rakketrossa til sin rett, et kraftig tak i den var det som skulle til for å få seilet ned. Brasene ble brukt på vanlig råseilsmaner, for å stille råen etter vindretningen. Skjøtene ble som oftest ført gjennom huller i ripbordet akter og satt fast på en nagle i biten, hvis ikke styrmannen holdt det i hånden. I seilets nedre hjørner, skjøtsbarmene, var det festet en jernbolt, denne ble stukket inn i ett hull forut i ripen når seilet skulle strekkes for sidevind eller kryss. Som oftest var det flere hull her, for å kunne stille seilet forskjellig. For å strekke seilet under kryss ble det brukt en boline til forstevnen. Disse riggdetaljene er så karakteristiske på de tradisjonelle vestnorske båtene, at vi kan gå ut fra som sikkert at „Den Bergenske Jager“ også har hatt dem, selv om de mangler på tegningen. En karakteristisk detalj er den hengslete rorpinnen, som gjør det mulig for rormannen å sitte ganske langt fremme i båten. Dette gir bedre trim på skroget enn om han skulle sitte helt akter i „skarpen“, og der hadde dessuten fiskeredskapene, liner eller garn, sin faste plass. Høvedsmannen satt oftest på akterste tofte, slik at han i stille vær kunne skåte med en åre og styre samtidig. I våre dager har andre og mer moderne båter fortrenget mange av de tradisjonelle båttypene, men noen av dem bygges fremdeles, og fig. 6 viser at de fleste av de konstruktive trekk som „Den Bergenske Jager“ har, ennu er i bruk. Det gjelder esingen langs nest øverste bord, keipformen, og skrogformen generelt. Bildet viser en nordfjordfæring. Da den ble

fotografert høsten 1967 ved Jølstervannet, var den så ny at eieren ikke hadde rukket å olje eller impregnere den ennå.

Forbindelsen mellom Østnorge og Danmark var ganske livlig, så det er ikke noe å undres over at agent Bodenhoff kunne finne en norsk båt i København som han gjerne ville ha maken til, men hva „Den Bergenske Jager“ hadde i Kongens by å gjøre, er foreløpig noe av en gåte.

I nødsårene 1807–14 dro mange forskjellige småfartøyer fra Norge til Danmark etter korn, det skal visstnok ha seilt folk helt fra Sunnmøre nord for Bergen i åpne sunnmørsottringer for å hente korn. Mesteparten av denne trafikken gikk imidlertid på Jylland, og i 1805 var nøden ikke så desperat at man ville sende en såpass liten båt i kornfart. Båten selv kan muligens gi en indikasjon. Akterut er det på tegningene markert ett lite sete, noe som ikke var vanlig på fiskebåter, men som derimot ville være naturlig dersom båten var brukt til embedsmanns-skyss. En annen detalj som peker i samme retning er jernbeslaget i mastetoppen. En slik detalj ville nærmest være i veien på en fiskebåt, der masten til stadighet måtte legges og reises, og fiskerne brukte som regel ikke mer topp enn nødvendig for at riggen skulle ligge trygt på skulderen over hullet for draget. På en skyssbåt, derimot, måtte man ha fløy eller vimpel i mastetoppen hvis det skulle være standsmessig utstyr.

Det var urolige tider i 1805, og mang en embedsmann fra Norge kan ha hatt behov for en tur til København. Var det så ikke en passende skipsleilighet å finne, ville det være en nærliggende utvei å bruke sin egen skyssbåt. I dag ville vel de fleste betenke seg lenge før de tok ut på en tur fra Vestnorge til København i åpen båt, men med datidens norske veinett var sjøveien den behageligste. Nå vet vi jo ikke om „Den Bergenske Jager“ er kommet til København på egen kjørl, men jeg vil tro det er det mest sannsynlige, og det vil kanskje engang lykkes å finne arkivalia som kan kaste mer lys over den side av saken.

Hvorfor har man på Holmen så „bekommet“ denne båten, og tatt arbeidet med å måle den opp? Sammenliknet med marinens vanlige

småfartøyer må den ha virket som en nokså gammelmodig og uvanlig konstruksjon. Anskaffelsen kan bunne i at båten, hvis den er en skyssbåt, har hatt en funksjon også i København, og at den har vært såpass lettrodd og rask at en eller annen har funnet den verd å satse på, enten til tjenestebruk eller privat. Men hvorfor er båten så målt opp? En mulighet er at man rett og slett har samlet studiemateriale. En annen er at oppmålingen er ett ledd i bestrebelsene med å finne frem til egnete fartøystyper for kystforsvaret, i tråd med det arbeidet Den Norske Kyst Defensjons-Kommisjon hadde utført i 1801.⁶

Også her vil kanskje fortsatte arkivstudier engang gi ett svar. Foreløbig får man glede seg over et par fine tegninger av tidlige norske båter, der både østnorsk og vestnorsk skrogform er representert.

NOTER

- ¹ En fremdeles aktuell oversiktartikkel er Diriks' „Om de forskjellige Slags Baade i Norge“, Folkevennen XII, 1863. Se også A. E. Christensen jr: Fra vikingskip til motorsnekke, Oslo 1966, og bibliografi over Bernhard Færøyviks arbeider i Bergens Sjøfartsmuseums årshefte 1951.
- ² Jeg har i denne forbindelse brukt to faksimileutgaver, Robert Loef Verlag, Burg bei Magdeburg, uten år, og Adlard Coles, London 1971.
- ³ B. Færøyvik: Båtane i Sogn og Fjordane, s. 24. Bergens Sjøfartsmuseums årshefte 1931.
- ⁴ B. Færøyvik, anf. arb. og B. Færøyvik: Båt- og skipsbyggjekunst i Hordaland, s. 91. Hordaland Landbruksmuseums Årbok 1950.
- ⁵ B. Færøyvik: Nordfjordbåten. Norsk Sjøfartsmuseums skrift nr. 6. Oslo 1929.
- ⁶ Kommisjonens forhandlingsprotokoll og en del bilag finnes i Riksarkivet i Oslo, Sø Etaten pakke 104.

TWO EARLY DRAFTS OF SMALL NORWEGIAN CRAFT

Summary

The Public Record Office in Copenhagen possesses a number of old drafts of small Norwegian craft. The writer discusses the drafts of two such boats the lines of which were taken off in 1780 and 1805 respectively. The 1780 draft is of a boat that was built for Andreas Bodenhoff, a merchant and

shipbuilder in Copenhagen. According to the text it was built on the model of a boat used in Eastern Norway. The other draft (on three sheets) shows a boat from Western Norway, "Den Bergenske Jager", and is in greater detail. There is a very obvious difference in Norway between craft built in the eastern part of the country and those built in the west and the north. We do not know for sure when this difference first arose and the most important source value of these drawings is that they show it at any rate existed before 1800, as has been thought but not proved until now.

In Eastern Norway there are only very small variations between vessels of different districts whereas in West and North Norway there are many different types of craft. It is most probable that "Den Bergenske Jager" is from Nordfjord, a well known boatbuilding centre. The writer cannot at this stage say anything definite about why the lines of these two particular boats were taken off but hopes that further study in the archives will provide an answer to this question.