



[.https://www.immateriellekulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/Båtbygger-Ulf-Mikalsen-på-Kjerringøy-bygger-klinkbygd-nordlandsbåt.jpg](https://www.immateriellekulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/Båtbygger-Ulf-Mikalsen-på-Kjerringøy-bygger-klinkbygd-nordlandsbåt.jpg).

Tradisjonell klinkbåtbygging

Den klinkbygde båten i Norge har en historie som strekker seg minst to tusen år tilbake i tid. Gjennom historien har den vært et livsviktig redskap knyttet til fiske, frakt, gårdsdrift og sjøfart i hele Norden. Klinkbåttradisjonen er en sentral del av vår kystkultur og maritime kulturarv, både i norsk og nordisk sammenheng. Den norske klinkbåttradisjonen er også en del av den nordiske klinkbåttradisjonen.

Written by Tore Friis-Olsen. Last updated 11. March 2020. Do you want to reuse the content? [The contents are licensed for unlimited reuse](https://www.immateriellekulturarv.no/unlimited-reuse) (<https://www.immateriellekulturarv.no/unlimited-reuse>)

About the tradition and knowledge

Med tradisjonell klinkbåtbygging menes her kunnskapen om bygging av klinkbygde båter i Norge. I denne presentasjonen legges vekt på tradisjonell båtbygging, dvs. den traderte kunnskapen om bygging av hovedtypene av de norske tradisjonsbåtene.

Om vi tar for oss de store linjene finner vi disse hovedtypene på norskekysten; Elvebåt og bask (samiske båter), nordlandsbåtar (mer enn halve kystlinjen, en del av både samisk, norsk og kvensk tradisjon), trøndelagsbåter (åfjordsbåt), vestlandsbåter (nordmørsbåter (geitbåt), sunnmørsbåter (snidbetning), nordfjordbåt, sunnfjordbåt, sognebåt, nordhordlandsbåt, oselver, strandebarmar) og østlandsbåter (Agder og østover, snekker, sjekter, pram). I tillegg har vi innlandsbåter med egne hovedtyper for hver av de store vassdragene. Innenfor hvert av de nevnte hovedtypene finnes en lang rad med varianter.

Det bygges i dag båter innenfor alle de nevnte hovedtypene.

For mer informasjon om de ulike båttypene se "Tradisjonsbåtregisteret" på nettsiden lokalhistoriewiki.no.

Den vanligste definisjonen på at en båt er klinkbygd referer til selve byggemetoden som beskriver båttypen med at underkanten av de overliggende båtboardene (plankene) stikker ut over kanten av de underliggende boardene og at bordgangene overlapper hverandre langs kantene vendt nedover. Teknikken som fester boardene sammen kalles «klinkbygging» når de overlappende plankene er sammenføyd med jern- eller kobbernagler. Trenagler er også brukt. Bordgangene har også vært sammenføyd ved sying (subygd). Denne byggemetoden er stort sett felles for alle de klinkbygde båttypene på norskekysten og i hele Norden og Nord-Europa forøvrig.

Verktøyet som brukes er fremdeles mye av det samme som gjennom mange år har vært brukt tradisjonelt som øks, høvler, klammere, leggfjøl. Mange båtbyggere lager sitt eget verktøy.

Selv om antallet tradisjonsbåtbyggere har gått drastisk ned, særlig i siste halvdel av forrige århundre, holdes kunnskapen ennå i hevd av flere båtbyggere på kysten. Det er anslått at mellom tyve og tredve båtbyggere behersker den tradisjonelle kunnskapen om å bygge de ulike båttypene.

Noen av båtbyggerne arbeider alene og har sine egne verksted og båtskott. Andre er knyttet til museer, kystkultursentra og fartøyvernsentra. Her inngår de i større faglige felleskap som har som mål å ivareta kunnskapen om lokale tradisjonsbåttypene. En del av strategien i denne virksomheten har vært å etablere samarbeid med Forbundet KYSTENS lokallag - kystlagene - om bruk og vedlikehold av båtene. Dette gir båtbyggerne verdifulle innspill og erfaringer.

Flere andelslag og kystlag har etablert felles eie og drift av en eller flere tradisjonsbåter, og deler i tillegg til båten, kunnskap, kulturaktiviteter og sosialt samvær. For å holde båtbyggertradisjonen i hevd er det viktig å kunne spille på kompetente båtbrukermiljøer.



(<https://www.immateriekkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/©-KASAVI-Arne-Terje-Sæther-11-07371.jpg>)

Verdens største vikingskip. Fra byggingen av Draken Harald Hårfagre. Byggingen av skipet tok utgangspunkt i levende tradisjon som kilde. Her diskusjon mellom tradisjonsbåtbyggerne som samarbeidet om byggeprosjektet. Foto: Arne-Terje Sæther, KASAVI©.





(https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/©-KASAVI_ATS-15-00451.jpg).



(https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/IMG_91861.jpg).

Bildet er en god illustrasjon på at en tradisjonsbåt er en kompleks gjenstand og at kunnskapen som ligger bak kan karakteriseres som kompleks. Foto: Båtbyggeren - Øystein Elgvasslien©.





(https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/Bygging_av_Oselver.jpg).

Båtbygger og daglig leder av Oselvarverkstaden Berit Osmundsen og Stig Salbu Henneman bygger oselver. Oselvarverkstaden ble i november i fjor innskrevet i UNESCOs register over gode vernepraksiser. Foto: Vidar Langeland©.



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/16-Stephanie-and-Ulf-.jpg>).



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/17-Nordfjordsbåt.jpg>).

Highly skilled practitioners

Langs kysten finner vi dag flere svært kyndige båtbyggere og faglige sterke miljøer som arbeider med bevaring og videreutvikling av tradisjonsbåtbygging. Noen av disse institusjonene er: UiT - Norges arktiske universitet, Mearrasámi diehtoguovddáš /Sjøsammisk kompetansesenter, Fosen folkehøgskole, Museet Kystens arv, Stiftinga Sunnmøre museum, Geitbåtmuseet og Husasnotra, Hardanger fartøyvernssenter, Oselververkstaden og Norsk Maritimt Museum.

Her er en oversikt over sentrale tradisjonsbærere:

Gunnar Eldjarn/UiT - Norges arktiske universitet, Tromsø (nordlandsbåter, elvebåter, bask, elvebåt (målselvbåt), spissbåter, speilbåter, lofotjoller, niser), Arne-Terje Sæther, Kvaløysletta (nordlandsbåter, elvebåter, bask, elvebåt (målselvbåt), spissbåter, speilbåter, lofotjoller, niser), Ola Fjelltun, Kvaløysletta (nordlandsbåter, elvebåter, bask, elvebåt (målselvbåt), spissbåter, speilbåter, lofotjoller, niser), Jouni Laiti (elvebåter)*, Kai Linde, Rognan (nordlandsbåt, Saltdals-spissbåt), Ulf Mikalsen, Kjerringøy (nordlandsbåt, spissbåt, straumbåt, fembøringsjoller/Lofotjoller), Einar Borgfjord, Båtskott trebåtbyggeri, Museet Kystens arv, Stadsbygd (åfjordsbåter, geitbåter, listerbåter, notgavler, spissbåter, prammer, lofotjoller, innherredsbåt, stampåsbåt), Fosen folkehøgskole (åfjordsbåt m.fl.), Håvard Haraldson Hatløy, Stiftinga Sunnmøre Museum (sunnmørsbåt, snidbetning), Sigurd Bjørkedal & søner båtbyggeri, Bjørkedalen (sunnmørsbåter og tradisjonsbåter), Jacob Helset, Bjørkedalen (sunnmørsbåter), Geitbåtmuseet/Husasnotra, Valsøyfjord (geitbåt), Peter Helland-Hansen, Hardanger fartøyvernssenter, (strandbarmer), Oselververkstaden, Os (oselver), Jon Richard Jacobs, Haugesund (sognebåt), Jørn Magne Flesjå, Ryfylke trebåtbyggeri (Aslakbåt, Tingvikbåt), Svein Walvick, Mandal (snekker/sjekter), Sandøy Båtbyggeri, Terje Planke (sognebåt), Vestre Sandøya (snekker, sjekter), Wilhelm Dannevig, Arendal (snekker/sjekter), John A. Andersen, Risør (pram, ro-, seil- og motorsjekter), Svein Erik Øya (sognebåt), Sven Wold, Holmsbu (Holmsbupram), Lars Stålegård, Båtlab'en ved Norsk Maritimt Museum (rekonstruksjon, nybygg klinkbåter).

*Båtbyggeren Jouni Laiti er fra Finland. Men vi tar han med i denne oversikten fordi han er en av få tradisjonsbærere som forvalter kunnskapen om bygging av elvebåter i hele Sápmi.

De fleste av disse båtbyggerne har også deltatt i ulike samarbeidsprosjekter rundt bygging av replikaer og rekonstruksjoner av vikingskip og andre båttyper.

I en rekke av kystlagene i Forbundet KYSTEN finnes også personer som har betydelig kunnskap om bygging, bruk og vedlikehold av tradisjonsbåter.

Knowledge transfer

Tidligere sto den enkelte båtbygger i en lokal tradisjon og bygde i samsvar med lokal skikk med å ta ut trevirke fra skogen for å forme båtene alt etter hvor, til hva og av hvem båtene skulle brukes av. Kunnskapen var handlingsbåren og læringen ble overført fra mester, eller kyndige, til lærling. Mesteparten av trebåtbyggingen i Norge frem til 1980-årene bygde på tradisjon og ikke konstruksjon med utenfrastyrte formkonsept. Siden den gang har kunnskapen om å bygge tradisjonsbåt også levd sitt eget liv utenfor formell opplæring. Noen byggetradisjoner er med et "nødsrik" blitt overlevert/tradert, mens andre igjen er rekonstruert med utgangspunkt i erfaringer fra de overleverte båttradisjonene. Formell opplæring som båtbyggeriskoler og veien til fagbrev kan i denne sammenheng kun betraktes som en grunnutdannelse. Tradisjonskunnskapen er avansert og krever mange års erfaring for å forstå kompleksiteten i skrogets form, og sammenhengen mellom skrog og rigg. Det kreves stor innsikt for å kunne forstå og manipulere båtens fasong for å oppnå ulike egenskaper.

Historical background

Det har vært vanlig å plassere klinkbåtbygging i Norge som en del av en nordisk tradisjon som kan følges langt bakover i tid. Arkeologiske båtfunn fra tiden rett før og etter kristi fødsel forteller oss at byggemetode og formgivning stort sett må ha vært den samme fra den gang til i dag. I fortellingen om den nordiske klinkbåtens historie har vikingskipene vært et viktig referansepunkt, et teknologisk høydepunkt i en utvikling hvor det har vært få endringer helt frem til vår tid, en 1000-årig sammenhengende tradisjon. Det er imidlertid viktig å understreke av båttypene var mange og vi har lange perioder uten arkeologiske funn. Det er derfor flere meninger om hvorvidt det er snakk om en sammenhengende utvikling.

I en nordisk historisk sammenheng har den samiske, kvenske og norske båtbyggerkunnskapen i nord utviklet seg i tett kontakt med finsk, nord-svensk og russisk tradisjon. Båtbyggertradisjonen sør i Skandinavia er også utviklet på tvers av nåtidens landegrensler, i kontakt med landene rundt Skagerrak, Kattegat, Østersjøen og Nordsjøen.

Tradisjonsbåtbyggerne er i dag svært opptatt av den historiske dimensjonen rundt håndverket de utøver. Målet er å ivareta et tradisjonelt håndverk samtidig som de er seg bevisst at de bygger for dagens brukere. Det handler om hvilke kvaliteter som skal bygges inn i båtene for å oppnå ønsket egenskap når båten tas i bruk.

Bortsett fra dimensjonering av bord og planker på el-drevne høvler, er redskap og bygging basert på samme tradisjon som for 100-150 år siden, selv om båtene i dag i hovedsak bygges til fritidsbruk, og ikke til fiske og hverdagsaktiviteter.

Plan for preservation

Med noen unntak opplever båtbyggerne at markedet i dag er for lite til å holde kontinuitet og et «levelig» lønnsnivå i arbeidet. Det setter også grenser for hvor ofte og lenge lærlinger kan få opplæring i bygging av klinkbåtbygging.

Ønsker man å utdanne seg som trebåtbygger er den formelle veien å ta videregående skole, først studieretningen VG1 design og håndverk og deretter VG2 trebåtbyggerfaget. Etter avsluttet VG2 gjenstår læretiden som er av to års varighet (VG3). Flere båtbyggere og båtbyggeriene tar i mot lærlinger. Det er imidlertid kun den private Plus-skolen i Fredrikstad som har utdanningstilbud innen trebåtbyggerfaget på VG2 nivå.

Det er under utvikling flere nye områder der båtbyggerkompetansen er viktig og aktuell. Først og fremst er dette innen turisme og friluftsliv generelt, innen arbeid med rekonstruksjoner, formidling på museer og innen registrering og forvaltning av immateriell kulturarv.

Forbundet KYSTEN har etablert et nettverk av tradisjonsbåtbyggere som arbeider tett sammen om å bevare kunnskapen om tradisjonsbåtbygging og bruk. Dette samarbeidet har resultert i flere satsinger. Her nevnes noen:

- Samarbeid med kystlagene i Forbundet KYSTEN om bruk av tradisjonsbåter i friluftssammenheng.
- Samarbeid med UiT - Norges arktiske universitet om etablering av tilbud på master og ph.d nivå om bygging, bruk og utvikling av tradisjonsbåter. NTNU og Høgskolen på Vestlandet er også med i dette samarbeidet.
- Etablering et modulbasert kurstilbud sammen med Studieforbundet Kultur og tradisjon om trebåtbyggerfaget på VG3 nivå.
- Samarbeid med flere museer med bruk, formidling og bygging av tradisjonsbåter.

Lønnede prosjekter på lokale museer i bygging av ny båt, restaurering/vedlikehold av eldre båter kombinert med formidling kan gi inntekter for både båtbygger og lærlinger i deler av året.

Det pågår et nordisk samarbeid som har som mål å få innskrevet nordiske klinkbåttradisjoner på UNESCOs representative liste over menneskehetens immaterielle kulturarv. I samband med det har de nordiske

samarbeidspartnerne initiert en prosess som tar sikte på å utarbeide en nordisk verneplan for tradisjonelle klinkbygde båter. Utdanning og opplæring i tradisjonell båtbygging inngår i dette.

Can you contribute with content? [Suggest photos \(mailto:tore@kysten.no?subject=Bilder%20til%20ditt%20bidrag%20Tradisjonell klinkbåtbygging\)](mailto:tore@kysten.no?subject=Bilder%20til%20ditt%20bidrag%20Tradisjonell%20klinkbåtbygging) or [propose improvement of text \(mailto:tore@kysten.no?subject=Forslag%20til%20tekstendringer%20av%20ditt%20bidrag%20Tradisjonell klinkbåtbygging\)](mailto:tore@kysten.no?subject=Forslag%20til%20tekstendringer%20av%20ditt%20bidrag%20Tradisjonell%20klinkbåtbygging).

Questions and comments

Leave a Reply

You must be [logged in \(https://www.immateriekkulturarv.no/wp-login.php?redirect_to=https%3A%2F%2Fwww.immateriekkulturarv.no%2Fbidrag%2Ftradisjonell-klinkbatbygging%2F\)](https://www.immateriekkulturarv.no/wp-login.php?redirect_to=https%3A%2F%2Fwww.immateriekkulturarv.no%2Fbidrag%2Ftradisjonell-klinkbatbygging%2F) to post a comment.



[_ \(http://www.kulturradet.no\)](http://www.kulturradet.no)



[.https://www.immateriellekulturarv.no/wp-content/uploads/2017/01/Båtbygger-Ulf-Mikalsen-på-Kjerringøy-bygger-klinkbygd-nordlandsbåt.jpg](https://www.immateriellekulturarv.no/wp-content/uploads/2017/01/Båtbygger-Ulf-Mikalsen-på-Kjerringøy-bygger-klinkbygd-nordlandsbåt.jpg).

Traditional clinker boat building

The Norwegian clinker-built boat has a history stretching back at least two thousand years. Throughout history, it has been a vital tool for fishing, transport, farming operations and navigation in the whole Nordic region. The clinker-built boat tradition is a vital part of the Norwegian coastal and maritime heritage, and also part of the wider Nordic boatbuilding tradition.

Skrevet av Tore Friis-Olsen. Sist oppdatert 11. februar 2020. Vil du gjenbruke innholdet? [Innholdet har fri gjenbruk \(https://www.immateriellekulturarv.no/fri-gjenbruk\)](https://www.immateriellekulturarv.no/fri-gjenbruk)

Om tradisjonen og kunnskapen

By traditional clinker-built boat construction we here have in view the construction of clinker-built boats in Norway. In this presentation, the emphasis is on traditional boatbuilding, i.e. the time-honoured craft of building the main types of traditional Norwegian boats.

Running through the main types of boat on the Norwegian coast, we have: the river boat and bask boat (Sámi or Kven boats); the Nordland boat (prevalent over more than half the Norwegian coast, and part of Sámi, Norwegian and Kven (Finnish minority) traditions); the Trøndelag boat (Åfjord boat); the Western Norway boats (Nordmøre boat, geit boat, Sunnmøre boat (snidbetning), Nordfjord boat, Sunnfjord boat, Sogne boat, Nordhordland boat, oselvar, Strandbarmer); and the Eastern Norway boats (from Agder eastwards - snekke, sjekte and pram). There are also inland boats, each with their own main types for the various main waterways. Within each of the main types listed, there are many different variants.

Boats of all the listed main types are still being built today.

For more information on the various boat types, see the “Register of traditional boats” on lokalhistoriewiki.no.

The usual definition of clinker-built construction is that the boat is built with the lower edge of the overlying hull planking protruding over the edge of the plank below, with the plank edges overlapping in a downward direction. The technique for fixing the planks is called clinker construction when the overlapping planks are joined together with iron or copper nails. Wooden “tree nails” are also used. In the past, the planks have also been stitched together by “sewing”. This building method is shared by practically all the clinker-built boat types on the Norwegian coast, and indeed, throughout the Nordic region and Northern Europe. The tools used are still very much the traditional tools used in years gone by, such as axes, planes, clamps and plumb-bob angle finders. Many boatbuilders make their own tools.

Even though the number of traditional boatbuilders has been drastically reduced, especially in the second half of the last century, the craft is still maintained by several boatbuilders along the coast. There are estimated to be between 20 and 30 boatbuilders who still master the traditional craft of building the different boat types.

Some of the boatbuilders work alone, with their own workshop and boatshed. Others are attached to museums, coastal heritage centres and ship conservation centres. Here they interact with wider circles of expertise, formed to preserve the knowledge of local traditional boat types. Part of the strategy here has been to establish a working relationship with the local clubs of the Norwegian Coastal Federation (Forbundet KYSTEN) regarding the use and maintenance of the boats. This gives the boatbuilders useful inspiration and experience.

Several cooperatives and coastal clubs have established common ownership and operation of one or more traditional boats, and share knowledge and cultural and social activities in addition to the boats. To keep the boatbuilding tradition alive, it is important to have experienced boat user communities.



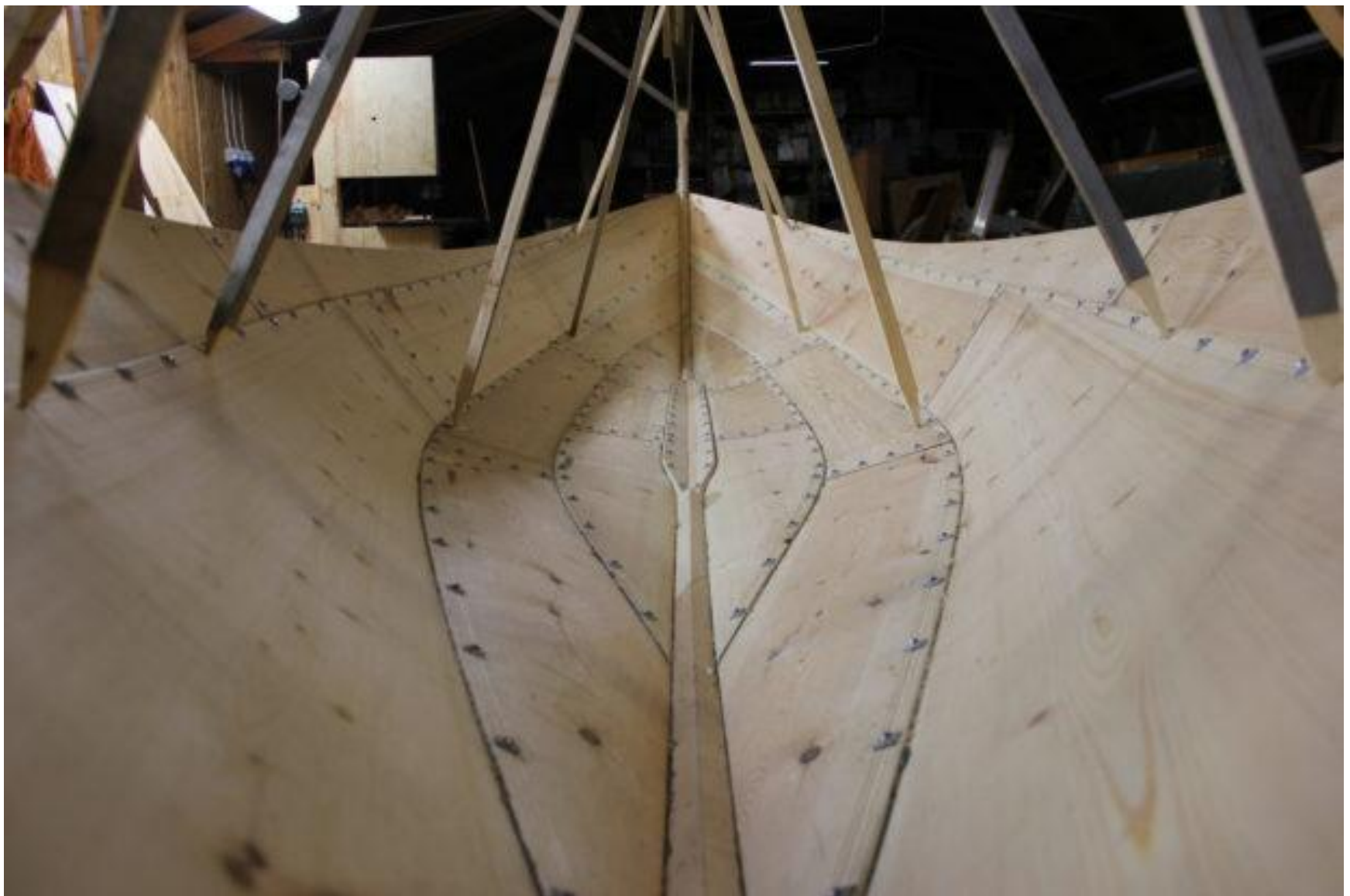
(<https://www.immateriekkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/01/©-KASAVI-Arne-Terje-Sæther-11-07371.jpg>)

The world's biggest Viking ship. From the construction of Draken Harald Hårfagre. Construction of the ship took its starting point from living tradition. Here, the traditional boatbuilders who participated in the project discuss a point at issue. Photo: Arne-Terje Sæther, KASAVI©.



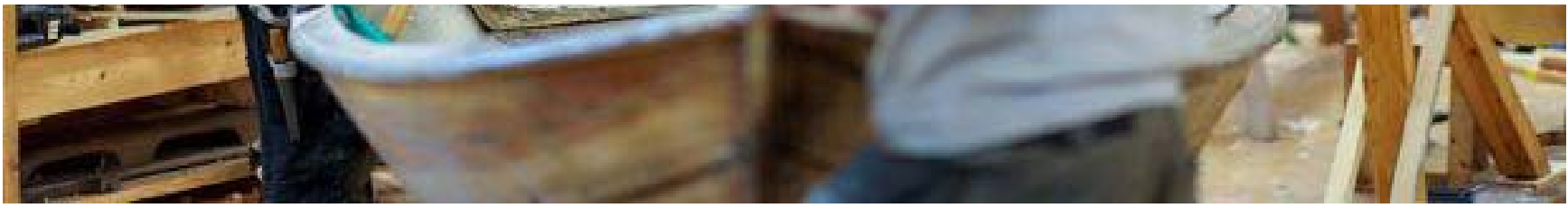


(https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/01/©-KASAVI_ATS-15-00451.jpg).



(https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/01/IMG_91861.jpg).





(https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/01/Bygging_av_Oselver.jpg).

Boatbuilder Berit Osmundsen (left) and Stig Salbu Henneman building a boat of the oselvar type. In November last year the Oselvar Boatyard was inscribed on the UNESCO register of good safeguarding practices. Photo: Vidar Langeland©.



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/01/16-Stephanie-and-Ulf-.jpg>).



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/01/17-Nordfjordsbåt.jpg>).

Utøvere med høy kompetanse

Along the Norwegian coast there are many highly skilled boatbuilders and strong centres of expertise working on the preservation and further development of traditional boatbuilding. The most important institutions are: UiT - The Arctic University of Norway, Fosen Folk High School, The Coastal Heritage Museum, the Stiftinga Sunnmøre Museum (the Sunnmøre Museum Foundation), the Goat Boat Museum and Husasnotra, Hardanger Boat Conservation Centre, Oselvar Workshop and the Norwegian Maritime Museum.

Here is a list of the most important tradition bearers:

Gunnar Eldjarn/UiT - Arctic University of Norway, Tromsø (Nordland boats, river boats, bask boats, river boat (Målselv boat), spiss boats, speil boats, Lofoten dinghies, nise), Arne-Terje Sæther, Kvaløysletta (Nordland boats, river boats, bask boats, river boat (Målselv boat), spiss boats, speil boats, Lofoten dinghies, nise), Ola Fjelltun, Kvaløysletta (Nordland boats, river boats, bask, river boat (Målselv boat), spiss boats, speil boats, Lofoten dinghies, nise), Kai Linde, Rognan (Nordland boat, Saltdal spiss boat), Ulf Mikalsen, Kjerringøy (Nordland boat, spiss boat, straums boat, fembøring/Lofoten dinghies), Einar Borgfjord, Båtskott wooden boatbuilders, Coastal Heritage Museum, Stadsbygd (Åfjord boats, goat boats, lister boats, notgavler, spiss boats, pram, Lofoten dinghies, Innherred boat, Stampåsa boat), Fosen Folk High School (Åfjord boat etc.), Håvard Haraldson Hatløy, Stiftinga Sunnmøre Museum (Sunnmøre boat, snidbetning), Sigurd Bjørkedal & Sons, Boatbuilders, Bjørkedalen (Sunnmøre boats and traditional boats), Jacob Helset, Bjørkedalen (Sunnmøre boats), Geit Boat Museum/Husasnotra, Valsøyfjord (geit boat), Peter Helland-Hansen, Hardanger ship conservation centre, (Strandebærmer, Oselvar Workshop, Os (oselvar), Jon Richard Jacobs, Haugesund (Sogne boat), Jørn Magne Flesjå, Ryfylke wooden boatbuilders (Aslak boat, Tingvik Boat), Svein Walvick, Mandal (snekke/sjekte), Sandøy Boatbuilders, Terje Planke (Sogne boat), Vestre Sandøya (snekke, sjekte), Wilhelm Dannevig, Arendal (snekke/sjekte), John A. Andersen, Risør (pram, rowing, sailing and motor sjekte), Svein Erik Øya (Sogne boat), Sven Wold, Holmsbu (Holmsbu pram), Lars Stålegård, Boat Lab at Norwegian Maritime Museum (reconstruction, new clinker-built boats).

*Boatbuilder Jouni Laiti is from Finland, but is included in this list because he is one of the few tradition bearers in the whole of Sápmi (Lapland) a master of building river boats.

Most of these boatbuilders have also taken part in various cooperative projects for building replicas and reconstructions of Viking ships and other boat types.

In a number of the coastal clubs in the Norwegian Coastal Federation, there are also persons with considerable knowledge of building, use and maintenance of traditional boats.

De fleste av disse båtbyggerne har også deltatt i ulike samarbeidsprosjekter rundt bygging av replikaer og rekonstruksjoner av vikingskip og andre båttyper.

I en rekke av kystlagene i Forbundet KYSTEN finnes også personer som har betydelig kunnskap om bygging, bruk og vedlikehold av tradisjonsbåter.

Kunnskapsoverføring

Formerly, the individual boatbuilder was part of a local tradition and built his boats in accordance with local customs, taking the timber from the forests to shape the boats according to their location, use and crew. This knowledge was passed on by practice, being handed down from master, or a knowledgeable person, to apprentice. Up until the 1980's, most of the timber boatbuilding in Norway was based on tradition rather than external design concepts. Since then the knowledge of how to build traditional boats continued an existence outside the world of formal education. By the skin of their teeth, some boatbuilding traditions survived or have been handed down, while others have been reconstructed on the basis of experience from the surviving boat traditions. Formal training in boatbuilding schools and certification schemes can only be regarded as an initial qualification here. Traditional craftsmanship is an advanced art and requires many years of experience in understanding the

complexity of the hull shape and the interaction between the hull and the rigging. It requires great expertise to understand and manipulate the form of the boat to achieve various properties.

Historisk bakgrunn

It has been usual to regard clinker-built boat construction in Norway as a part of the Nordic tradition, which can be traced far back in time. Archaeological boat finds from the period just before and after Christ show that construction methods and design must have been more or less the same from then until now. In the story of the Nordic clinker-built boat, Viking ships have been an important reference point, and a technological high point in developments which have shown few changes right up to modern times, a continuous 1000 year tradition. However, it is important to underline that there were many different boat types and there are long periods without any archaeological finds. Consequently, the question of continuous development is still not settled.

In a Nordic historical context, Sámi, Kven and Norwegian boatbuilding craft in Northern Norway has developed in close contact with Finnish, Northern Swedish and Russian traditions. Likewise, boatbuilding traditions in Southern Scandinavia have also developed across the current national boundaries, through contact with the countries round the Skagerrak, Kattegat, Baltic and North Sea.

Traditional boatbuilders are nowadays heavily aware of the historic dimensions of their craftsmanship. The goal is to maintain craft traditions while consciously building for modern-day users. The point is to define the qualities to be built into the boats in order to achieve the desired properties when the boat is taken into use.

Apart from the cutting of planks on electric planes, the tools and construction are based on the same tradition as 100-150 years ago, even though modern boats are mainly built for leisure use and not for fishing and everyday activities.

Plan for videreføring

With some exceptions, boatbuilders today are finding that the market is too small for maintaining continuity and reasonable levels of remuneration. This often limits how often and for how long apprentices can be trained on clinker-built boatbuilding.

Persons wishing to learn wooden boatbuilding have the institutional choice of upper secondary school, first taking VG1 Design and Craftsmanship and then VG2 Wooden Boatbuilding. Following VG2 comes a one or two year apprenticeship (VG3). Several boatbuilder and boatyards accept apprentices. However, only the private Plus School in Fredrikstad offers training in wooden boatbuilding at VG2 level.

Several new areas are under development in which boatbuilding skills are important and relevant. In the first place comes tourism and outdoor leisure generally, with the work of reconstruction, public education at museums and the recording and administration of the intangible cultural heritage.

The Norwegian Coastal Federation has established a network of traditional boatbuilders who cooperate closely to preserve the knowledge of the construction and use of traditional boats. This work has resulted in several initiatives, of which may be named:

- Cooperation with the coastal clubs of the the Norwegian Coastal Federation in the use of traditional boats for outdoor leisure.
- Cooperation with UiT - Arctic University of Norway, for establishing degrees at Master's and Ph.D level in the construction, use and development of traditional boats. The Norwegian University of Science and Technology and the Western Norway University of Applied Sciences are also involved here.
- Establishment of modular-based courses together with adult education

association Studieforbundet Kultur og Tradisjon for wooden boatbuilding at VG3 level.

- Cooperation with several museums in the use, exhibition and construction of traditional boats.

Since more and more women are interested in building clinker boats, there is a growing number of female boatbuilding students and apprentices. This tendency is further enhanced furthered by the explicit policy of NGOs, museums and other institutions engaged in clinker boat building to recruit more women among their staff.

Paid project positions at local museums for construction of new boats, restoration/maintenance of older boats, combined with public education can provide income for both boatbuilders and apprentices for part of the year.

Nordic cooperation in getting the Nordic clinker-built boatbuilding traditions inscribed on the UNESCO Representative List of Intangible Cultural Heritage. In this connection, the Nordic cooperative partners have initiated a process aiming to draw up a Nordic safeguarding plan for traditional clinker-built boats. Education and training in traditional boatbuilding is part of this.

Kan du bidra med innhold til artikkelen? [Foreslå bilder til bidraget \(mailto:tore@kysten.no?subject=Bilder%20til%20ditt%20bidrag%20Traditional clinker boat building\)](mailto:tore@kysten.no?subject=Bilder%20til%20ditt%20bidrag%20Traditional%20clinker%20boat%20building) eller [foreslå forbedringer av tekst \(mailto:tore@kysten.no?subject=Forslag%20til%20tekstendringer%20av%20ditt%20bidrag%20Traditional clinker boat building\)](mailto:tore@kysten.no?subject=Forslag%20til%20tekstendringer%20av%20ditt%20bidrag%20Traditional%20clinker%20boat%20building)

Spørsmål og kommentarer

Legg igjen en kommentar

Du må være [innlogget \(https://www.immateriekkulturarv.no/wp-login.php?redirect_to=https%3A%2F%2Fwww.immateriekkulturarv.no%2Fbidrag%2Ftradisjonell-klinkbygging%2F\)](https://www.immateriekkulturarv.no/wp-login.php?redirect_to=https%3A%2F%2Fwww.immateriekkulturarv.no%2Fbidrag%2Ftradisjonell-klinkbygging%2F) for å kunne kommentere.



[_ \(http://www.kulturradet.no\)](http://www.kulturradet.no)



(https://www.immateriellekulturarv.no/wp-content/uploads/2017/02/leif_harald_verkstaden.jpg).

Fleire tusen års båtbyggertradisjon

Oselvaren og tradisjonen med bruk og bygging, er oppført på UNESCO si prestisjefylte verdsarvliste for immateriell kulturarv, i kategorien beste vernepraksisar. Kunnskapen om bygging av oselvar er ein del av den nordiske klinkbåttradisjonen.

Det er Os kommune, Hordaland fylkeskommune og Os båtbyggjarlag som står bak Stiftinga Oselvarverkstaden. Føremålet er å ta vare på oselvaren og den gamle båtbyggertradisjonen.

Skrevet av Oselvarverkstaden. Sist oppdatert 12. februar 2019. Vil du gjenbruke innholdet? [Innholdet har fri gjenbruk \(https://www.immateriellekulturarv.no/fri-gjenbruk\)](https://www.immateriellekulturarv.no/fri-gjenbruk)

Om tradisjonen og kunnskapen

Oselvaren er ein smekker åpen bruksbåt, mjukt bygd av tynne materialar og berre tre bordgangar. Båten har tradisjonelt vore brukt til transport og fiske. Han er kjend som ein særst lett robåt og snøgg seglar, og i tillegg som ein trygg båt.

Oselvaren er bygd av furu og eik, lengda kan variera frå 8-18 båtaler (totallengd 4,5-10,0 m). Ein båtale er ca 55 cm. Vanlegaste storleikane er færing (9-11 båtaler) og seksæring (11-13 båtaler), men ein kan òg finna både mindre og større utgåver. Færingar vert bygd med tre bordgangar og tre band med betar over dei to fremste. Større båtar kan òg ha kjølrinne (vanleg frå 11,5 båtalers lengd), meir innved, todelt borbord og todelt ripebord.

Oselvarverkstaden byggjer båtar og tek vare på det eldgamle båtbyggjarhandverket. Den tradisjonelle båtbyggjarkunnskapen om oselvaren er framleis særst detaljert og komplett. Slik kan oselvarbyggjarane bygge båtar med nett dei eigenskapane brukarane treng.

Nokre timar kvar dag kan publikum koma inn på verkstaden og snakka med båtbyggjarane og sjå på når dei arbeider. Verkstaden har òg ei utstilling i andre høgda som illustrerer historisk bygging og bruk.

Det er stor interesse kring oselvaren og mange lag og foreningar brukar oselvaren til kapproing og kappsegling.

Grupper frå private og offentlege verksemdar, organisasjonar og undervisningsinstitusjonar får omvising på Oselvarverkstaden. Niandeklassane ved skulane i Os vitjar verkstaden kvart år i samband med prosjektarbeid om oselvaren, dette som eit tiltak i Den kulturelle skulesekken.

Oselvar boat - reframing a traditional learning process of building and use to a m...



(<https://www.immateriekkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/02/5N8A8007.jpg>).





(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/02/regatta01-2.jpg>).



(https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/02/VL2_5832_ny.jpg).



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/02/regatta08.jpg>).





(https://www.immateriekkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/02/lerling_annonse.jpg).

Utøvere med høy kompetanse

Båtbyggjarane Berit Osmundsen, Leif Harald Amundsen, Maik Riebort og Stig Salbu Henneman er tilsette på Oselvarverkstaden, men det finns og andre som kan handverket. Eit aktivt samarbeid med dei som brukar båten er særst viktig for å ta vare på tradisjonen.

Kunnskapen er vidareført fra båtbyggjarslekt som Askvik, Drange og Søvik. Ved oppstarten av Oselvarverkstaden i 1997 var Harald Dalland og Nils Olav Solbakken dei to som leverte tradisjonen vidare til dagens båtbyggjare.

Kunnskapsoverføring

Oselvarverkstaden byggjer og reparerer båtar på den gamle måten. Lærlingar, yngre og meir erfarne båtbyggjarar arbeider i lag og overføringa av kunnskap skjer gjennom samarbeid og i praktisk arbeid.

Historisk bakgrunn

På 1800-talet var oselvaren den dominerande båttypen mellom fiskarane langs heile Hordalandskysten, og etter den store omveltinga i fiskeria kring førre hundreårsskifte, då fiskarane byrja ta i bruk større båtar som dei sette motor i, var det berre Os og Strandebarm som overlevde som båtbyggjarbygder i Hordaland.

Han har vore kjend som ein særst lett robåt og snøgg seglar, og i tillegg som ein trygg båt.

Båten fekk ein symbolsk og kanskje viktigare status då borgerskapet i Bergen tok den i bruk på slutten av 1800-tallet. Båttypen blei mot slutten av 1800-tallet óg tatt i bruk som regattabåt.

I 2009 blei båten kåra til Norges Nasjonalbåt gjennom ein folkeleg avstemming. I dag brukast båten til regattasegling, men ikkje minst til friluftsliv og fritidsfiske med tradisjonelle reiskap.



[.https://www.immateriellekulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/gavlboat-2012-1.jpg](https://www.immateriellekulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/gavlboat-2012-1.jpg)

Båtdraging av ny gavlbåt i Jakobsgarden 2012. Foto: Tove Aurdal Hjellnes

Båtdraging på Bjørkedalen

Båtdraging er prosessen med å få ferdige klinkbygde trebåtar ut av båtskota på Bjørkedalen og ned til fjorden, omlag ti kilometer unna. Det omfattar dugnad, mannemakt, hestar eller traktor/lastebil. I den lokale dialekta snakkar ein om båtedraging.

Skrevet av Tove Aurdal Hjellnes. Sist oppdatert 11. mars 2020. Vil du gjenbruke innholdet? [Innholdet har begrenset gjenbruk](https://www.immateriellekulturarv.no/begrenset-gjenbruk) (<https://www.immateriellekulturarv.no/begrenset-gjenbruk>)

Om tradisjonen og kunnskapen

Båtbygging og båtdraging er tradisjonar som heng saman på Bjørkedalen i Volda. På det meste var det tjuesju båtbyggeri i bygda, som ligg om lag ei mil frå fjorden. Det seier seg sjølv at det var hardt arbeid å få dei ferdige båtane frå båtskota til sjøen, som oftast til Kile eller Straumshamn. Det var dugnad og samarbeid, og om det var vêr og føre til det, drog ein gjerne fleire båtar på same dag.

Klinkbygging er den tradisjonelle måten å bygge båtar på på Bjørkedalen. Småprodusentar har båtbygging som attåttnæring, og bruker teknikkar og materiale som er vanlege langs heile norskekysten. Handverket er ein variant av den felles nordiske klinkbåttradisjonen.

På Bjørkedalen har det vore bygt båtar i over tusen år. Ein har lokalt skriftlege kjelder som viser at det vart bygt båtar her på 1500-talet. Lokalhistorikaren Per Årviknes fortel at Saxe Balle (1534 - 1620) bygde både båtar og jekter. I Snorre vert det fortalt at Håkon Jarl var i Halkjelsvik for å reparere båtane sine før slaget i Hjørungavåg på slutten av 900-talet. Halkjelsvik er det gamle

namnet på sentrum i Volda. Det er naturleg å rekne med at båtdragning har vore praktisert like lenge. Båtane måtte ut av skotet og ned til fjorden den gongen også.

I første fase for å drage båten ut av skotet, treng ein folk, støer og lunnar. Kor mange menn, kjem an på storleiken på båten. Karane fordeler seg på begge sider og står med ryggen mot båten; held den oppe, balanserer den og flyttar den framover på lunnane. Ein mann ropar og styrer det heile, sidan det er særst viktig at alle er samkøyrde og tar i samstundes. Arbeidet er ikkje heilt ufarleg.

Om båten var tung, brukte ein tidlegare hestar til å dra medan mennene stødde. Etter kvart som motoren og bilen kom, gjekk ein over til traktor, lastebil eller gravemaskin.

Når båten er ute av skotet, er det enno lang veg til sjøen. Denne delen av prosessen har utvikla seg frå hest og menn, via hest og vogn til lastebil eller traktor med hengar. Uansett hjelpemiddel på vegen, er ein avhengig av mannemakt både for å få båten ut av skotet og for i siste fase å få den på fjorden.

Sidan det vart bygt båtar på omtrent kvar gard i bygda, var det kvar sin gong å hjelpe kvarandre. Alle stilte på dugnad når det var båtdragning, nabofeidar vart lagde til side slike dagar. Ein var avhengig av hjelp frå kvarandre.

Båtbyggaren plikta å halde dugnadsfolket med noko å styrke seg på. Båtdraginga var hardt arbeid og kunne ta heile dagen, då det var langt ned til fjorden. Kvinnene sytte for maten. Før brødiskivene kom, var dravle kokt av surmjølk (skjør) vanleg nistemat. Som regel var det blanda inn kald havregraut. Soppe var noko liknande. Det var skjør og flatbrød i småbitar, som ein blanda saman og åt med skei. Til drikke vart det ofte nytta noko som vart kalla syreblende, halvt om halvt myse og vatn. Saupet som ein fekk etter kinning av smør, vart også nytta. Kvinnene serverte dessutan rømmegraut og potetball.

Det var vanleg også før i tida at kjøparane av båtane var til stades under båtdraginga og sjøsettinga. Dei var då gjerne rause med kjøpeskålen, ikkje berre til båtbyggaren. I nyare tid har det ofte vore bryggja kornøl når store båtar skal ut av skotet.

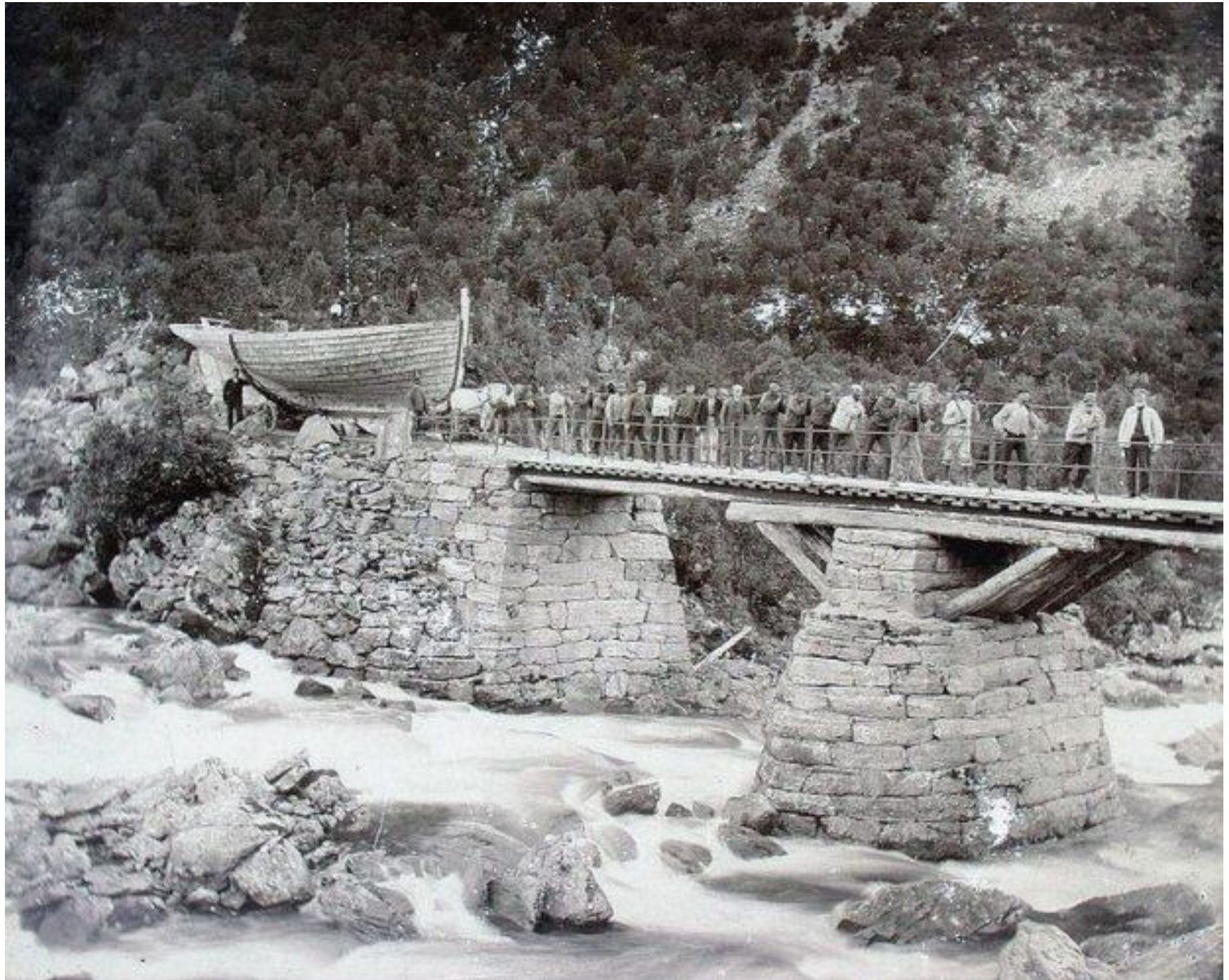
Det var i første rekke karane på gardane rundt Bjørkedalsvatnet som deltok i båtdraginga; bonden/båtbyggaren, sønene, tenestefolk. På førehand hadde ofte gutane hatt oppgåva med å gå rundt på gardane og seie frå om at det skulle vere båtdragning.

Frå 1970-talet og framover vart det bygt store vikingskipskopiar i Jakobsgarden. Då tok båtdraginga fleire dagar og det vart invitert til deltaking gjennom annonser og plakatar. Fleire tusen var tilstades ved nokre av desse båtdragingane.

Kor mange som deltek under ei båtdragning i dag, kjem an på storleiken på båten. Båtbyggjarane er alltid involverte. Ofte deltek også dei som har bestilt båten, dei næraste grannane og andre interesserte. Er båtane store, treng en framleis mykje folk for å få båten ut av skotet. Ei og anna dame er med, men det er framleis i hovudsak karar som tek del i det tunge arbeidet.

Mange er spesielt interesserte i tradisjonane og kunnskapen knytt til båtbygging, og ser på båtdragning som ei moglegheit til å vere litt involverte i dette. Ikkje minst er dei hundreogtjue medlemmane i Bjørkedal kystlag opptekne av å ta vare på og vidareføre desse tradisjonane.

Det vert ikkje bygd like mange båtar som tidlegare, men båtdragning i ei eller anna form er stadig like nødvendig når ein båt skal leverast.



(<https://www.immaterieelkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/A-brua.jpg>).

[https://www.immaterieelkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/A-brua.jpg](#)



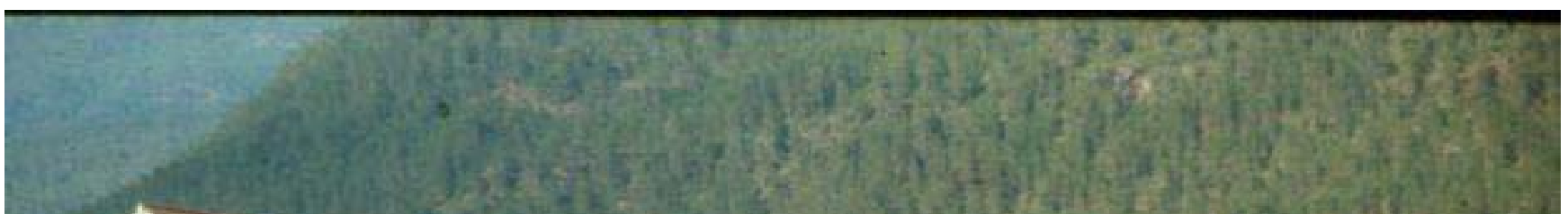


(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/Bjk-009-51b2.jpg>).



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/Eidseflot-2.jpg>).

Olav Nilsen på traktor med ein båt Jakob Helset har bygt på båtvogna. Straumshamn tidleg på 1970-talet. Bildeigar: Hans Peter Eidseflot





(<https://www.immateriellekulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/Ny-båt-fra-Jakob-Helset.jpg>).



(<https://www.immateriellekulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/Olav.jpg>).





(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/Holmevika-foto-Per-Arild-Bjorkedal.jpg>).



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/Jakob-S-5.jpg>).





(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/Jakob-S-6.jpg>).

Knarren Saga Siglar vert dratt ut av det gamle båtskotet i Jakobsgarden i 1983. Bildeigar: Jakob S. Bjørkedal



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/Jakob-S-7.jpg>).





(https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/DSC_0070.jpg).

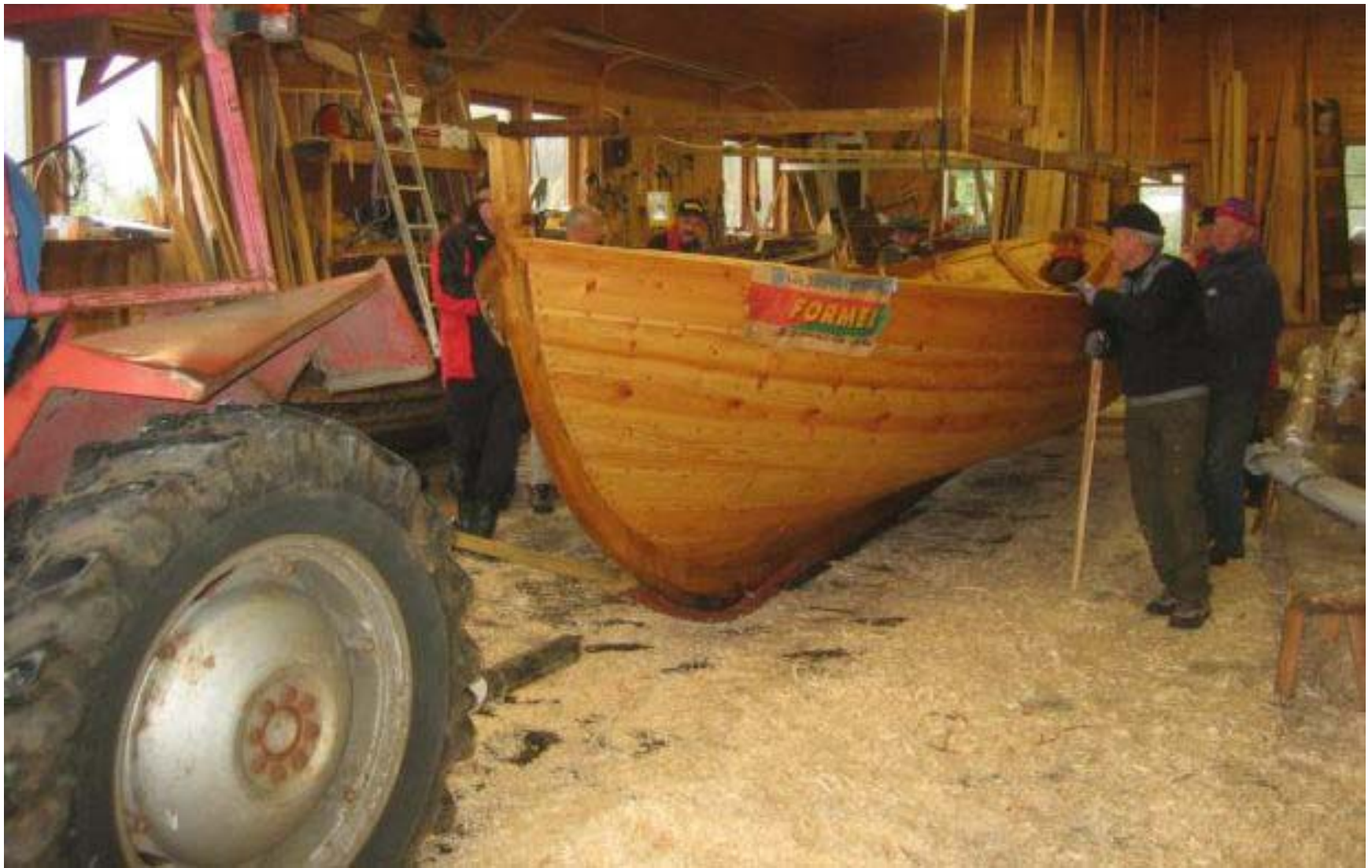
Gavlåbåt på veg ut av Jakobsskotet 2012. Foto: Tove Aurdal Hjeltnes



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/Gaia-foto-Per-Arild-Bjorkedal.jpg>).

Sjøsetting av Gaia (replika av Gokstadskipet) 1990. Bygt av Sigurd Bjørkedal og Søner Båtbyggeri. Foto: Per Arild Bjørkedal





(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/Nelly-2010-Jakobsgarden.jpg>).

Frå skotet i Jakobsgarden 2010. Foto: Tove Aurdal Hjeltnes



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/Sunnmørsjekta.-Foto-PA-Bjørkedal.jpg>).

Sunnmørsjekta bygt av Sigurd Bjørkedal og Søner Båtbyggeri i Jakobsgarden 2000. Foto: Per Arild Bjørkedal



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/gavlbat-2012-1-1.jpg>).

Båtdragning av ny gavlbåt i Jakobsgarden 2012. Foto: Tove Aurdal Hjellnes



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/03/Bjk-004-1b3.jpg>).

Utøvere med høy kompetanse

Sjølv om mange er med under ei båtdragning, er det dei som har vakse opp med båtbygginga på Bjørkedalen som kan å flytte og balansere ein båt på ein trygg måte. I hovudsak er dette mennene i bygda.

Kunnskapsoverføring

Som med båtbygging, vert kunsten å dra ein båt ut av skotet overført frå generasjon til generasjon. Ein lærer av å ta del, av å sjå korleis dei erfarne gjer det og få lov å prøve seg. Ungane er til stades frå dei er små, og tek del etter kvart som dei veks til.

Historisk bakgrunn

Ein deler gjerne utviklinga av båtdraginga i tre fasar: utan veg, med veg og båtvojn, og med traktor, kran eller lastebil etter at motoren kom.

Før vegen kom, vart båtane enten rodd over dei tre vatna mellom Bjørkedalen og Kilsfjorden (Bjørkedalsvatnet, Mevatnet og Nestevatnet) eller dratt over isen om vinteren, og dratt eller haldne att i nedoverbakkar på lunnar av folk og hestar mellom vatna. Det var lagt permanente lunnar. Store båtar vart bygde nede ved fjorden.

I 1870-åra løyvde Stortinget 7500.- kr til veg, bru og båtvojn. Det vart bygt bru over Vassendelva og veg frå Bjørkedalen til Straumshamn. Ingeniør Heyerdahl og vegmeister Rosenquist teikna ei båtvojn som vart bygt av ein vognmakar på Veblungsnes i Romsdalen. Båtdraginga vart no mykje lettare, ein kunne bruke hjulgående køyretøy heilt til sjøen. Og ein kunne bygge større båtar heime på Bjørkedalen.

Då motoren kom utover på 1900-talet og folk skaffa seg bil og traktor, vart båtdraging endå enklare.

Plan for videreføring

Båtane må framleis ut av skota og ned til fjorden på ein aller annan måte. Ein er avhengig av folk og mannemakt i delar av prosessen, men brukar i større grad enn tidlegare maskiner.

Det er vesentleg at handverket og tradisjonen med trebåtbygging held fram, at marknaden for trebåtar held seg oppe. Dersom ein framleis bygger båtar på Bjørkedalen, vil også båtdraging halde fram.

Å ta del i båtdraging var i tidlegare tider ei plikt og tungt arbeid. No vert det bygt færre båtar, og båtdraging og sjøsetting skjer sjeldnare og vert av dei som ikkje er midt oppe i det, sett på som eksotisk. Mange ønskjer å ta del i hendinga.

Mange av medlemmane i Bjørkedal kystlag er medlemar i akkurat dette kystlaget fordi dei ønskjer å støtte opp om båtbygginga og tradisjonane rundt dette.

Gjennom prosjektet "Adopter eit kystkulturminne" (2012-14) inviterte Forbundet KYSTEN lokallaga sine til å adoptere eit kulturminne frå sitt lokalmiljø. Bjørkedal kystlag valde då å adoptere båtdraging. Kystlaget har hatt innsamling av gamle bilde, skrive artiklar og prøver å invitere seg sjølv når båtar skal ut av skota.

Også Bjørkedal gredautval og Bjørkedal båtsamlingar er med på å sette fokus på båtdraging og båtbygging.

Kjelder:

Helset, Karl: Bjørkedalen i Volda. Ei båtbyggjargrend langt til dals. I: Årsskrift frå Volda Sogelag 1977, s 7-29



[.https://www.immateriellekulturarv.no/wp-content/uploads/2017/09/gavlbat-2012-1.jpg](https://www.immateriellekulturarv.no/wp-content/uploads/2017/09/gavlbat-2012-1.jpg)

Båtdragning av ny gavlbåt i Jakobsgarden 2012. Foto: Tove Aurdal Hjellnes

Boat pulling at Bjørkedalen

Boat pulling is the the process of bringing a finished clinker-built wooden boat out of the boat shed at Bjørkedalen and down to the fjord, about 10 kilometres distant. This requires community participation, muscle power, horses or tractors/lorries, all called, in local parlance, “boat pulling”.

Skrevet av Tove Aurdal Hjellnes. Sist oppdatert 12. februar 2020. Vil du gjenbruke innholdet? [Innholdet har begrenset gjenbruk](https://www.immateriellekulturarv.no/begrenset-gjenbruk) (<https://www.immateriellekulturarv.no/begrenset-gjenbruk>)

Om tradisjonen og kunnskapen

Boatbuilding and boat pulling are related traditions in Bjørkedalen in the Volda district, West Norway. At its height, there were 27 boatbuilders in the settlement, which lies some ten kilometres from the fjord. It goes without saying, it was hard work getting the finished boats from the boatbuilder’s shed down to the water, generally at Kile or Straumshamn. It required community effort and cooperation, and if the roads and weather were fit, several boats were often pulled on one day.

Clinker construction is the traditional way of building boats at Bjørkedalen. The smallholders have boatbuilding as a side occupation and use the techniques and materials common to the entire Norwegian coast. The craftsmanship is a variant of the shared Norwegian clinker-built boat tradition.

Boats have been built at Bjørkedalen for over 1000 years. Local written sources show that boats were being built here in the 16th century. Local historian Per Årviknes reports that Saxe Balle (1534-1620) was building both boats and sailing vessels. The Heimskringla Saga states that Earl Håkon was in

Halkjelsvik to repair his boats before the battle of Hjørungavåg at the end of the 10th century. Halkjelsvik is the old name for Volda centre. It is natural to assume that boat pulling has been practised for just as long, as the boats had be removed from the shed and taken down to the fjord even then.

The first phase, pulling the boat out of the shed, requires people, slipways and keel blocks. How many people depends on the size of the boat. The helpers spread out on both sides, with their back to the boat; they hold it up, balance it and move it forward over the keel blocks. One man shouts out instructions for everyone, as it is very important that everyone works together and pulls in unison. The work is not without its dangers.

With heavy boats, horses used to be employed for pulling while the men supported the boat. As motorised vehicles became common, tractors, lorries or diggers were taken into use.

Once the boat is out of the boatshed, there is still a long way down to the fjord. This part of the process has developed from horses and men via horses and carts to tractors with trailer. Whatever the means used, muscle power is essential for getting the boat out of the shed and the final phase of getting it onto the fjord.

As boats were built on practically every farm in the settlement, each farmer received help from the others. Everyone made themselves available for boat pulling, and neighbourhood feuds were set aside on those days. Each was dependent on help from the others.

The boatbuilder stood ready with refreshments for the volunteers. Boat pulling was hard work and could take all day, as it was a long way down to the fjord. The women prepared the food. Before sandwiches became commonplace, "dravle" (simmered sour milk with whey) was the usual picnic food. As a rule, this was mixed with cold porridge. A similar dish was called "soppe". This was skyr with bits of flat bread, mixed up and eaten with a spoon. As drink something called "syreblende" was often used. This was half whey and half water. The fluid left over from churning butter was also used. The women would also serve potato dumplings and porridge made with soured cream. In days gone by, it was also usual for the boat's buyers to be present during pulling and launching. They were often generous with drinks to seal the bargain and not just to the boatbuilder. In later times, the pale "kornøl" beer was often brewed when large boats were ready for moving from the boatyard.

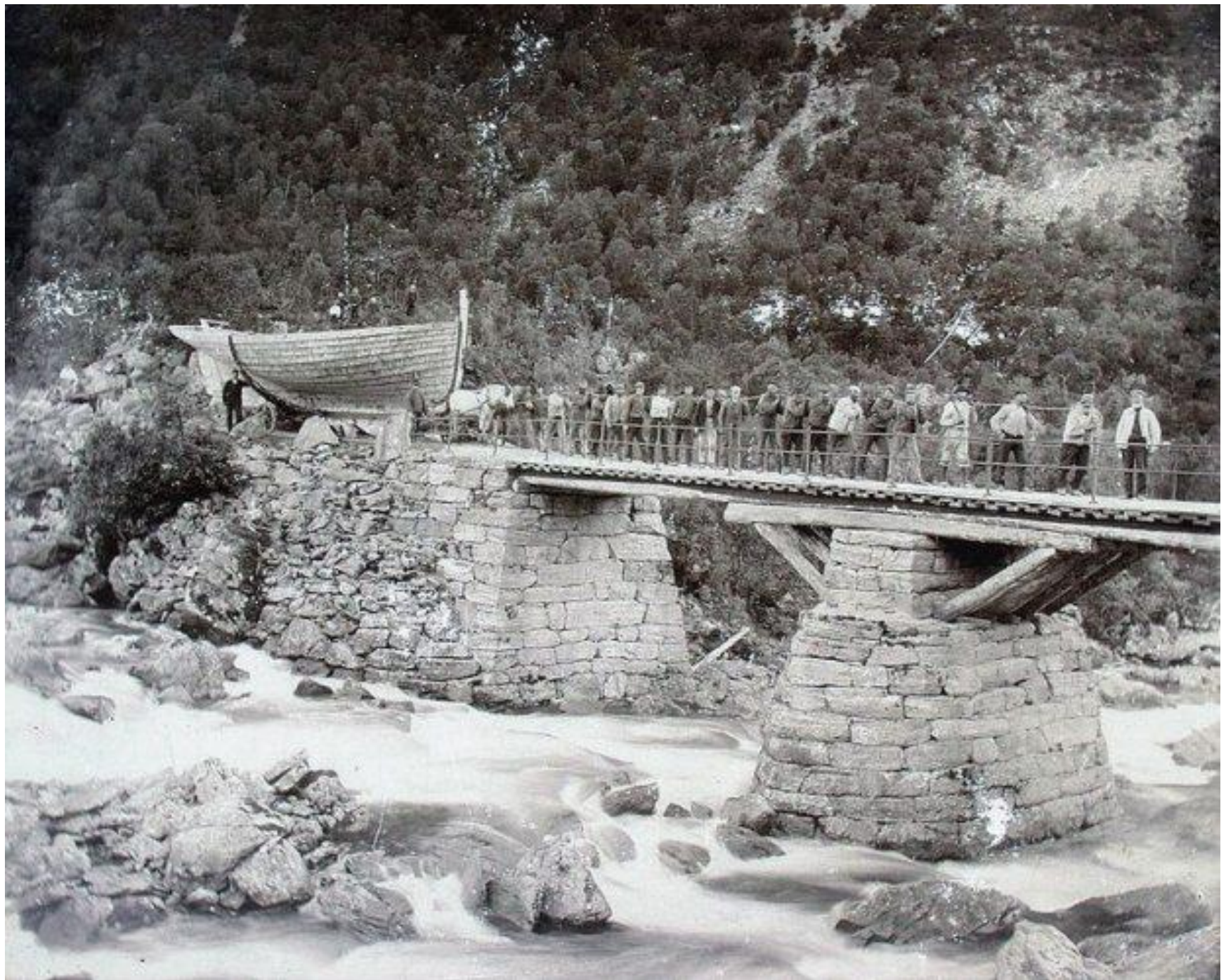
The people who took part in boat pulling were primarily the men from the farms round the Bjørkedalen lake; farmers/boatbuilders, their sons and farm hands. The young men often had the task of going round the farms to give notice of the boat pulling.

From the 1970's onwards, large copies of the Viking ships were built at Jakobsgården. The boat pulling would take several days, and advertisements and posters were used to invite people to take part. Several thousands were sometimes present for these boat pulling days.

The number of people taking part in present-day boat pulling depends on the size of the boat. The boatbuilders themselves are always involved. Often the people who ordered the boat are also present, together with neighbours and other interested persons. Large boats still require lots of people to get the boat out of the stocks. The odd woman can be seen, but it is mainly the men who shoulder the heavy work.

Many have a special interest in the traditions and craftsmanship associated with boatbuilding and see boat pulling as a way of getting involved. Not least the 120 members of the Bjørkedal Coastal Club are eager to encourage and perpetuate these traditions.

The number of boats built is fewer than before, but boat pulling of some kind is still necessary for delivery.



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/09/A-brua.jpg>).

https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/09/A-brua.jpg





(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/09/Bjk-009-51b2.jpg>).



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/09/Eidseflot-2.jpg>).

Olav Nilsen på traktor med ein båt Jakob Helset har bygt på båtvogna. Straumshamn tidleg på 1970-talet. Bildeigar: Hans Peter Eidseflot





(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/09/Ny-båt-fra-Jakob-Helset.jpg>).



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/09/Olav.jpg>).



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/09/Holmevika-foto-Per-Arild-Bjorkedal.jpg>).



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/09/Jakob-S-5.jpg>).



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/09/Jakob-S-6.jpg>).

Knarren Saga Siglar vert dratt ut av det gamle båtskotet i Jakobsgarden i 1983. Bildeigar: Jakob S. Bjorkedal





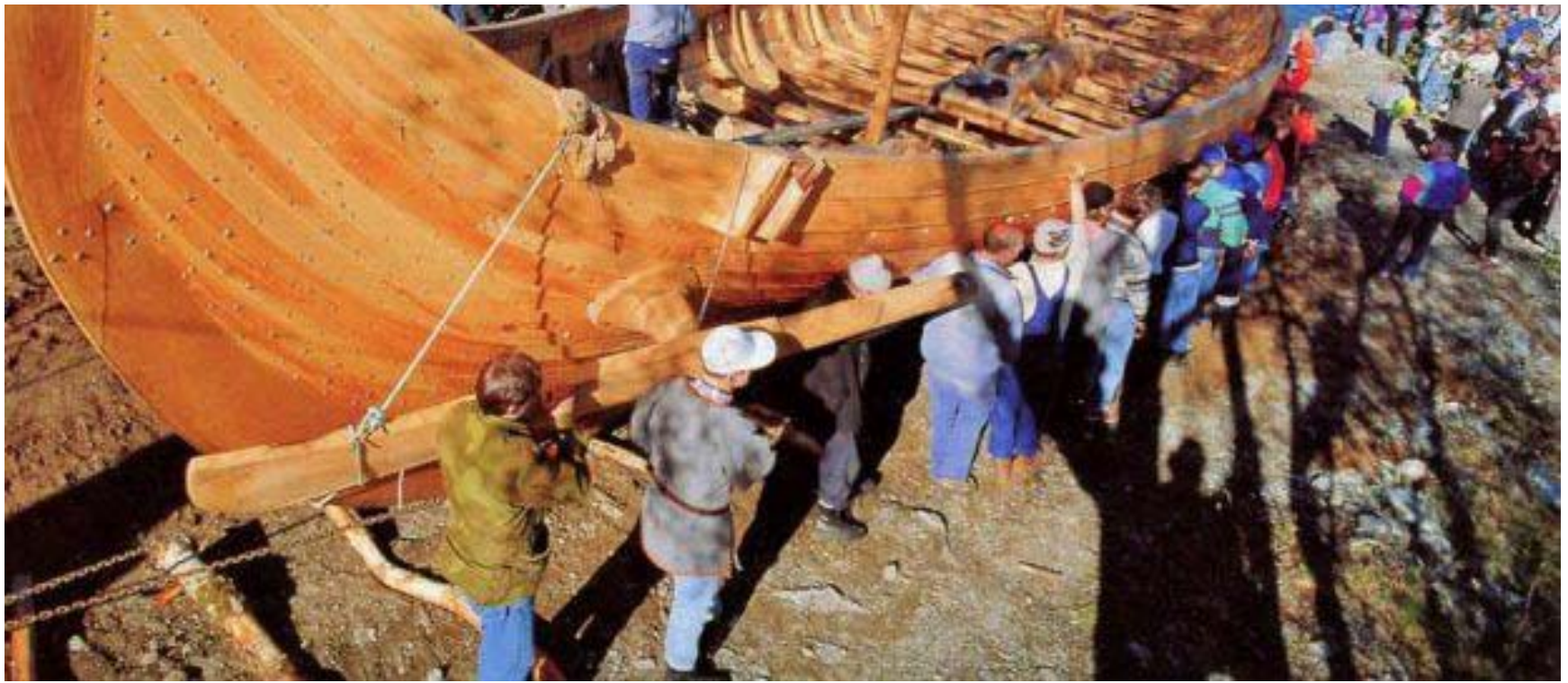
(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/09/Jakob-S-7.jpg>).



(https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/09/DSC_0070.jpg).

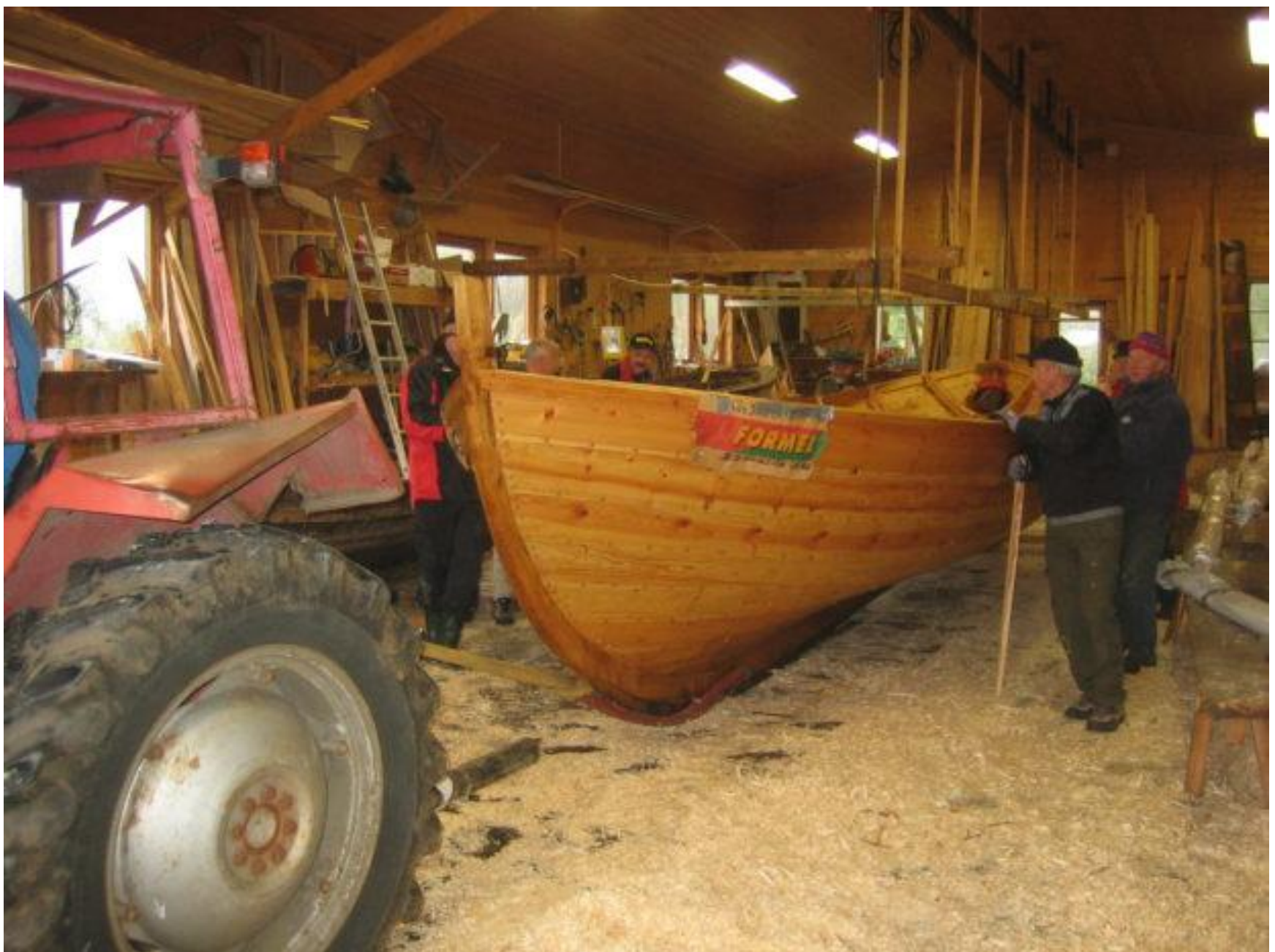
Gavlått på veg ut av Jakobsskotet 2012. Foto: Tove Aurdal Hjellnes





(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/09/Gaia-foto-Per-Arild-Bjorkedal.jpg>).

Sjøsetting av Gaia (replika av Gokstadskipet) 1990. Bygt av Sigurd Bjørkedal og Søner Båtbyggeri. Foto: Per Arild Bjørkedal



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/09/Nelly-2010-Jakobsgarden.jpg>).

Frå skotet i Jakobsgarden 2010. Foto: Tove Aurdal Hjellnes





(<https://www.immateriekkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/09/Sunnmørsjekta.-Foto-PA-Bjorkedal.jpg>).

Sunnmørsjekta bygt av Sigurd Bjørkedal og Søner Båtbyggeri i Jakobsgarden 2000. Foto: Per Arild Bjørkedal



(<https://www.immateriekkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/09/gavlbåt-2012-1.jpg>).

Båtdragning av ny gavlbåt i Jakobsgarden 2012. Foto: Tove Aurdal Hjellnes





(<https://www.immateriellekulturarv.no/wp-content/uploads/2017/09/Bjk-004-1b3.jpg>).

Utøvere med høy kompetanse

Though many take part in a boat pulling, it is those who have grown up with boatbuilding in Bjørkedalen who master the safe moving and balancing of the boats. In the main, this is the men of the settlement.

Kunnskapsoverføring

As with boatbuilding, the art of pulling a boat from the stocks has been passed down from generation to generation. People learn by taking part, seeing how the experienced hands do it, and being allowed to try it for themselves. Young people are present from an early age and start to take part as they grow older.

Historisk bakgrunn

The development of boat pulling is usually divided into three phases: without roads, on the road with a trailer, and with tractor, crane or lorry after motors were introduced.

Before the road was laid, the boats were either rowed over the three lakes (Bjørkedalsvatnet, Mevatnet and Nestevatnet) between Bjørkedalen and Kils Fjord or pulled over the ice in the winter and pulled or restrained on keel blocks down the hills between the lakes by people and horses. Permanent keel blocks were laid down. Large boats were built down by the fjord.

In the 1870's, the Norwegian Parliament granted a subsidy of 7500 kroner for roads, bridges and boat trailers. A bridge was built over the Vassend River and a road from Bjørkedalen to Straumshamn. Engineer Heyerdahl and Road Surveyor Rosenquist designed a boat trailer which was constructed by a wainwright at Veblungsnes in Romsdalen. This made boat pulling much easier, as wheeled vehicles could be used all the way down to the fjord. And it became possible to build larger boats back home in Bjørkedalen.

When the internal combustion engine made its entry in the 20th century and people were able to buy a car and tractor, boat pulling became even simpler.

Plan for videreføring

Boats still have to be brought out of the stocks and down to the fjord in one way or another. People and manpower are still necessary for parts of the process, but machinery is used to a greater extent than before.

It is important that the craft and tradition of wooden boatbuilding continues, and that the market for wooden boats is maintained. While boats are still built at Bjørkedalen, boat pulling will also continue.

In days gone by, boat pulling was a duty and hard work. Now that fewer boats are being built, boat pulling and launching is becoming rarer and viewed by outsiders as something exotic. Many people are eager to join in.

Many of the members of the Bjørkedal Coastal Club are members precisely because they wish to support boatbuilding and its traditions.

Sources:

Helset, Karl: Bjørkedalen i Volda. Ei båtbyggjargrend langt til dals. I: Yearbook of Volda Sogelag (Local History Society) 1977, p. 7-29

Helset, Jakob: Båtedraging. I: Voldaminne, 2014, p. 51-59.

Aarviknes, Per: Volda-soga III: Farms and families, Volda Bygdebok (Local History Book) Committee, 1973.

With its project “Adopt a coastal cultural heritage site or practice” (2012-2014), KYSTEN Federation invited local clubs to adopt a local heritage site or practice. Bjørkedal Coastal Club decided to adopt boat pulling. The Coastal Club has collected old photos, written articles and volunteers to be present when boats are being taken from the stocks.

Bjørkedal Neighbourhood Committee and Bjørkedal Boat Collections are helping to put focus on boat pulling and boat building.

Kan du bidra med innhold til artikkelen? [Foreslå bilder til bidraget \(mailto:tove.hjellnes@gmail.com?subject=Bilder%20til%20ditt%20bidrag%20Boat pulling at Bjørkedalen\)](mailto:tove.hjellnes@gmail.com?subject=Bilder%20til%20ditt%20bidrag%20Boat%20pulling%20at%20Bj%20rkedalen) eller [foreslå forbedringer av tekst \(mailto:tove.hjellnes@gmail.com?subject=Forslag%20til%20tekstendringer%20av%20ditt%20bidrag%20Boat pulling at Bjørkedalen\)](mailto:tove.hjellnes@gmail.com?subject=Forslag%20til%20tekstendringer%20av%20ditt%20bidrag%20Boat%20pulling%20at%20Bj%20rkedalen)

Spørsmål og kommentarer

Legg igjen en kommentar

Du må være [innlogget \(https://www.immateriekkulturarv.no/wp-login.php?redirect_to=https%3A%2F%2Fwww.immateriekkulturarv.no%2Fbidrag%2Fbatdragning-dialekt-batedraging%2F\)](https://www.immateriekkulturarv.no/wp-login.php?redirect_to=https%3A%2F%2Fwww.immateriekkulturarv.no%2Fbidrag%2Fbatdragning-dialekt-batedraging%2F) for å kunne kommentere.



[_ \(http://www.kulturradet.no\)](http://www.kulturradet.no)



(https://www.immaterieellkulturav.no/wp-content/uploads/2020/02/DSC_0070.jpg).

Tradisjonell bruk av klinkbygde båter

I minst to tusen år har man rodd og seilt åpne klinkbygde båter i Norge. Båtene var tidligere en forutsetning for både matauk og mobilitet i små og store samfunn langs hele kysten. Lokale kystlag, foreninger, museer, og andre miljøer langs hele norskekysten fører i dag kunnskapen om bruk videre gjennom aktiviteter som turer, roing, seiling, stevner, fiske og miljøvennlig friluftsliv.

Written by Tore Friis-Olsen. Last updated 11. February 2020. Do you want to reuse the content? [The contents are licensed for unlimited reuse \(https://www.immaterieellkulturav.no/unlimited-reuse\)](https://www.immaterieellkulturav.no/unlimited-reuse)

About the tradition and knowledge

I denne artikkelen fokuserer vi først og fremst på de åpne klinkbygde trebåtene som finnes i et stort antall på kysten, i fjorder, innsjøer og vassdrag. Utøverne av tradisjonen rundt de klinkbygde båtene er knyttet til en rekke lokale kystlag, foreninger, museer og kystkultursentra. Mange av utøverne er uahvengige privatpersoner som eier klinkbygde båter.

Aktivitetene består i hovedsak av bruk og vedlikehold av båtene - sjømannskapet som hører disse båtene til. Båtene brukes til rekreasjon og friluftsliv, formidling og sosialt felleskap. Noen miljøer arrangerer jevnlig kapproing og kappseilas. Fremdriftsmidlene er i hovedsak vind- og muskelkraft mens enkelte av båttypene er motordrevne, som snekkene på sørlandet.



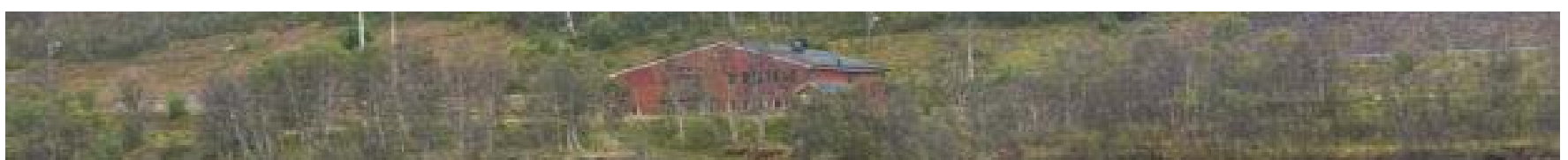
(<https://www.immateriekkulturav.no/wp-content/uploads/2020/02/foto-Ulf-Mikalsen-2.jpg>).

Nordlandsbåt i fin seilas inn Vestfjorden i Lofoten. Foto: Ulf Mikalsen.



(https://www.immateriekkulturav.no/wp-content/uploads/2020/02/IMG_1457.jpg).

Sunnfjordbåt på besøk i Masfjorden i Nordhordland. Foto: Tore Friis-Olsen.





(<https://www.immateriekkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/02/©-KASAVI-Arne-Terje-Sæther-08-26412.jpg>).

Det må erfaring til for å stake elvebåt i Tanaelva. Foto: Arne-Terje Sæther, KASAVI.



(https://www.immateriekkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/02/om-oss-Foto-Adnan_Icagic1.jpg).

I Arctandria - Tromsø kystlag arrangeres turer med tradisjonelle klinkbygde nordlandsbåter. Kystlaget er opptatt å overføre kunnskapen om roing og seiling til barn og ungdom. Foto: Adnan Icagic.





(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/02/Gaia-og-småbåter-inn-til-landsstevnet-2015.png>).

Vikingskipet Gaia (kopi av Gokstadskipet) seiler inn til Sandefjord eskortert av små klinkbygde tradisjonsbåter. Foto: Kristian Engelsen.



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2020/02/Nye-magasinet-foto-Tomasz-A.-Wacko-88-of-397.jpg>).

Sandra Márjá West setter ut sin elvebåt på Karasjohka. Båten har hun bygget selv. Læremesteren hennes var båtbyggeren Jouni Laiti fra Utsjok i Finland. Foto: RidduDuottarMuseat.





(<https://www.immateriekkulturav.no/wp-content/uploads/2020/02/Vårpuss-på-Bygdøy.jpg>).

Medlemmer i Kystlaget Viken er samlet til dugnad på Bygdøynes i Oslo. Det er vår og båtene skal klargjøres for sommersesongen. Foto: Tuva Løkse.

Knowledge transfer

I kystlagene og andre miljøer finnes aktive personer med mye kunnskap som bidrar til at ferdigheter og praksis opprettholdes. Kunnskap utveksles mellom generasjoner og ikke minst fra kyndige eldre tradisjonsbærere til nye, ofte yngre brukere av båtene. Noen av kunnskapsbærerne har roller som kurs- eller turledere. Kunnskapsoverføringen skjer både gjennom formell og uformell læring. Det arrangeres mange kurs og denne virksomheten skjer oftest som organisert voksenopplæring gjennom flere studieforbund, først og fremst Studieforbundet kultur og tradisjon.

Bruken av båtene inngår i et kunnskapskompleks der kjennskap til naturelementer som vær, vind og landskapsforståelse er grunnlag for navigering og sikker ferdsel til sjøs. Når det gjelder bygging og vedlikehold av båtene legges det vekt på overføring av tradisjonskunnskap og antikvarisk vern. Personer innenfor utøverbiljøene har mye praktisk kunnskap om materialbruk og vedlikeholdsprodukter som for eksempel bruk av linolje og tjære.

Ombord i båtene, under fart, har mannskapet klare og spesifikke roller. Hver enkelt må kjenne sine oppgaver og sitt ansvarsområde. Tradisjonelt har høvedsmannen på de klinkbygde båtene blitt valgt av mannskapet på bakgrunn av dyktighet. Denne praksisen gjennomføres i dag. Dagens høvedsmenn og -kvinner har viktige roller som formidlere og kunnskapspersoner og har ofte med seg nye eller mindre erfarne brukere. På mindre klinkbygde båter følges i prinsippet systemet som på de litt større båtene men rollene er ikke like klare her. Det legges stor vekt på opplæring i sikkerhet og godt sjømannskap ved bruk av båtene.

Kunnskapen og praksisen rundt bruken av de klinkbygde båtene er også en del av den nordiske klinkbåttradisjonen.

Plan for preservation

I miljøene som er aktive med bruk av de klinkbygde båtene er det en bevisst strategi å videreføre kunnskap og praksis. Det arbeides både lokalt, nasjonalt og nordisk med planer for vernetiltak. Et eksempel på type tiltak som det arbeides med er økt satsning på friluftsliv med bruk av små åpne klinkbygde tradisjonsbåter som en strategi for å øke kunnskapen om vern og bruk.

Det pågår et nordisk samarbeid som har som mål å få innskrevet nordiske klinkbåttradisjoner på UNESCOs representative liste over menneskehetens immaterielle kulturarv. I samband med det har de nordiske samarbeidspartnerne initiert en prosess som tar sikte på å utarbeide en nordisk verneplan for tradisjonelle klinkbygde båter. Kunnskap om bruk av klinkbygde båter skal inngå i denne verneplanen.

Can you contribute with content? **Suggest photos** ([mailto:tore@kysten.no?subject=Bilder%20til%20ditt%20bidrag%20Tradisjonell bruk av klinkbygde båter](mailto:tore@kysten.no?subject=Bilder%20til%20ditt%20bidrag%20Tradisjonell%20bruk%20av%20klinkbygde%20båter)) or **propose improvement of text** ([mailto:tore@kysten.no?subject=Forslag%20til%20tekstendringer%20av%20ditt%20bidrag%20Tradisjonell bruk av klinkbygde båter](mailto:tore@kysten.no?subject=Forslag%20til%20tekstendringer%20av%20ditt%20bidrag%20Tradisjonell%20bruk%20av%20klinkbygde%20båter))

Questions and comments

Leave a Reply

You must be [logged in](https://www.immateriekkulturarv.no/wp-login.php?redirect_to=https%3A%2F%2Fwww.immateriekkulturarv.no%2Fbidrag%2Ftradisjonell-bruk-av-klinkbygde-bater%2F) (https://www.immateriekkulturarv.no/wp-login.php?redirect_to=https%3A%2F%2Fwww.immateriekkulturarv.no%2Fbidrag%2Ftradisjonell-bruk-av-klinkbygde-bater%2F) to post a comment.



[_ \(http://www.kulturradet.no\)](http://www.kulturradet.no)



(https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/11/DSC_0070.jpg).

Traditional use of clinker-built boats

For at least two thousand years, open clinker-built boats have been rowed and sailed in Norway. In days gone by, the boats were essential for both food provision and mobility in large and small communities up and down the coast. Local Coastal clubs, associations, museums and other groups on the Norwegian coast are currently involved in passing on the knowledge through environmentally friendly outdoor leisure, such as trips, rowing and sailing.

Skrevet av Tore Friis-Olsen. Sist oppdatert 11. februar 2020. Vil du gjenbruke innholdet? [Innholdet har fri gjenbruk \(https://www.immaterieellkulturarv.no/fri-gjenbruk\)](https://www.immaterieellkulturarv.no/fri-gjenbruk)

Om tradisjonen og kunnskapen

This article is mainly concerned with the open clinker-built wooden boats seen in great numbers on the Norwegian coast and in the Norwegian fjords, lakes and waterways. Exponents of the clinker-built boat traditions are active in a number of local Coastal Clubs, associations, museums and coastal culture centres. Many are private owners of clinker-built boats.

The activities pursued are mainly the use and maintenance of the boats and the seamanship appropriate to them. The boats are used for recreation and leisure, for public education and for social enjoyment. Some groups organise regular racing with sails and oars. The motive power is generally wind and muscle power, though some of the boats are motor-driven, such as the Sørlandet “snekke”.



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/11/foto-Ulf-Mikalsen-2.jpg>).

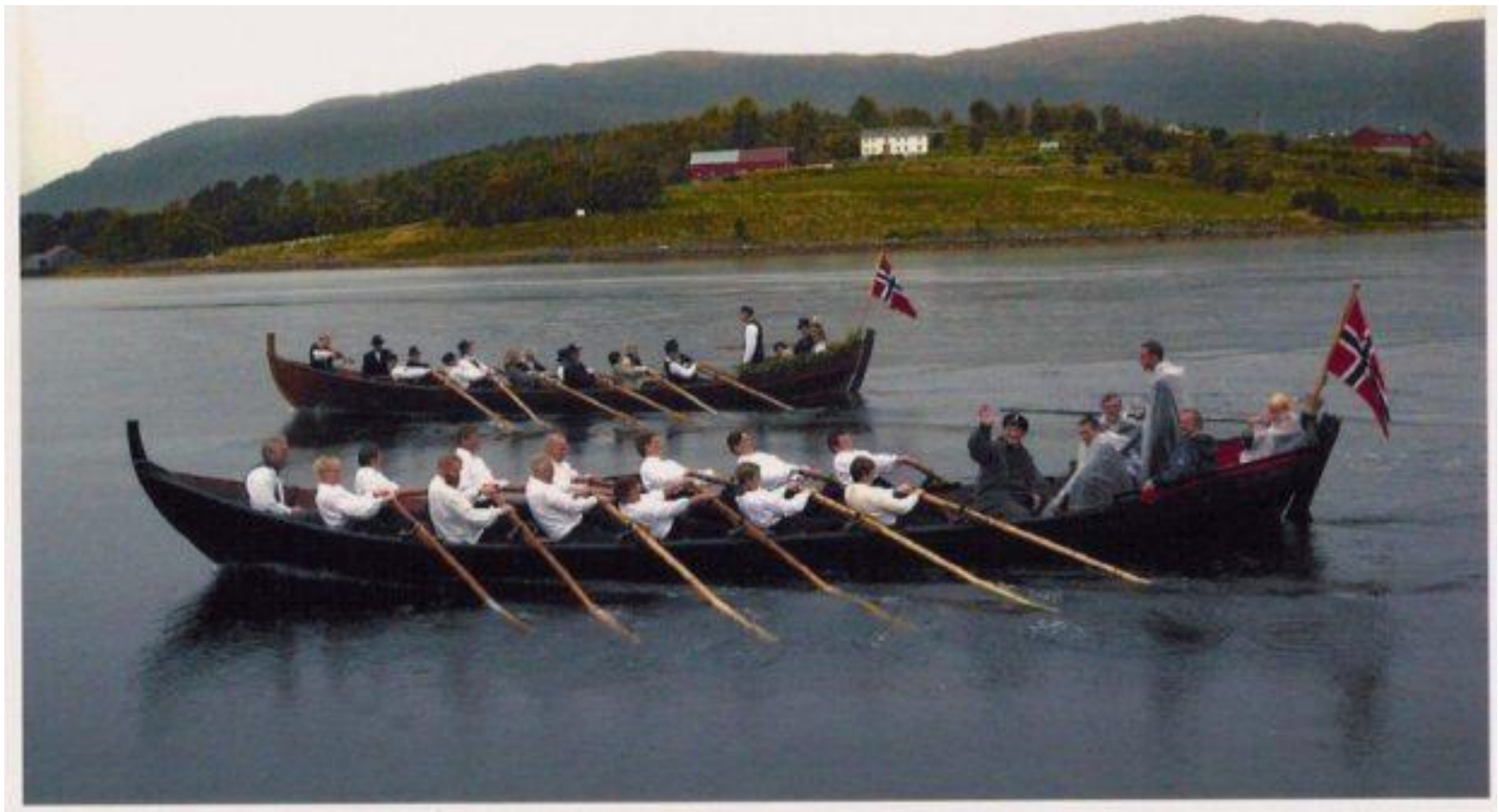


(https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/11/IMG_1457.jpg).





(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/11/©-KASAVI-Arne-Terje-Sæther-08-26412.jpg>).



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/11/Geitbåter-foto-Lars-Olav-Lillebø.jpg>).

Racing with "church" boats in Valsøyfjorden in Nord-Møre. The boats are traditional "goat" boats. On this occasion, the steersman of the nearest boat was HRH Crown Prince Haakon. Photo: Goat Boat Museum.





(https://www.immateriekkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/11/om-oss-Foto-Adnan_Icagic1.jpg).

The Arctandria - Tromsø Coastal Club arranges trips in traditional clinker-built Nordland boats, which is both a Sami, Kven and Norwegian tradition. The Coastal Club sees its role as transmitting the knowledge of rowing and sailing to children and young people. Photo: Adnan Icagic.



(<https://www.immateriekkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/11/Gaia-og-småbåter-inn-til-landsstevnet-2015.png>).





(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/11/Nye-magasinet-foto-Tomasz-A.-Wacko-88-of-397.jpg>).

Sandra Márjá West launching her river boat at Karasjohka. She built the boat herself, having learnt the craft from boatbuilder Jouni Laiti of Utsjok in Finland. Photo: RiddoDuottarMuseat.



(<https://www.immaterieellkulturarv.no/wp-content/uploads/2017/11/Vårpuss-på-Bygdøy.jpg>).

Kunnskapsoverføring

In the Coastal Clubs and other groups, there are active and knowledgeable persons who are able to contribute to the preservation of skills and practices. Knowledge is exchanged between the generations, and not least from experienced older tradition bearers to new and often younger boat users. Some of the knowledge bearers have roles as course or trip leaders. Knowledge transfer is performed by both formal and informal training. Many courses are arranged, mainly in the form of organised classes through the various adult education associations, particularly Studieforbundet Kultur og Tradisjon.

The use of the boats is part of a wider knowledge corpus in which familiarity with the natural elements, such as weather, wind and landscape, is the basis for navigation and safe sea travel. In respect of the construction and maintenance of the boats, the emphasis is on transferring traditional craftsmanship and on

the conservation of artefacts. Active persons in the groups have a great deal of practical knowledge in the use of materials and maintenance products, such as linseed oil and tar.

On board the boats while under way, the crew have clear and specific roles. Each person must know his or her own task and area of responsibility. Traditionally the boat's skipper is chosen on the basis of ability. This practice continues today. Today's skippers have important roles as educators and knowledge resources, and often have new or less experienced users with them. On the smaller clinker-built boats, the same system is applied as on the slightly larger boats, but the roles are not quite as clear. Great stress is put on learning about safety and good seamanship.

The knowledge and practices relating to use of the clinker-built boats are also part of the Nordic clinker-built boat tradition.

Plan for videreføring

In the groups which are active in the use of clinker-built boats, there is a conscious strategy for transferring knowledge and practice. Work on safeguarding initiatives is carried on at local, national and Nordic levels. One example of this type of initiative is a greater emphasis on outdoor leisure, with the use of small open clinker-built traditional boats as a strategy for enhancing knowledge of conservation and use.

Cooperation is being pursued at the Nordic level to have the Nordic clinker-built boat traditions inscribed on the UNESCO Representative List of the Intangible Cultural Heritage of Humanity. In connection with this, Nordic cooperation partners have initiated a process aimed at drawing up a Nordic safeguarding plan for traditional clinker-built boats. Knowledge about the use of clinker-built boats is to be included in this safeguarding plan.

Kan du bidra med innhold til artikkelen? [Foreslå bilder til bidraget \(mailto:tore@kysten.no?subject=Bilder%20til%20ditt%20bidrag%20Traditional use of clinker-built boats\)](mailto:tore@kysten.no?subject=Bilder%20til%20ditt%20bidrag%20Traditional%20use%20of%20clinker-built%20boats) eller [foreslå forbedringer av tekst \(mailto:tore@kysten.no?subject=Forslag%20til%20tekstendringer%20av%20ditt%20bidrag%20Traditional use of clinker-built boats\)](mailto:tore@kysten.no?subject=Forslag%20til%20tekstendringer%20av%20ditt%20bidrag%20Traditional%20use%20of%20clinker-built%20boats)

Spørsmål og kommentarer

Legg igjen en kommentar

Du må være [innlogget \(https://www.immateriekkulturav.no/wp-login.php?redirect_to=https%3A%2F%2Fwww.immateriekkulturav.no%2Fbidrag%2Fbruk-av-tradisjonelle-klinkbater%2F\)](https://www.immateriekkulturav.no/wp-login.php?redirect_to=https%3A%2F%2Fwww.immateriekkulturav.no%2Fbidrag%2Fbruk-av-tradisjonelle-klinkbater%2F) for å kunne kommentere.