

KRAGERØ-KOGGEN, BRUKSBÅTEN SOM BLE REGATTABÅT

Af

ARNE EMIL CHRISTENSEN

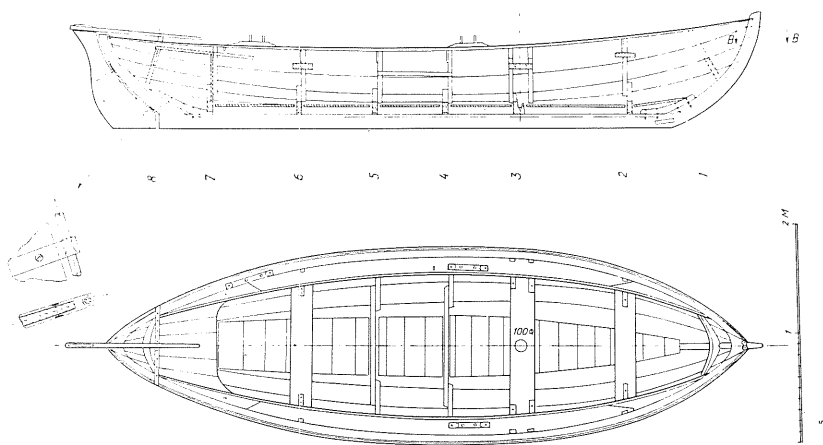
Forfatteren er førstekonservator på Universitetets Oldsaksamling i Oslo, og i artikkelen fortelles om Kragerø-koggen, en norsk bruksbåt, der blev kapsejladsfartøj. Under den Nordiske maritimhistoriske arbeidsgruppes feltarbejde i Norge i sommeren 1966 opmålte Christian Nielsen en af disse både, hvilket resultat publiceres her.

At en bruksbåt-type blir regattabåt, er ikke noe uvanlig. Eksemplene fra England, »the yachting's« hjemland er mange, og i våre farvann er det nok å nevne de danske kragejoller, svenskenes kosterbåter, oselverne i Bergensdistriktet og snekkene i Kristianias seilermiljø i 1870 og 1880-årene.

»Kragerøkoggen« er en slik båttpe. Hvorfor man på Telemarkskysten, mellom Langesundsfjorden og Gjernerstangen har valgt å kalle en skarp, kjølbbygget båt for kogg, mens resten av Sørnorge sier snekke eller sjekte, er foreløpig en gåte. Opprinnelig er jo dette navn på en helt annen skrogform. (Crumlin-Pedersen 1965). Bohuslän har også en kjølbåttpe som kalles kogg eller kåg, men det er en større og tyngre båt enn Telemarkskystens kogger. (Svensson 1982).

Nok om det, i Kragerøskjærgården var kogg det vanlige navnet på den lokale ro- og seilbåttpe. Båtene ble brukt til småtransport og fiske, der som ellers på kysten. Brukskoggene var som regel 16-18 fot lange, som regel bygget av furu og forholdsvis slanke i formen til å være østnorske. Rigger var spriseil og fokk.

Det er vel rimelig å tenke seg at fiskerne på denne del av kysten har kappseilt når anledningen bøl seg, slik det var vanlig ellers, men Kragerø Seilforening var opprinnelig en forening for byens folk mer enn skjærgårdens, og det ble seilt med andre båttper. Imidlertid var det interesse også for å kappseile med båter som falt rimeligere i



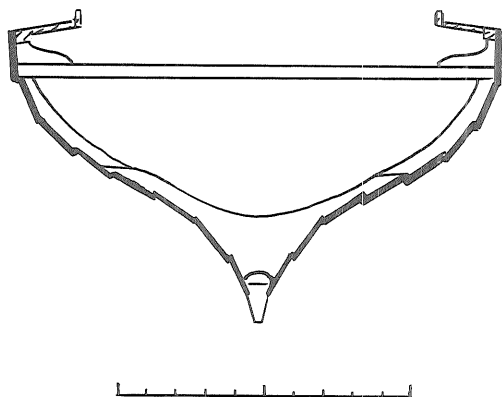
B-kogg »Reka« i Christian Niensens oppmåling. *Drawing of the Reka, a B class cog, done by Christian Nielsen, 1966. Built as a working boat about 1900 and adapted for racing about 1920 the Reka scored many triumphs in regattas with the well known cog sailor Harald Postmyr at the helm.*

pris, og omkring århundreskiftet fikk den lokale båttypen innpass på regattabanen.

De første kappseilingskoggene var vanlige bruksbåter, eventuelt lett modifisert med skvettganger og litt ekstra ballast. Etterhvert som kappseilingen med kogg ble populær, ble det bygget rene regattabåter. Disse er fortsatt sterkt preget av brukskoggens linjer, men i samarbeid mellom bruker og båtbygger ble båtene gjort skarpere og dypere, og gjerne også noe større enn brukskoggene, samtidig som seilføringen ble øket.

For å få rettferdig kappstrid, ble koggene delt i klasser, A-, B- og C-kogg. A-koggene var de rene regattabåtene, mens B- og C-koggene gjerne hadde en bakgrunn som bruksbåter.

A-koggene var litt større enn de andre klassene, gjerne omkring 20 fot lange. Koggene er åpne båter, bare med en liten skvettgang. En A-kogg kan ha opptil 400 kg. ballast, bly under tiljene, og ved en



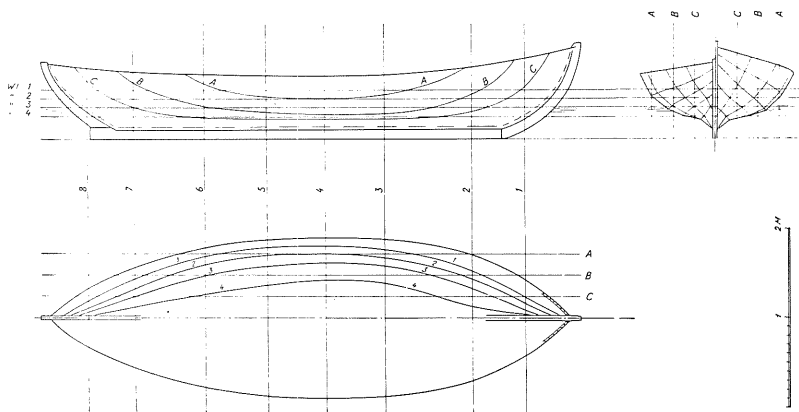
Midspant på Risørbygget A-kogg, skissemålt av forf. Målestokken er en meter.
Midship section of an A class cog built at Risør, sketched by the author. A cogs were only intended for racing and some of the best were built at Risør. The scale is 1 metre long.

kullseiling heter det at »de flyter som en brynestein«, dvs. de går rett til bunns.

De som likte å seile hardt på regattabanen, hadde derfor gjerne en lang line, pent kveilet og solid festet til mastetofa, med en passende flottør i enden. Hvis det gikk galt, var det da en nokså enkel sak å få berget havaristen.

Da klassen var på høyden av sin popularitet i 1940-årene, kunne det starte opptil 40 båter i de viktigste seilingene. Hovedtyngden av koggene har alltid hørt til i Kragerø, men typen har lang tradisjon i Langesundsfjorden, både bruksbåter og kappseilere. Fig. 3 viser en »Brevikskogg« i Knut Weibusts oppmåling. Noen av de beste A-koggene var bygget i Risør, og koggeseilasene har samlet deltakere fra kysten helt ned til Kristiansand.

Som alle langkjølete spissgattere er koggene relativt tunge å få over stag, de krever mer av mannskap og rormann enn en hekkbåt med kort kjøl. Imidlertid er koggen med sitt slanke skrog og sin store rigg en meget rask båt som gir selv kresne seilere full valuta for innsatsen.



Brevikskogg, bruksbåt. Etter Weibust 1958. *The Brevik cog, a working boat from Brevik in Langesunds Fjord, where there was a long tradition of such craft.*

Ved Nordisk Maritimhistorisk Arbeidsgruppes feltarbeid i Kragerøområdet sommeren 1966, ble vi oppmerksom på, at Berg - Kragerø Museum eiet en B-kogg, »Reka«, vel kjent for sine meritter på regattabanen med den kjente koggeseileren Harald Postmyr som rormann. »Reka« er bygget som bruksbåt omkring 1900, og ble modifisert for regattabruk omkring 1920. (Gøthesen 1977, s. 136 f). Ingen kogger er bygget etter tegning, og etter det vi kunne finne ut, var ingen oppmålt, slik at det var naturlig å be Christian Nielsen om å foreta en oppmåling.

»Rek« lå lagret under åpen himmel, med kjølen i været og dekket av en presenning. Med forenede krefter fikk Arbeidsgruppen snudd båten på rett kjøl, og Christian fant frem tomrestokker, målebånd og rutepapir.

Resultatet ses i fig. 1. Som nevnt er »Reka« en B-kogg med bruksbåtfortid, slik at hun ikke er representativ for de rene kappseilingskoggene. Desverre er det etter det jeg vet, aldri foretatt noen fullstendig oppmåling av noen A-kogg. Denne kompletteringen av Christian Nielsens »Reka«-oppmåling bør absolutt gjøres, og vi får

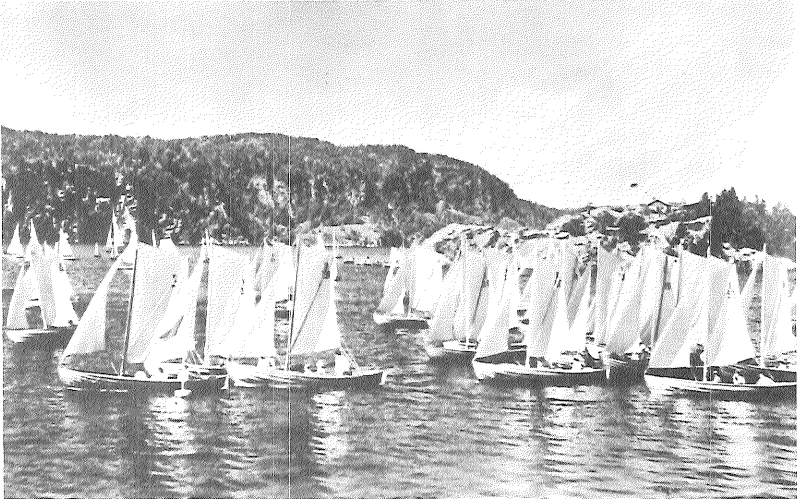
håpe, at det er mulig å finne tid til det en gang. For å vise hvor skarpe A-koggene ble bygget, gjengis en skissemessig oppmåling av midtspantet på en Risør-bygget A-kogg i fig. 2.

Etterhvert er B- og C-koggene praktisk talt forsvunnet, og også A-klassen har skrumpet betenkelig inn, selv om ivrige seilere helt fra Lillesand har vært årvisse gjester ved regattaene i Kragerø.

Det er lenge siden flåten fikk tilskudd av nye båter, og det er nok ikke mange båtbyggere igjen som ville våge seg på å bygge en kogg på tradisjonelt vis. Koggene har aldri været bygget etter tegning. Hovedmål og seilareal var fastlagt, men detaljene i skrogformen ble utformet i samråd mellom bestiller og båtbygger. Koggene bygges i vanlig klinkbyggingsteknikk, bordgangs-skallet først og spantene etterpå. Som vanlig blandt østnorske båtbyggere brukes maler som hjelpemiddel i formgivningen. Det vanligste er tre eller fem spantmaler, men øvete båtbyggere kan nøye seg med en mal ved største tverrsnitt, dette ligger gjerne ved seiltoften. Det er også vanlig å ha fasonmaler for formen på for- og akterstevn.

I de senere år har det været nok så få kogger å se på Kragerøfjorden, og gjennomsnittsalderen på rormenn og mannskap har været betenkelig høy. Det har derfor vært en viss bekymring for at klassen skulle forsvinne når den gamle garde av entusiastiske koggeseilere ble for gamle til aktiv regattaseilas. Heldigvis ser det ut til at bekymringene har været grunnløse. Lokalavisen Vestmar i Kragerø kunne 13/8-82 melde at det nå var stiftet en spesialforening for koggene. Foreningens hovedformål er naturligvis å seile, men medlemmene reparerer eldre kogger på dugnad, og vil søke å finne fram til båter som ligger ubrukt, for å få dem i seilbar stand igjen. Koggene skal ikke bare brukes til kappseilas, men også som turbåter.

Forhåpentligvis vil denne fine båttypen ha en lang fremtid i norsk seilsport, ved siden av andre »nasjonale« klasser, såvel som de mer internasjonale, nye typene. Knivingen på regattabanen blir sikkert like skarp i fremtiden som tidligere, selv om det vel i dag er få eller ingen som benytter de heksekunstene forrige generasjon av kogge-seilere kunne ty til.



Tett start i A-klassen, mens koggene fortsatt var tallrike. Foto fra Harald Postmyr, Kragerø. *A photograph supplied by Harald Postmyr shows the start of an A class cog race, when cogs were still very numerous.*

Harald Postmyr, »Reka«s tidligere eier, som i mange år har vært en sikker deltaker i regattaene, og nesten like sikkert har møtt opp ved premiebordet, kan fortelle om forberedelsene før store dyster på regattabanen. Da lå enkelte av koggene bortgjemt i stille viker mens eieren arbeidet med hemmelige smørelser både over og under vannlinjen. Det er kjent at ovnsverte til polering av undervanns-skroget og grønnsåpe på fribordet har vært forsøkt som fartsfremmende miksturer. I hvor høy grad dette har hjulpet, er uvisst, det viktigste var tross alt god båt og dyktig mannskap.

Litteratur

Crumlin-Pedersen, O. 1965. Cog - kogge - kåg. Handels- og Søfartsmuseets årbog. Helsingør.

Fjellsson, S. 1982. Kågen, dokumentasjon av ett båtbygge.

Gøthesen, G. 1977. Norske Båter, Skagerakkysten. Oslo.

Weibust, K. 1958. The crew as a social system. Oslo.

THE KRAGERØ COGS

Summary

The author, who is curator at the Viking Ship Museum in Oslo, describes the Kragerø cog, a type of craft which starting off as a working boat was developed as a racer. Many such examples are also known in England. As to the name itself he contents himself with noting that it is a mystery why both on the south east coast of Norway and on the Swedish west-coast a fine keel built boat is called a cog.

About the turn of the century this local boat type began to appear in the regattas held by Kragerø Sailing Club, in which local people had formerly raced other more expensive boats. As cog races became popular, instead of slightly adapted, smaller versions of the working boats, boats built especially for racing began to be used. As a rule these were larger, finer and deeper, and carried more canvas. They were never built according to plans but in the customary way of clinker building with the details of the hull agreed upon between the owner and the builder. As was usual in east Norway three to five moulds were made use of in shaping the hull.

In order to ensure fairness in racing cogs were divided into three classes, A, B, and C, of which those in B and C had often been used as working boats. A cogs were usually larger, about twenty foot long. These open shallow boats might carry four hundred kilograms of lead as ballast, and if they capsized they went down like a stone. While carrying out fieldwork in the Kragerø district in the summer of 1966 a working party from the Scandinavian Society for Maritime History discovered that the Kragerø Museum possessed a B class cog, the *Reka*, which Christian Nielsen consequently made drawings of.

After a lapse of time, when it almost seemed as if there was a danger of the cog disappearing altogether, there is now renewed interest in this old craft. A society was formed in 1982, for the purpose both of sailing cogs and also preserving and restoring old examples.