



**MUSEA I SOGN
OG FJORDANE**



**Museum
Vest**



**HARDANGER OG VOSS
MUSEUM**

Kartlegging og utvikling av båtsamlingane ved dei konsoliderte musea i Vestland





**MUSEA I SOGN
OG FJORDANE**



**Museum
Vest**



**HARDANGER OG VOSS
MUSEUM**

Musea i Sogn og Fjordane

Gota 16
6823 Sandane
(+47) 99 09 47 77
post@misf.no

Museum Vest

Sandviksbodene 20
5035 Bergen
(+47) 53 00 61 00
post@museumvest.no

**Hardanger og Voss
museum**

Museumsvegen 36
5778 Utne
(+47) 40 43 41 00
post@hvm.museum.no

Prosjektrapport

Kartlegging og utvikling av museas båtsamlinger

- Båtsamlingane ved dei konsoliderte musea i Vestland

Styringsgruppe for prosjektet

Lisa Amalie Elle/ Gunnar Furre - Museum Vest

Thomas Walle – Musea i Sogn og Fjordane

Heidi Richardson/ Peter Helland-Hansen - Hardanger og Voss museum

Prosjektmedarbeidar

Anita Aasen – Musea i Sogn og Fjordane

Oktober 2022

Framsidedeilete: Nordfjordsbåt, MiSF – Kystmuseet i Sogn og Fjordane

Innholdsliste

Føreord	5
Bakgrunn for prosjektet.....	6
Ein viktig plass både i samlingane og i samtida	6
Magasinutfordringar	7
Forholdet mellom musea og kulturminnevernet	7
Gjennomføring av prosjektet.....	8
Arbeidsgruppe	8
Avgrensing	8
Oppbygging av prosjektet	8
Tradisjonsbåtane i Vestland	11
Båtsamlingane ved dei konsoliderte musea i Vestland	14
Bymuseet i Bergen	14
Musea i Sogn og Fjordane	15
Museumssenteret i Hordaland	17
Sunnhordaland Museum	18
Museum Vest.....	18
Kraftmuseet.....	21
Hardanger og Voss museum	21
Baroniet Rosendal	23
Analyse av kvar enkelt båttypa på tvers av dei konsoliderte musea	24
Båttypar/kategoriar	25
Oselvar	26
Hardanger- og Sunnhordalandsbåt	29
Strandebarmar	33
Nordhordlandsbåt.....	36
Nordfjordbåt	39
Sunnfjordbåt	43
Sognebåt	47
Ferje/ frakkebåt/ jekt/ storebåt	50
Lettbåt/ livbåt/ jolle	52
Notbåt/ dory/ loddebåt.....	54
Sjark	56
Snekke	58

Pram/eke	61
Fritidsbåt - ikkje tradisjonelle materiale og teknikk	63
Andre båtar.....	65
Tilstand og lagringsforhold for båtsamlingane	67
Status for båtsamlingane i Vestland	70
Ulike samlingsstrategiar	70
Grunnlag for inntak	71
Samlingssituasjon	71
Tilstand og lagringsforhold	72
Båtsamlingane i skjæringspunkt mellom det private og kulturminnevernet	73
Samlingsforvaltning og samlingsutvikling	75
Registrere og dokumentere	75
Prioritering i eksisterande båtsamlingar	75
Heilskapleg samlingsutvikling	76
Strategiar for vidare innsamling	77
Aktuelle forskings- og dokumentasjonsprosjekt	78
Alternativ til innsamling av fullskala båtar	80
Vidare samlingsutvikling og forslag til tematisk ansvarsfordeling	81
Museas egne samlingsplanar.....	81
Forslag til tematisk ansvarsfordeling.....	81
Båtar som er underrepresentert i samlingane.....	83
Overføringsverdi.....	84
Litteraturliste.....	85
Vedlegg.....	87

Føreord

Båtar har alltid hatt ein sentral plass i samlingane til musea på Vestlandet. Då museumspionerane såg at båttypar, som hadde vore utvikla gjennom hundrevis av år, raskt gjekk ut av bruk, tok dei tak og sørigde for at fleire av dei eldste og mest autentiske eksemplara hamna på musea. Ikkje alle båtane har hatt det like bra etter at dei blei «redda». Dei er likevel tekne vare på, dei fleste i magasin, men mange har også ein sentral plass i utstillingane våre.

Det rapporten syner er at musea på Vestlandet sit med ei imponerende samling tradisjonsbåtar, ikkje berre i tal, men også i form av heilt unike eksemplar. På same tid er det ikkje til å koma ifrå at det lyt prioriterast, slik at det vert ressursar til å sikra dei båtane med aller høgast verneverdi. Denne rapporten inneheld inga slik prioritering, men me håpar den kan vera eit godt utgangspunkt for å starta dette arbeidet.

Ein annan ting me har erfart er at det har vore både nyttig og spennande å arbeida saman på tvers av regionen. Ved å samanlikna båtane frå sør til nord får me fram særtrekka og variasjonsbreidda og får sett eigne samlingar i ein større samanheng. Me trur det er viktig å arbeida vidare med utgangspunkt i det regionale perspektivet, der me spelar på dei viktige fagmiljøa me har, som til dømes ved Hardanger Fartøyvernsenter. Ein tanke som har kome opp er å etablere eit regionalt ressursteam som reiser rundt og hjelper til med både dokumentasjon og prioritering.

I tillegg til å kartleggja båtsamlingane skulle rapporten også seia noko om ei framtidig ansvarsfordeling på båtfeltet. Når det gjaldt tradisjonsbåtane så gav fordelinga seg langt på veg sjølv. Det var derimot ikkje så lett å finna nokon som ville ta ansvar for dei «nye» båtane. Her syner rapporten at innsamlinga ikkje har vore så omfattande og nokså tilfeldig. Å trekkja noko konklusjon synte seg såleis vanskeleg. Samstundes er dette eit så stort felt at ei form for deling må på plass. Her må det såleis arbeidast vidare, men sidan me her er over i masseproduksjonen sin tidsalder, bør det kanskje leggjast eit nasjonalt/internasjonalt perspektiv til grunn.

Bakgrunn for prosjektet

Dette prosjektet har som formål å kartlegge båtsamlingane ved dei konsoliderte musea i Vestland og vidare sjå på korleis dei kan utviklast. Tanken er at resultatane skal gjera det lettare for det einskilde museet å prioritere i eigne samlingar. Som ein andre del av prosjektet blir det presentert ei førebels tematisk ansvarsfordeling musea imellom.

Prosjektet spring ut av *Samlingsplan for musea i Hordaland 2015-2020*. Eit av tiltaka i denne planen var å opprette *Samlingsrådet*, som «*eit forum der musea kan drøfte samlingsforvaltnings spørsmål på tvers av dei konsoliderte musea [og] ein møtestad der musea kan diskutere tematisk ansvarsfordeling og ny tilvekst ved musea*» (Hordaland Fylkeskommune, 2014, s. 37). Med regionreforma 2020 vart også Musea i Sogn og Fjordane formelt innlemma i Samlingsrådet.

Planen påpeiker at musea bør skaffa seg oversikt over eigne samlingar før dei i neste omgang ser materialet sitt i samheng med det andre har samla inn - lokalt, nasjonalt og internasjonalt. Som ledd i dette utviklingsarbeidet har det i Samlingsrådet vore drøfta kva samlingskategori som kan eigne seg som pilot. Då ein enda opp med båtar, var dette hovudsakleg av tre grunnar:

- Båtane sin sentrale plass både i museumssamlingane og kulturhistoria
- Båtane representerer store lagrings- og magasinutfordringar
- Ei kartlegging av museumsbåtane vil vere til hjelp i den pågåande diskusjonen om korleis ansvaret skal fordelast når det kjem til den maritime kulturarven.

Ein viktig plass både i samlingane og i samtida

I eit kyst- og fjordfylke som Vestland er båtar ei helt sentral kjelde til kulturhistorisk kunnskap. Dette var museumspionerane, som la grunnlaget for mange av musea våre, opptekne av. Såleis sørgde dei for at det tidleg vart samla inn eit nokolunde representativt utval av dei eldre grunntypene av båtar. Som ein følgje av innsatsen deira sit musea i Vestland i dag med heilt eineståande samlingar. Ved fleire av musea våre utgjer båtane ein sentral bærebjelke i samlinga.

I den nye museumsmeldinga *Musea i samfunnet – Tillit, ting og tid* (Meld. St. 23 (2020-21), s. 14) blir kystkultur trekt fram som eit satsingsområde. Ei satsing på dette feltet omfattar sjølv sagt båtane med si nøkkelrolle innan kystkulturen. At den «*Den nordiske klinkbåttradisjonen*» i 2021 vart oppført på UNESCO si verdsarvliste over immateriell kulturarv er også eit signal om at båtane og den tradisjonen dei representerer har ein eigen plass i kulturhistoria vår. (Kulturrådet, 2021)

Magasinutfordringar

Bevaringstjenestene ved Museumssenteret i Hordaland gav nyleg ut ein rapport om magasin situasjonen i Vestland fylke kalla *Samlingsssentrum i Vestland* (Bevaringstjenestene, 2022). Rapporten slår fast at båtar av ulike storleikar er ein gjenstandskategori som er felles for fleire av musea, samt at musea ynskjer hjelp til å sikre god oppbevaring av desse båtane. Båtar er i museumssamanheng er relativt store gjenstandar og krev mykje lagringsplass. Lagringskapasiteten ved dei ulike musea i Vestland er ofte avgrensa. Ei meir koordinert og rasjonell samlingsutvikling i musea er særleg viktig i møte med gjenstandskategoriar som krev store lagringsareal slik som båtar. Av same grunn bør tilvekst til båtsamlingane vere godt koordinert musea imellom.

I 2021 vart det vedteke i Fylkestinget at det skal byggjast eit nytt fellesmagasin i Vestland. Dette magasinet skal lokaliserast i gamle Hordaland, men skal tene som fellesmagasin for alle musea i Vestland. Musea i Sogn og Fjordane, som er det einaste konsoliderte museet i gamle Sogn og Fjordane, planlegg også eit fellesmagasin i Angedalen i Førde. Ved fellesmagasinet i Angedalen er det lagt opp til eit eige magasin for oppbevaring av båtar. I samband med innflytting til desse nye magasinane bør det gjennomførast eit prioriteringsarbeid, eit arbeid som er enklare når samlinga kan sjåast i relasjon til dei andre musea i same region.

Forholdet mellom musea og kulturminnevernet

Tradisjonelt har kulturminnevernet, representert ved Riksantikvaren, teke ansvar for dei dekkte fartøya medan dei opne båtane har vore sett på som musea sitt ansvar. I *Nasjonal verneplan for fartøyvern 2010-2017* (Riksantikvaren, 2010) kom det nye signal. Her var målsetjinga å lage ein samla plan som omfatta både båtar og fartøy. Denne kursendringa fekk følgjer for *Kulturminnelova* som i 2000 blei endra og der det no vert presisert at « ...det ikke skal være noen form for størrelsesbegrensninger når det gjelder bruk av fredningshjemmelen» (§14 a). Ein samla plan for båtar og fartøy er enno ikkje kome på plass, men tanken lever. Såleis innleia Riksantikvaren i 2020 eit samarbeid med Forbundet KYSTEN med tanke på ein *Verneplan for små og åpne båter* (2020). Her føreligg no eit forprosjekt.

Som eit resultat av regionreforma i 2020 er ansvaret for fartøyvernet no overført frå Riksantikvaren til Fylkeskommunane. Dette opnar for eit tettare samarbeid mellom musea og vernestyresmaktene. Her er det råd å sjå føre seg ein regional verneplan for små og opne båtar i Vestland som del av ein nasjonal plan. I denne samanhengen kan ei kartlegging av museumsbåtane i regionen vere eit viktig første steg.

Gjennomføring av prosjektet

Museum Vest, Musea i Sogn og Fjordane og Hardanger og Voss museum fekk i 2021 innvilga 100 000,- via Vestland fylkeskommunes stimuleringsordning *Museumsløft* til prosjektet «*Kartlegging og utvikling av museenes båtsamlinger*» (Museum Vest, 2021). Prosjektet er eit samarbeid mellom alle dei konsoliderte musea i Vestland.

Arbeidsgruppe

I samband med prosjektet vart følgjande arbeidsgruppe oppretta:

- Thomas Michael Walle – Avdelingsdirektør Forsking og Bevaring, Musea i Sogn og Fjordane
- Peter Helland - Hansen – Leiar, småbåtverkstaden ved Hardanger Fartøyvernssenter, Hardanger og Voss museum.
- Heidi Richardson – Forskingskoordinator, Hardanger og Voss Museum.
- Lisa Amalie Elle – Fagsjef forvaltning, Museum Vest (prosjektleder ut april 22)
- Gunnar Furre – Leiar, Herdla museum, Museum Vest (prosjektleder frå mai 22)
- Anita Aasen - Prosjekttilsett ved Musea i Sogn og Fjordane, har arbeidd som prosjektmedarbeidar.

Avgrensing

Prosjektet er avgrensa til å gjelde samlingane som er forvalta av dei konsoliderte musea i Vestland Fylkeskommune, tidlegare Hordaland og Sogn- og Fjordane. Vidare er kartlegginga avgrensa til båtar som er definerte som museumsgjenstandar. Tanken var at fartøy eller båtar som er i aktiv bruk på sjøen ikkje skulle med, men her har kanskje ikkje kriteria vore gode nok. Såleis har det nok kome med eit litt vidare utval enn dei reine museumsgjenstandane. Båtar i samlingar utanfor dei konsoliderte musea, fartøyfeltet og båtar i privat eige er ikkje tatt med i denne kartlegginga.

Oppbygging av prosjektet

Prosjektet er todelt. Fyrste del av prosjektet går ut på å kartlegge dei eksisterande båtsamlingane i dei konsoliderte musea i Vestland. I andre del skal det utarbeidast eit forslag til tematisk ansvarsfordeling innanfor båtar som samlingskategori.

Del I - Kartlegging av eksisterande båtsamlingar

Denne delen av prosjektet skulle gje ei oversikt over omfang og innhald i musea i Vestland sine båtsamlingar. Sjølv kartlegginga vart utført ved hjelp av eit kartleggingsskjema som var utarbeidd i excel, og fylt ut ved dei einskilde musea. Institusjonane var på førehand informerte om prosjektet og hadde også fått høve til å

komme med innspel til utforming av skjemaet. Alle musea i Vestland fekk tilsendt kartleggingsskjemaet, men KODE melde tilbake at dei ikkje har båtar i samlingane, og gjekk difor ut av kartlegginga.

Om kartleggingsskjemaet

Skjemaet har to hovuddeler. I den fyrste får musea høve til å seie noko om båtsamlinga si under eitt. Kva er historia og utviklingsplanane og ikkje minst kva er status når det gjeld registrering, dokumentasjon og tilstandsvurdering? Korleis stiller ein seg til inntak og avhending? Her er også ein kolonne der museet kan seie noko om kva dei treng hjelp til.

I den andre delen av skjemaet blir den einskilde båten i samlinga presentert med utgangspunkt i kategoriar som båttype, brukshistorie, tilstand, registreringsstatus og lagringsforhold. Musea blei også oppmoda til å sende over foto av den einskilde båten. For å få eit datamateriale som kunne danne grunnlag for statistikk og samanlikningar var det naudsynt med ei typeinndeling av båtane. Det me hadde som utgangspunkt var kunnskap om at samlingane var dominert av tradisjonelle klinkbygde båtar. Her finst det ei etablert inndeling i nordfjordbåt, sunnfjordbåt, sognebåt o.s.b. som skriv seg frå pioneren Bernhard Færøyvik. Me heldt fast på same inndelinga og fanga med desse kategoriane opp ein stor del av samlinga.

Kva så med båtane som fall utafør denne typeinndelinga? Her valde me å opprette nokre samlekategoriar med vekt på bruk/funksjon. Såleis kunne båtar knytt til større fartøy plasserast i kategorien «lettbåt / livbåt / jolle». På same vis ønskte me å samle båtar knytt til fiske under tittelen «notbåt, dorry, lettbåt» og opne fraktebåtar i ein tredje kategori. Denne hybride kategoriseringa etter både type og bruksområde kan verke litt inkonsekvent, men samstundes er det ikkje så lett å etablere eit konsekvent system i ein så differensiert samlingskategori. Dette fekk me stadfesta då heile 50 båtar (15%) hamna i samlesekken «andre», sjølv om det fanst heile 14 andre moglege kategoriar å velja i. Dette tilseier at det trengst arbeidast vidare med inndeling og systematisering om t.d. andre fylke ønskjer å gjennomføra ei tilsvarande kartlegging.

Det innsamla kartleggingsmaterialet vart vidare samanstillt og analysert. Analysen tok utgangspunkt i typeinndelinga. Materialet vart deretter systematisert etter kriterium som mengde, framdriftsmåte, storleik, alder og brukshistorikk - på tvers av dei einskilde musea. I vedlegget blir det presentert grafar som viser det samla materialet fordelt på dei ulike båttypene og institusjonane.

Del II - Tematisk ansvarsfordeling og vidare utvikling av museas båtsamlingar

Som ein andre del av prosjektet skulle det utarbeidast eit forslag til ansvarsfordeling musea imellom når det gjaldt dei ulike båtkategoriane. Dette var tema på ei samling

ved Hordamuseet der alle dei deltakande musea var inviterte. Her låg hovudresultata i rapporten føre. Resultata vart også presentert for Vestland fylkeskommune som sit med ansvaret for fartøyvern i Vestland. I møte med Ann Kristin Kjerland, seniorrådgjevar for kulturarv vart det diskutert korleis samarbeidet rundt båtsamlingane og fartøyvernet i Vestland kunne utviklast.

Med bakgrunn frå desse tilbakemeldingane og resultata frå kartleggingsmaterialet, har arbeidsgruppa gjort framlegg til ei tematisk ansvarsfordeling med utgangspunkt i båttypane. Fordelinga gav seg langt på veg sjølv ved at musea blei tildelt ansvar for båtar frå sitt oppland/region, båtar som alt er godt representerte i den respektive samlinga. Når det gjaldt båttypar utan den same lokale forankringa, synte det seg vanskelegare å finna ein fordeling. Som rapporten syner er det få av musea som her har drive aktiv innsamling t.d. når det gjeld lystbåtar, båtar i moderne materialar m.m.



Foto: Herdla museum

Tradisjonsbåtane i Vestland

Tradisjonsbåten

Når me i rapporten snakkar om tradisjonsbåtar viser me til båtar bygde i ein teknikk der borda er klinka saman med jernnaglar eller såkalla saum. Noko av det spesielle med teknikken er at båtbyggjaren bordar opp båten og såleis formar skrogfasongen før han fell innveden (spanta) på plass etterpå. Metoden skil seg såleis frå dei kravellbygde båtane, kor spanta vert sett opp fyrst og huda kledd på etterpå. Denne teknikken var truleg i bruk alt på 3-400 talet, - i vikingtida nokre hundreår seinare var den utvikla til det fullkomne. Teknikken og grunntypene heldt stand også dei neste tusen åra. Sjølv sagt vart båtane modifisert og vidareutvikla undervegs, likevel er det tale om ein slående kontinuitet som ikkje gjer det vanskeleg å sjå slektskapen mellom småbåtfunna frå vikingtida og dei klinkbygde tradisjonsbåtane i vår nære fortid. At ein kunne trekke linjer tilbake til vikingtida var nok noko av grunnlaget for at tradisjonsbåtane tidleg vekte akademisk interesse og kom inn i museumssamlingane.

Typar og nemningar

Eit anna aspekt som interesserte dei tidlege «båtforskarane» var den store variasjonsbreidda med båtar tilpassa naturforhold og materialtilgang i den einskilde regionen. Den som framfor nokon andre freista å systematisera denne variasjonen var Bernhard Færøyvik (1886-1950) frå Solund. Han opererte med ei hovudinndeling i Austnorske og Vestnorske båtar. Den siste kategorien delte han igjen inn i Sørvestlandsbåtar, Midtvestlandsbåtar, Nordvestlandsbåtar og Nordafjellsbåtar. Dersom me held oss til Færøyvik sine kategoriar så er det båtar frå Sør- og Midtvestlandsbåtar som vert dekkja av våre samlingar.

Om ein ser på variasjonsbreidda av båttypar så er den kanskje større i vår region enn i nokon annan del av landet. Ein hovudgrunn er nok den varierte topografien i Vestland. I eit øy- og fjordlandskap som dette var båten det viktigaste framkomstmiddelet, samstundes var forholda og bruksbehova svært ulike frå dei ytste øyane til dei inste fjordarmene. Slik blei det utvikla båtar med eigenskapar særigne for eit avgrensa fjord- eller kystområde.

Regionen vår er også prega av ein viss konsentrasjon av båtproduksjonen. Den føregjekk stort sett i midtre og indre strok, der det var tilgang på godt virke. Særleg var det mange som livnærte seg av båtbygging i Hardanger og etter kvart blei båtar herifrå levert over heile landet. Likeins var det mange som bygde oselvarar rundt Lysefjorden/Bjørnefjorden og nordfjordbåtar i Gloppen.

På Vestlandet blei båtane, som regelen er også elles på kysten, nemnde etter talet på årar/keipar. Ein båt med to par årar vert såleis kalla færing, medan ein med tre par årar blei kalla seksæring o.s.b. Nemnde ein båten etter talet på keipar hadde t.d.

ein femkeiping fem par årar. Over heile Vestlandet var færingen ærendsbåten som ein også brukte til heimefiske. Seksæringen var ofte ein meir reindyrka fiskebåt brukt både til snøre- og linefiske på havet, men også til laksefiske og til fraktoppdrag. Det vart også bygd større båtar som åttringar og tiæringar. Ikkje minst gjaldt dette Hardanger der dei ulike gardane hadde eigne kyrkjebåtar. Også i Nordfjord blei det bygd båtar med både 5 og 6 årepar. Desse blei brukte under torske- og sildefiskeria ved Bremanger og Stadt inntil dei blei avløyste av nye båttypar ved inngangen til 1900-talet.

Dei fleste tradisjonsbåtane i vår region har vore utstyrte med årar og segl. Det vanlege er at trekanta årar kviler i ein keip der eit hamleband sørger for å halda åra på plass når ein hamlar/skotar. På mange av båtane i museumssamlingane er det spor som fortel at dei har vore utstyrte med råsegl. Nokre slike segl er også sikra. I ytre strøk frå Nordhordland til Nordfjord vart det symmetriske råseglet i stor grad erstatta av dei asymmetriske «lårseglet». Råseglet blei utover på 1800-talet gradvis erstatta av sneseigl (spri- eller gaffelseigl), spesielt i sør. Først i Hardanger og Sunnhordland, - lengre nord og inn i fjordane vart innslaga av ny riggtypar mindre. Her held dei i stor grad på råsegla fram til dei nyare båttypane tok over i fiskeria fram mot 1900.

Nye båttypar

Utover på 1800-talet sysselsette dei store sesongfiskeria etter sild og torsk stadig fleire kystbuarar. Det meste av fisket føregjekk i vinterhalvåret og drukkingsulukker var ikkje uvanlege. For både å betre tryggleiken og effektivisere fisket blei det sett i gang eit arbeid med å utvikle nye og meir robuste båttypar. «Listerbåten» som blei utvikla på Lista av hardingen Gjert Gunnarson kom til å danna modell for dei nye fiskebåtane. Desse var djupare og kraftigare bygde enn dei tradisjonelle variantane og langt på veg reine seglbåtar. Listerbåten fekk etter kvart konkurranse frå lokale variantar, ikkje minst vart det bygd mange garn- og notbåtar av den nye typen i Hardanger og Sunnhordland, såkalla «Hardingbåter». Frå 1920-talet og utover blei desse mellomstore klinkbygde båtane, både gavlbåtar og spisstemningar, utstyrte med motor. Fasong og byggjemåte vart langt på veg vidareført inn i den nye tida. Hardangerfæringen vart avløyst av strandebarmaren, som i mellomkrigstida vart produsert i store volum, levert som fritidsbåtar til heile Sør-Noreg. Likeins vart også oselvaren og nordfjordbåten etter kvart også i større grad nytta som lyst- og fritidsbåt. Etter krigen var det lystbåtane som kom til å dominera båtmarknaden. På 1950- og 60- talet var den typiske lystbåten ei klinkbygd motorsnekke på rundt 20 fot, anten heilt open eller med vindskjerm. Ein annan variant som vart populær, særleg på kysten av Hordaland, var dei kravellbygde snekkene av kryssartype, gjerne omtalt som «Forlandsnekke» eller «Rofsnessnekke». Frå 1960-talet kom plastbåten gradvis til å overta småbåtmarknaden og i dag er det båtar i dette materialet som dominerer fullstendig.

Bruk og levande handverk

Alt på 1970-talet heldt Hordamuseet i Bergen kurs i bygging av oselvar med den erfarne Alfred Søvik som læremeister. Slik fekk ein ny generasjon del i ein tradisjonskunnskap som i dag vert vidareført ved Oselvarverkstaden.

Småbåtverkstaden ved Hardanger Fartøyvernssenter vidarefører klinkbygginga i Hardanger. Her er det over tid samla inn kunnskap om ein sterk lokal tradisjon som har vore levande heilt opp mot vår tid. Også andre museum, som Nordfjord folkemuseum, har engasjert seg i arbeidet med å «berga» sin lokale tradisjon.

Ved mange museum er det også gjort ein innsats for å samle kunnskap om den tradisjonelle bruken av båtane. Denne kunnskapen er kulturhistorisk interessant, men også nyttig for dei som i dag som brukar båtane til rekreasjonsføremål. Endå viktigare enn musea har nok innsatsen til Kystlaga og andre friviljuge organisasjonar vore. Deira innsats er grunnlaget for at det langs heile kysten, frå nord til sør, finst miljø der tradisjonsbåtane blir brukte og vedlikehaldne. Dette at tradisjonen vert halden i hevd, både når det gjeld bygging og bruk, er nok mykje av grunnlaget for at «*Den nordiske klinkbyggingstradisjonen*» i 2021 blei tildelt Unesco-status.



Foto: Silje Katrine Robinson/Museum vest

Båtsamlingane ved dei konsoliderte musea i Vestland

Bymuseet i Bergen

Bymuseet i Bergen rapportera om 54¹ opne vestlandsbåtar der hardangerbåtar, Masfjord-/Osterfjord-båtar og oselvarar utgjer hovuddelen av samlinga. Ved Bymuseet er det berre Hordamuseet som har båtar i sin samling. Hovudtyngda av båtinnsamlinga til Hordamuseet tok til rett etter krigen då museumsstyrar Johannes Revheim fekk tilsett båtforskar Bernhard Færøyvik som konservator ved Hordaland Landbruksmuseum, skipa i 1945, forløparen til Hordamuseet.

Båtar er ein viktig samlingskategori for Bymuseet og båtsamlinga ber preg av ein tydeleg strategi og bevisst innsamling. Museumsstyrar Revheim var svært oppteken av kor viktig båten hadde vore for livet langs kysten og inne i fjordane, og på sine mange turar rundt i distrikta såg han at denne båtulturen var i ferd med å endrast og at dei gamle tradisjonsbåtane var i ferd med å forsvinna. Ved å tilsetje Bernhard Færøyvik fekk han den fremste båtkjennaren i samtida med på laget. Revheim og Færøyvik tok mange turar i distrikta og merka seg ut båtar som var særleg viktige å ta vare på, og fekk henta fleire av desse til museet.

Hordamuseet si båtsamling er difor ei svært viktig samling både lokalt og nasjonalt. Nokre få båtar har kome til etter Revheim og Færøyvik si tid, men hovudbolken av samlinga står desse to for. Bymuseet i Bergen rapporterer at dei ser på båtsamlinga ved Hordamuseet som ei heilskapleg slutta samling. Dei melder at dersom det skal vere aktuelt å ta inn fleire båtar, må det vere båtar av heilt spesiell interesse, og som i vesentleg grad kan bidra til å gjere samlinga meir komplett med omsyn til historikk og representasjon.

Museet har eigarskap til 52 av båtane i samlinga si. I tillegg til desse melder museet om eit innlån av ein nordhordlandsbåt (færing, osterfjordbåt) og eit langtidsdeponi av ein oselvar. Sjølv om museet ikkje har den formelle eigarskapen til desse to båtane, er dei likevel registrerte i museets samling i Primus, og det kjem tydeleg fram at dei vert sett på som ein del av samlinga. Begge desse båtane er derfor inkludert i statistikken over Bymuseets samlingar.

Når det gjeld forvaltning av båtsamlinga er 49 av båtane registrerte i Primus, med varierende grad av dokumentasjon. 4 båtar er enno ikkje registrert, her vert det framleis arbeidd med dokumentasjon. Alle båtane som er utstilte i museets Båthall er dokumenterte og registrerte i Primus, omlag halvparten av desse er også registrerte

¹ I etterkant av kartlegginga rapporterte Bymuseet i Bergen inn ein ekstra båt, ein hardanger- og sunnhordalandsbåt, seksæring. Bymuseet i Bergen har derfor 55 båtar, men det er dei 54 båtane som vart registrert i løpet av kartlegginga som vil bli behandla i denne rapporten.

med tilfar. I magasinane er det både merka og umerka tilfar, men ikkje alt er kopla til dei einiskilde båtane i registreringa. Til opninga av museet sin Båthall i 2013 vart båtane som skulle i utstilling målte opp. Nokre av dei var målte opp tidlegare. Så langt har museet ikkje hatt høve til å kopla alle oppmålingsteikningane mot dei enkelte båtane som er registrerte i Primus. Dei melder om at dette er eit omfattande arbeid som kan ta tid. Båtane som står utstilte i Båthallen er gjort reine, dei andre ikkje. Berre dei ferdig registrerte båtane i utstillinga har nyare tilstandsvurdering. Eit fåtal av dei andre båtane har ei eldre tilstandsvurdering som er mindre grundig enn dei som no vert gjort. Museet melder ikkje om behov for hjelp med å dokumentere samlingane.

Musea i Sogn og Fjordane

Musea i Sogn og Fjordane (MiSF) rapporterer om 143 båtar i sine samlingar. Båtar er representert ved fire av samlingane som Musea i Sogn og Fjordane forvaltar: De Heibergske Samlinger – Sogn Folkemuseum, Nordfjord Folkemuseum, Sunnfjord Museum og Kystmuseet i Sogn og Fjordane.

Ettersom dei fire aktuelle avdelingane var eigne museum før konsolideringa til MiSF i 2009, har alle ulike samlingsprofilar. 28 av båtane i samlinga til Musea i Sogn og Fjordane er tilknytt samlinga ved De Heibergske Samlinger – Sogn Folkemuseum. Heilt frå De Heibergske Samlinger vart etablert i 1909, er det samla inn båtar og andre gjenstandar knytt til livet langs fjorden. Fleirtalet av båtane i denne samlinga blei samla inn i fyrste halvdel av 1900-talet. Hovudfokuset i samlinga ser ut til å ha vore knytt til sognebåten – men det er også teke inn døme på andre båtar og båttypar som har vore brukt i Sogn. I den seinare tid har samlingsutviklinga vore passiv på dette feltet og museet har berre teke i mot ein båt på 2000-talet.

Ved Nordfjord Folkemuseum er det totalt 13 båtar i samlinga. Felles for dei fleste av båtane er at dei er bygde og brukte i Nordfjord. Det føreligg lite skriftleg dokumentasjon knytt til inntak av båtane. Tek ein utgangspunkt i samlinga slik den føreligg så ser det ut til at det har vore eit fokus på å få eit variert utval, både med omsyn til type, bruksområde og alder. Nordfjord har lange tradisjonar for båtbygging og det ser ut til at det har vore viktig å få dokumentert dette i samlinga. Med unntak av ein motorbåt, er det berre tradisjonsbåtar for segl og årer i samlinga. Samlinga består av båtar frå fleire lag i samfunnet, både skyssbåtar for embetsmenn og bruksbåtar. Museet har også ansvar for den einståande Holvikejekta. Dette er den siste nordfjordjekta som enno finst og er også er ei av dei største som har vore bygd. Dei siste 20 åra er det berre teke inn ein ny båt i samlinga. Årsaka til dette er truleg samansett, men plassproblem er nok medverkande.

Den opphævelege båtsamlinga til Sunnfjord Museum vart overført til Florø då Sunnfjord museum flytta til Movika i 1959. Her skulle dei innlemmast i eit nytt kyst/sjøbruksmuseum/fiskerimuseum, som til slutt vart Kystmuseet i Sogn og Fjordane. Båtar som er i samlinga til Sunnfjord museum i dag har difor kome til museet etter 1959. Museet har totalt sju båtar i si samling, alle er tradisjonelle klinkbygde båtar. Innsamlinga av båtar i tida før 1959, ser ut til å ha vore grunngjeve ut i frå eit mål om å sikre og ta vare på sunnfjordbåten. Med utgangspunkt i samlinga sitt innhald, så ser det ut til at innsamlinga i den seinare tida har vore meir passiv og tilfeldig.

Dei første båtane som Kystmuseet fekk, kom altså frå samlinga til Sunnfjord museum. Kystmuseet utvikla frå 1980-talet og fram til tidleg 2000-tal ei stor båtsamling som no rommar 95 båtar. Kystmuseet si båtsamling er truleg ei av landets største når det kjem til klinkbygde tradisjonsbåtar. Samlinga har eit tidsspenn frå ca. 1750 til 1970-talet og omfattar i all hovudsak båtar som har vore bygde eller brukte langs kysten av Sogn og Fjordane. Kystmuseet melder sjølv at vurderingane som ligg til grunn for inntak i liten grad er nedfelte i planar, men ein har likevel hatt nokre strategiar i botn. I ei første fase var fokuset på sunnfjordbåten som gjekk ut av bruk/produksjon kring 1850 og difor har vore rekna som ein sjeldan båttype med høg verdi. I ei andre fase blei fokuset utvida til å omfatta båtar og båttypar som har vore viktige i den regionen museet skal representera. Denne utvida tilnærminga er vidareført dei siste tiåra ved at fokus også er retta mot plastbåtar og reine fritidsbåtar. Museet melder sjølv at innsamlinga i stor grad har vore passiv i den forstand at ein har teke imot aktuelle eksemplar ein har fått tilbod om, men ikkje leita aktivt etter dei typane ein måtte mangle.

Samla sett er det tydeleg at båtar utgjer ein stor og omfangsrik samlingskategori hjå Musea i Sogn og Fjordane. Dei fire avdelingane som har båtsamlingar i MiSF har hatt kvar sine geografiske nedslagsområde og samla båtar som har vore viktig i sitt område, med eit spesielt fokus på «sin» båttype. Ein har også freista sikre ei god breidd både med omsyn til bruksområde, byggjemessige variasjonar, alder og lokal rolle. Den siste tida har det vore samla inn få båtar, og museet melder heller ikkje om planar om inntak av nye båtar.

Når det gjeld forvaltning så er det store skilnadar frå samling til samling. Berre 10 av Kystmuseet sine 95 båtar er registrerte i Primus, men ein del av desse har tidlegare fått gjenstandsnummer og er merka. 13 av båtane ved De Heibergske Samlinger er ikkje registrerte i Primus, medan alle båtane ved Nordfjord Folkemuseum og Sunnfjord museum er registrerte. Sjølv om 98 av båtane i samlingane til MiSF ikkje er registrerte i Primus, rapporterer museet likevel om god kontroll med samlinga. Det blir her vist til mellombels merking og lokale register. Alle museets båtar er tilstandsvurderte og fotograferte i samband med denne kartlegginga. Dei færraste er gjort reine, sett vekk frå dei som er i utstilling. Mange av båtane har god historikk,

men museet rapporterer om at det er potensiale for å skaffe ytterlegare dokumentasjon. Mange av båtane er oppmålte og teikna av Bernhard Færøyvik på 20-, 30- og 40-talet, andre målte opp i løpet av dei siste tiåra av m.a. Arne Emil Christensen.

Båtar som samlingskategori er viktig for Musea i Sogn og Fjordane. Museet har jobba godt med samlingsstrategiar og ser ut til å ha god kontroll over båtsamlinga. Museet melder at dei, når denne vestlandskartlegginga er avslutta, vil setje i gang eit vurderings- og prioriteringsprosjekt knytt til eiga båtsamlinga. Bakteppet er arbeidet med planlegging av nytt fellesmagasin i Angedalen, der det er lagt opp til ein båthall på om lag 790 kvm. Denne vil romme om lag 50 båtar og museet arbeider i desse dagar med detaljutforminga. Museet melder elles at det vil vere nyttig å få hjelp av eit dokumentasjonsteam når båtane skal registrerast i Primus.

Museumssenteret i Hordaland

Museumssenteret i Hordaland (MUHO) melder om 6 båtar i samlinga si. Dei fleste av desse er i samlinga til Osterøy museum, medan ein båt har proveniens knytt til Tekstilindustrimuseet i Salhus. Når det gjeld båttypar er breidda stor, frå tradisjonsbåten oselvar til lystbåten «Fyk». Sistnemnde bygd etter teikningar av Richard Furuholmen (1887-1963).

Dei fleste av båtane er samla inn med utgangspunkt i lokal tilknytning eller ved at dei passar godt inn i museet sitt verkeområde. Osterøy museum har gjennom fleire år hatt ei satsing på garveria i Nordhordland og nokre av båtane har historikk knytt til denne aktiviteten.

MUHO har ingen planar om vidare innsamling av båtar. Dei kan elles rapportera om at båtane i samlinga til Osterøy museum skal flyttast til eit eksternt magasin med betre oppbevaringsforhold. I denne samanheng vil ein gå gjennom samlinga for å vurdere registrering og eventuelt avhending. To av båtane i samlinga er i dag vurdert for mogleg avhending.

I følgje museet sjølv er båtar i deira samling korkje ein høgt prioritert eller omfangsrik gjenstandskategori. Ingen av båtane er registrerte i Primus. Om lag halvparten av har kjent historikk, den andre halvparten har museet mindre informasjon om. Museet har ikkje informert om båtane er gjort reine eller fotograferte. Museet melder om lite behov til hjelp med å dokumentere samlingane.

Sunnhordaland Museum

Sunnhordaland museum rapporterer om åtte båtar i samlinga, med atterhald om at det kanskje kan vere fleire. Alle båtane er relativt små og manuelt drivne, der årar og segl er drivkraft. Museet har ingen motorbåtar og heller ingen større fartøy. Båtane som er samla inn er båtar som museet har fått tilbod om, eller båtar som har «følgd med» bygdetun som museet eig. Ifølgje museet sjølv har dei ikkje drive aktiv innsamling av båtar.

Sunnhordaland museum har heile Sunnhordaland som innsamlingsområde og er naturleg knytt til kysten. Museet har ein del gjenstandar knytt til kystkultur, og har blant anna ei utstilling om sildefiske og hermetikkindustri. Ingen båtar er utstilt på museet per dags dato og alle båtane ligger på ulike magasin. Sjølv om Sunnhordaland museum dekkjer eit kyst- og fjordområde så er det likevel bondekulturen, med ulike reiskap og hushaldningsgjenstandar som utgjør hovudvekta av samlingane.

Museet har ikkje vurdert å ta inn fleire båtar. I samlingsplanen sin beskriv museet behov for å samle inn ulike typar gjenstandar som kan representera regionen si historie, men båtar er ikkje nemnt spesielt. Dei rapporterer om at lagrings- og bevaringskapasitet vil vere avgjerande ved vurdering av potensielt inntak av båtar i framtida.

Båtar er ikkje ein viktig samlingskategori for Sunnhordaland museum, og den ligger følgeleg ikkje veldig høgt i prioriteringslista. Båtsamlinga er delvis registrert, og museet melder om at dei ikkje er heilt sikre på kor mange båtar dei har. Museet har per dags dato lite informasjon om båtane, men melder om at det truleg finst meir informasjon i årsmeldingar og arkiv. Båtane er ikkje reingjorde og det er ikkje gjennomført noko tilstandsvurdering av dei. Museet melder om behov for hjelp til å få dokumentert båtsamlinga si.

Museum Vest

Museum Vest rapporterer om 59 båtar i kartlegginga. Båtar er representert i seks av samlingane Museum Vest forvaltar: Kystmuseet i Øygarden, Norges Fiskerimuseum, Bergens Sjøfartsmuseum, Nordsjøfartmuseet, Bjørn West Museet og Gunnar Mikkelsens Maritime Samlinger. Alle samlingane har historisk sett hatt ulike innsamlingsprofilar før konsolideringa med Museum Vest.

Kystmuseet i Øygarden opna i 1996 og har sidan den gong samla inn båtar for å dokumentere bruksbåttradisjonen i gamle Øygarden. Under innsamlinga har det vore like mykje fokus på den lokale historia båtane representerer som båtane i seg sjølv.

Samlinga til Kystmuseet i Øygarden rommar 34 båtar, dei fleste tradisjonelle typar slik som Oselvar-færingar og -seksæringar. Særleg færingar er godt representerte i samlinga. I tillegg omfattar samlinga meir spesialiserte farkostar som notbåt, gavlbåt og spelbåt. Det er ikkje teke stilling til vidare innsamling av båtar, men ein erkjenner at samlinga kanskje er «metta» når det gjeld oselvarar.

Norges Fiskerimuseum vart grunnlagt i 1880 og båtsamlinga rommar åtte båtar, der brorparten er å betrakte som tradisjonsbåtar brukt i heime- og kystfiske og transport. Alle båtane er komne inn i samlinga dei siste 25 åra. Museet melder at inntaka ofte kan relaterast til inntak av andre gjenstandar, der båten gjerne har følgd med utan å vera primærobjektet. Framfor innsamling av fullskala båtar, har museet heller hatt tradisjon for innsamling av modellbåtar, arkivalia og foto som viser fiskeria si historiske utvikling. Båtane som er i samlinga reflekterer ikkje museets fokusområde; moderniseringa av fiskeria frå siste halvdel av 1800-tallet. Når det gjeld framtidig innsamling vil berre båtar som korresponderer med dette området vera aktuelle. Museet si modellsamling er meir i tråd med museet sitt nemnte fokus og kan på mange vis vega opp for den «tynne» båtsamlinga.

Bergens Sjøfartsmuseum har ei båtsamling som består av fem ulike fullskala båtar. Ein av båtane, ein vengebåt, har vore innlånt frå Universitetsmuseet i Bergen sidan 1962. Dei andre farkostane er tekne inn i perioden ca. 1980 - 2000. Museet hadde på denne tida ikkje noko inntakskomiteé eller innsamlingsplan og dei vedgår at innsamlinga på dette feltet har vore noko vilkårleg. Bergens Sjøfartsmuseum fekk i 2021 utarbeidd ein plan for ny hovudutstilling. Vert denne realisert ryk dei fleste båtane ut frå utstillingane for å bli magasinerte eller eventuelt avhenda til eit anna museum. Bergens Sjøfartsmuseum har ikkje bruksbåtar eller lystfartøy som sitt fagområde og planlegg ikkje nye aksjesjonar av denne type gjenstandar.

Nordsjøfartsmuseet og Bjørn West Museet har til saman fire båtar. Ingen av musea har innsamling av båtar som sitt særskilte innsamlingsområde. For begge samlingane gjeld det at båtane er samla inn fordi dei er knytte til spesifikke, historiske hendingar under 2. verdskrig. Museet melder ikkje om behov for å prioritere internt i desse samlingane og vidare innsamling er berre aktuelt i svært spesielle tilfelle.

Gunnar Mikkelsens Maritime Samlinger vart innlemma i Museum Vest i 2011 og består av eit bredt spekter av maritime gjenstandar, alt frå skipselektronikk til båtmotorar, inkludert 8 fullskala båtar. Gunnar Mikkelsen dreiv aktiv innsamling i perioden 1977-2011 og alle båtane vart samla inn i denne perioden. Mikkelsen sa sjølv om båtane at dei «kjennetegnes ved at de alle er fra 1900 - tallet og representerer eksempler på lokal vestlandsk båthistorie». Museum Vest melder om at det i tida etter museet si overtaking har vist seg krevjande å sikre samlinga forsvarleg forvaltning. Det har difor vore arbeid med å prioritere i båtsamlinga og fleire av båtane er bestemt avhenda. Museet har ikkje teke stilling til om det skal samlast

videre inn til denne samlinga, men melder at dette er eit av områda det vil bli jobba med framover. Hovudfokus ligg i å prioritere i eksisterande samling og gjennomføre allereie vedtekne tiltak.

Det er først og fremst Kystmuseet i Øygarden og Norges Fiskerimuseum som er aktuelle når det gjeld inntak av nye farkostar, men då vil det nok vere naturleg å halda seg innafor desse museumsavdelingane sin avgrensa tematikk og samlingsprofil. Her vil ein heilskapleg samlingsplan vere til stor nytte. På den andre sida påpeikar museet at ein ikkje bør bli for restriktiv med omsyn til inntak. Vert ein det, vil potensielle gjevarar kanskje ikkje ta kontakt i det heile. Museum Vest melder om at dei generelt har store utfordringar med forvaltning av båtane og difor har ei restriktiv haldning til nye inntak.

Båtar som samlingskategori er viktig for Museum Vest, som med 59 båtar har den nest største båtsamlinga i kartlegginga. Samstundes har museet utfordringar når det gjeld prioritering og systematisering av samlingane. Noko av grunnen ligg i at museet, sjølv om det er ei konsolidert eining, framleis har avdelingsvise samlingar. I 2016 blei det gjennomført ei vurdering av heile båtflåten på tvers av avdelingane. Det var her snakk om ei førebels vurdering som etter planen skulle følgast opp med ein grundigare gjennomgang. Ein av hovudtankane var å gjera samlinga meir handterbar ved å sjalta ut dei eksemplara som var uaktuelle i eit langsiktig perspektiv. Som ein del av arbeidsmetoden blei båtane delte inn i kategori A-C, der A -eksemplara blei vurderte til å ha ein klar plass i samlinga. Båtar som hadde ein meir uklar status hamna i kategori B, medan C-båtane skulle kunne avhendast. Det dukka undervegs i arbeidet opp fleire utfordringar. Nokre var reint praktiske og gjekk rett og slett på tilkomst til båtane dei dei låg lagra. Ei enda større utfordring var å skaffe naudsynt kunnskap om det einskilde eksemplaret slik at ein kunne vurdere verneverdien i utvida kontekst (t.d. lokalhistorisk rolle). I mange tilfelle mangla denne informasjonen eller den var ikkje så lett å finne. Ei anna utfordring var at ein av omsyn til gjevar kunne vegra seg for avhending. Ei problemstilling som blei aktuell under arbeidet var forholdet mellom museumsgjenstand og rekvisitt/bruksbåt. Ei rekkje av båtane som blei vurdert for samlinga låg på sjøen og var i bruk.

No seks år etter gjennomgangen er nokre av båtane som hamna i kategori C avhenda, men den grundige gjennomgangen av båtsamlinga til Museum Vest står framleis på vent.

Når det gjeld samlingsforvaltning melder museet om at det er eit stort behov for å få registrert båtane i Primus. Berre samlingane ved Nordsjøfartmuseet, Bjørn West Museet og Bergens Sjøfartsmuseum er registrerte. Museet melder også om at det er eit stort behov for tilstandsvurdering og fotografering. Mange av båtane blir pr. i dag lagra under forhold der større logistikkoperasjonar må til om ein skal få gjort naudsynt arbeid. Her må ein skaffa mellombels lagringsfasilitetar om det skal vera

råd å få gjort ei skikkeleg vurdering. Utover dokumentasjon har mange av båtane behov for oppstøtting / krybber og andre fysiske tiltak som kan sikra betre bevaring.

Kraftmuseet

Kraftmuseet melder om to båtar i si samling. Den eine båten er den kravellbygde motoryachten «Tysso» på 58 fot, medan den andre båten er ein liten pram. Begge båtane har relevans for museet og høyrer til det freda anlegget Tyssedal kraftverk.

Prammen er ein viktig gjenstand som mellom anna har vore nytta til måling av vatn i fordelingsbassenget i Tyssedal kraftverk. Båten kom inn i samlinga som ein del av det freda anlegget.

Lystbåten Tysso, som har hatt ein lang historie med fleire eigarar og mange ulike namn, vart bygd i 1917 på Oma Båtbyggeri på Stord. Båten vart kjøpt av Det Norske Nitrid Aktieselskab (DNN) i 1923 og nytta som skyss- og representasjonsbåt i indre deler av Hardangerfjorden. Primæroppgåva var å frakta styremedlemmer og andre «viktige» folk mellom Tyssedal og Granvin. Båten kom sidan på private hender. Tidleg på 2000-talet var Tysso i så dårleg stand at ei større restaurering måtte til. Denne oppgåva vart for stor for dei dåverande eigarane og Kraftmuseet (tidlegare Norsk Vasskraft- og Industristadmuseum) fekk overta båten i 2004. Båten vart verna av Riksantikvaren i 1997 og restaurert ved Hardanger fartøyvernssenter i perioden 2005-2009.

Kraftmuseet melder om at begge båtane skal bevarast som del av samlingane. Begge båtane er reingjorde og registrerte, men ikkje med objektnummer i primus. Kraftmuseet har no planar om å registrere Tysso i primus. Tysso er også tilstandsvurdert og godt dokumentert. Prammen er berre fotografert som gjenstand i fordelingsbassenget til kraftverket Lilletopp.

Hardanger og Voss museum

Hardanger og Voss museum melder om 51 båtar i sine samlingar. Museet har båtar ved to avdelingar, Hardanger Fartøyvernssenter og Hardanger folkemuseum.

Kjøpet av fraktesbåten Kari Louise, som var utlyst på tvangsauksjon for tredje gong i 1984, representerer utgangspunktet for Hardanger Fartøyvernssenter. Kari Louise vart tilbakeført til rigga hardangerjakt, slik ho var bygd som i 1884, og fekk tilbake namnet ho den gang hadde; «Mathilde». Tilbakeføringa og istandsettinga av Mathilde var

altså bakgrunnen for opprettinga av Hardanger fartøyvernssenter som ei stifting i 1984.

Etter ei meir tilfeldig innsamling dei første åra utarbeidde Fartøyvernssenteret på 1990-talet ein innsamlingsstrategi. Ein avgrensa seg no til å samle på båtar som var bygde i Hardanger eller på anna vis var direkte knytt til regionen. Den andre kategorien ein konsentrerte seg om var båtar som kunne relaterast til fartøykulturen, altså lettbåtar, livbåtar og andre mindre farkostar som større fartøy nytta i sitt virke. Når det gjeld dei sistnemnde så har ein ikkje berre avgrensa seg til regionen. Denne innsamlingsstrategien står framleis ved lag, men nålauget for å koma inn i samlinga har vorte vesentleg trongare dei siste åra.

I løpet av 1980- og 1990-talet samla museet inn ytterlegare 3 fartøy. Fiskekuttaren Vikingen, fiske- og fraktefartøyet Paddy (seinare avhenda) og lystbåten Faun. Alle desse fartøya kom på Riksantikvaren si verneliste, og både Vikingen og Faun er tilbakeført og sett i stand med stønad frå Riksantikvaren. Det siste fartøyet som er innlemma i museet si samling er bilferga Folgefonn, teken inn i 2010. Etter press frå frivillige, og i samråd med kulturavdelinga i Hordaland fylkeskommune og Riksantikvaren, gjekk Hardanger og Voss museum med på å overta Folgefonn. Ferga vart freda i 2011 og er no under restaurering.

Hardanger Fartøyvernssenter melder om at dei har dårleg proveniens og dokumentasjon på dei fleste av dei små båtane i samlinga. Båtane er heller ikkje registrerte i primus.

Båtsamlinga ved Hardanger Folkemuseum omfattar 17 båtar², og dei har kome til museet over fleire tiår, den første i 1939. Eit stort fleirtal er tradisjonelle hardangerbåtar i ulike storleikar. Ei kyraferje som vart nytta til å skyssa dyr over fjorden kan lyftast fram som ein viktig båt i samlinga. Museet har også teke inn to båtar som har vore nytta til fiske og transport på Hardangervidda. Dette er båtar som har blitt del av samlinga i seinare tid då ein såg at trebåtane gjekk ut av bruk på vidda.

Alle båtane er for tida magasinerte på lager eller i ulike naust. Museet melder om at lagringsforholda ikkje er optimale. Båtsamlinga til Hardanger Folkemuseum er prega av ei passiv innsamling ved at ein har teke imot dei båtane ein har fått tilbod om. Båtar har ikkje vore eit prioritert arbeidsområde for museet.

² i tillegg til ein båt i kommunal eige.

Baroniet Rosendal

Baroniet Rosendal har 4 båtar i si samling. Baroniet si historie skriv seg tilbake til 1600-talet då Karen Mowat og Ludvig Rosenkrantz fekk garden Hatteberg i Kvinnherad i bryllaupsgåve, og her bygde dei seg sitt vesle slott som dei kalla Rosendal. Slottet sto ferdig i 1665. Då den siste eigaren av Baroniet ikkje hadde nære arvingar etter seg, vart stamhuset med tilhøyrande eigedomar og gjenstandar gjeve i samla gåve til Universitetet i Oslo. Universitetet valte å opprette stiftinga *Baroniet Rosendal/ Den Weis-Rosenkroneske stiftelse* i 1927.

Dei fire båtane som er i samlingane i dag, var ein del av denne gåva og har alle tidlegare vore brukt ved baroniet. Båtsamlinga består av to vengebåtar, ein lystbåt med akterspeil; «Prinsebåten» og ein hardangerbåt.

For Baroniet er båtsamlinga ein viktig del av den heilskaplege historia dei ønskjer å formidla. Tidlegare var fjorden hovudferdselsåra til dei rundt 500 gardane som låg under stamhuset. Båtsamlinga ved Baroniet Rosendal er ei slutta samling, og dei melder ikkje om planar om å samle inn fleire båtar.

Båtane har nyleg vore til restaurering ved Hardanger Fartøyvernssenter. Baroniet arbeider med å innreie eit nytt utstillingsareal til båtane i den gamle driftsbygningen like ved slottet. I dette lokalet vil publikum få betre tilkomst til båtane som også vil vera betre sikra mot brann, støv og fukt m.m. Alle dei fire båtane vil stå i dette lokalet.

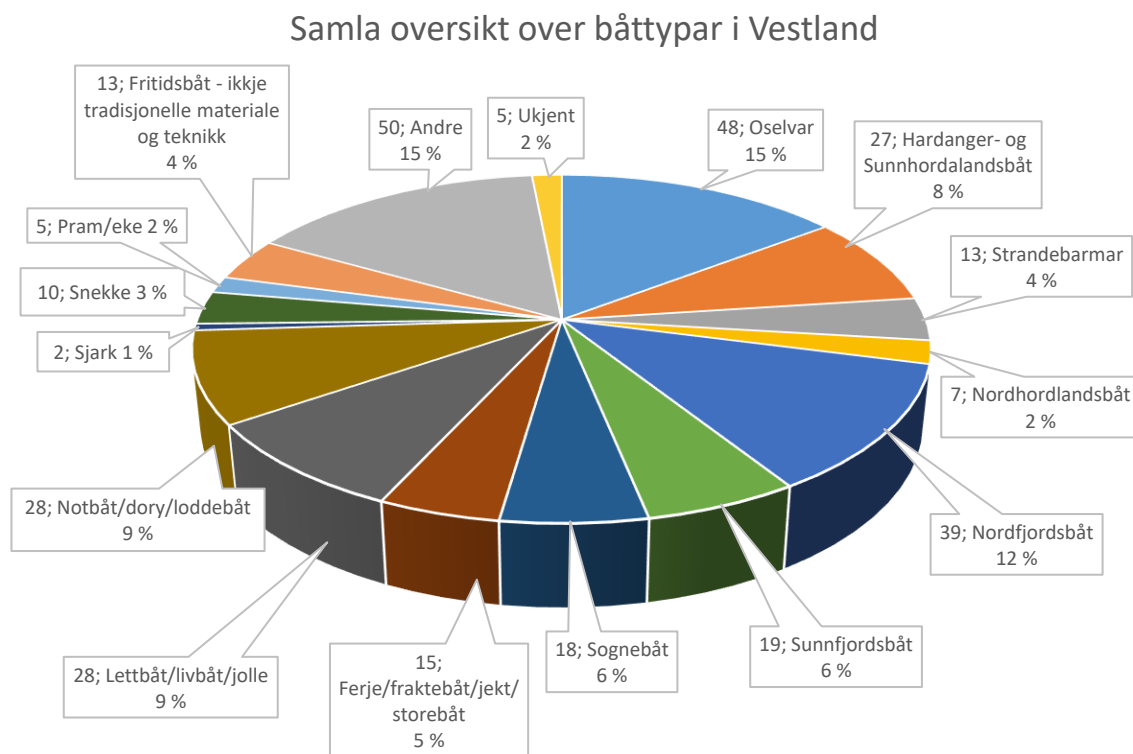
Alle båtane er oppmålte, registrerte og presenterte av Arne Emil Christensen i eigen rapport forutan i artiklar i tidsskrift. Alle båtane er i tilfredsstillande stand og har tilfredsstillande lagringsforhold. Båtane er ikkje digitalt registrerte i Primus, til dette arbeidet kan det vera aktuelt å be om hjelp.

Analyse av kvar enkelt båttypa på tvers av dei konsoliderte musea

I kartlegginga vart det rapportert inn til saman 327 båtar. Fire av musea rapporterte inn forholdsvis store båtsamlingar; Musea i Sogn og Fjordane (143), Museum Vest (59), Bymuseet i Bergen (54) og Hardanger og Voss museum (51). Dei fire andre musea rapporterte inn mindre båtsamlingar; Museumssenteret i Hordaland (6), Kraftmuseet (2), Sunnhordaland museum (8) og Baroniet Rosendal (4). Oversikt over dei enkelte musea sine samlingar finn ein i vedlegget.

Samanstillinga av kartleggingsmaterialet har teke utgangspunkt i båttypane / kategoriane som musea kunne velje mellom. Dette både for å få eit overblikk over den samla båtfloraen i Vestland, men også for å kunne identifisere om det er båttypar som er under- eller overrepresenterte i museumssamlingane.

Diagrammet under viser fordelinga av båtane i kartlegginga, fordelt på båttypa, med prosentvis fordeling av den totale båtsamlinga i Vestland.



Båttypar/kategoriar

Når me her tek for oss resultatane fordelt på båttype så startar me med ein presentasjon av den einstilte typen. Når det gjeld tradisjonsbåtane baserer me oss i stor grad på Øystein Færøvik si bok «Vestlandsbåtar» med den inndelingane og dei typiske kjenneteikna han legg til grunn, men det er også henta opplysingar frå ulike bøker /avhandlingar om den einstilte båttypen (sjå litteraturliste). Utover dette er tekstane også lufta med personar med særleg kunnskap om den einstilte båttypen. Såleis er Kjell Magnus Økland spurt til råds når det gjeld oselvaren, Arne Høyland når det gjeld nordhordlandsbåten, Josef Tingnes og Ove Losnegård når det gjeld sunnfjordbåten, Terje Planke når det gjeld sognebåten og Lars-Bjarte Osland og Ragnvald Holvik når det gjeld nordfjordbåten. Når det gjeld dei nyare båttypane er mykje av faktagrunnlaget henta frå Gøthe Gøthesen si bok «Motorbåten».



Foto: Herdla, Herdlesundet. Olai Schumann Olsens samling, biletsamlinga til Universitetet i Bergen

Oselvar

Oselvar er ei nemning for ein klinkbygd, tradisjonell båt frå Sørvestlandet. Frå seinast tidleg på 1500-talet og fram til 1860 vart båttypen eksportert til Shetland og Orknøyane. Omgrepet «oselvar» skriv seg frå der båtbyggjarane Jørgen Tøsdal (1717–1784) og Lars Tøsdal (1726–1802) hadde verkstadene sine, ved utløpet av Oselva, nært den noverande Oselvarverkstaden. Kjende båtbyggjarslekter som Drange, Søvik, Askvik og Salbu kan føre tradisjonane tilbake til læretida hos Tøsdal. Seinare låg dei viktigaste byggjestadane ved eller nær Lysefjorden, men det har gått føre seg mykje båtbygging kring heile Bjørnafjorden, i Fusa, på Tysnes og i Austevoll. Oselvaren var den vanlegaste bruksbåten i dei vestlege stroka av Hordaland heilt nord til Hernar i Øygarden.

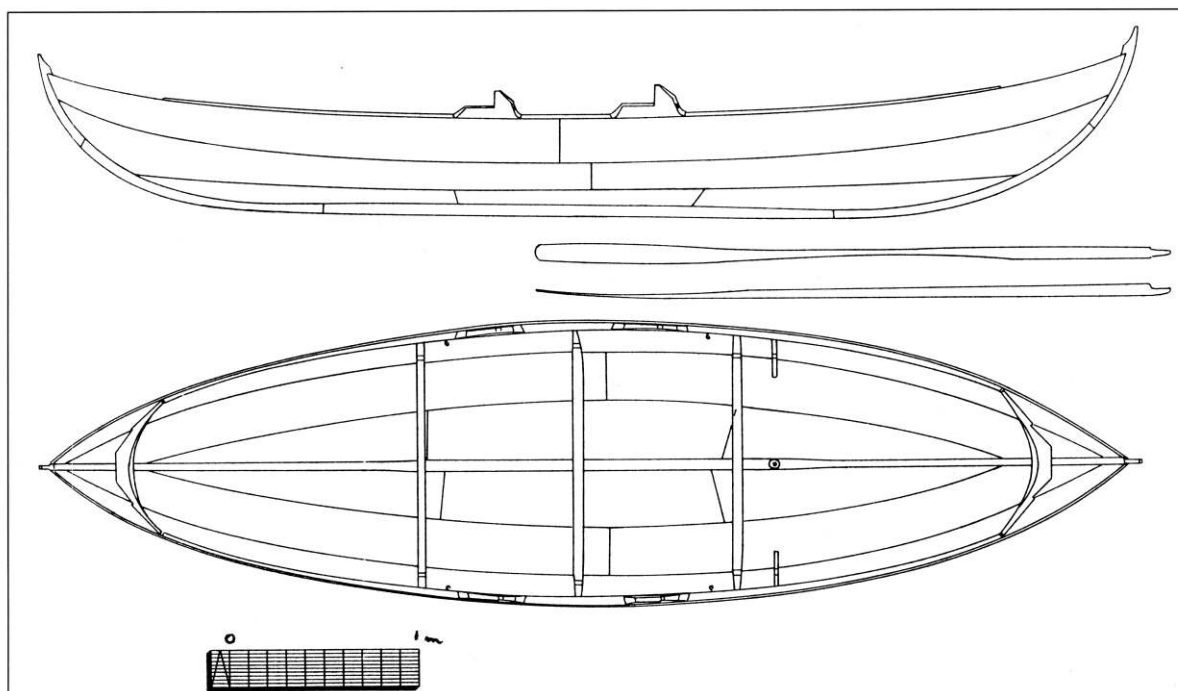


Fig. 93. Oselverfæring, kursoppmåling 1983. Ferdiggjøring A.E. Chr.

Oselvar, oppmålingsteikning av Arne Emil Christensen, Norsk Maritimt Museum.

Oselvaren var nett slik havstrilane ville ha båten sin; mjuk, lettrodd og snøggsegld. Færingen er til vanleg bygd med 3 omfar, hogne halsar kor botnasua er klinka gjennom kjølfjæra, smekre reisingar med kaning og moderat høgde på stamntoppene (6-7 tommar), bete på dei to fremste banda, esingar langs øvste omfaret til rongar og kraftige keipsnev. Båttypen føyer seg elles inn i konstruksjonsmåten som kjenneteiknar sørvestlandsbåtane. I alle enkeltdelar er det likevel råd å kjenne att «oselvardialekten». Kjølén har moderat breidd og til vanlig ei svak skåling på oversida. Reisingane har nær eit sirkelslag i forma, slakast mot kjølén og noko krummare opp i stamnen. Botn og sluttfasong har ei svak dråpeform, noko mindre enn båtane inn i Hardanger. Mellom dei hogne halsane er det sagde botnabord. Ein

liten særmerkt detalj er at skaringane mellom bakhals og botnabord er vend mot vassretninga. På alle banda er det boga vassres over kjølen med betar og leistar over dei to fremste. Rengene ligg flatare enn på båtane lengre nord og vert soleis nytta som sitjeplass om det er mykje folk om bord. Band og betetoppene er på eldre båtar låst av esinga som er smekker og meste jamn på høgda til rongane. Staffen har hulkiel i midten med strek på kvar side og er tydeleg breiare enn på dei andre sørvestlandsbåtane. Stamntoppene er smekre og har ein liten boge på innsida til topps. Båttypen vert i hovudsak bygd som færing og seksæring, men finst òg som både åtring og æring. Det finst også nokre større eksemplar, bygde til særferemål som t.d. brugdebåt. Not- og ladromsbåtar vart også bygde med særdrag frå oselvartradisjonen.

Båtane vart frå gammalt av rigga med symmetrisk råsegl, men frå midten av 1800-talet blei dette gradvis avløyst av spririgg med fokke og storsegl. Oselvaren er etter regelen bygd med eik i kjøll, reisingar og keipar. Bording, innved og tilfar er laga i furu.

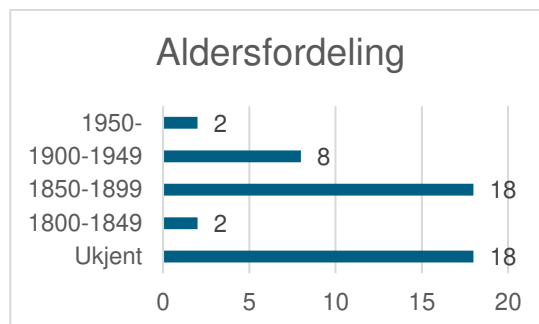
Oselvaren vart i hovudsak nytta som fiskebåt i fjordane og på øyane vest i Hordaland, men også til alle typar frakt og ærend for folk som budde på denne delen av kysten. Dei som dreiv fiske lengst vest kunne tinga havbåtar. Fiskarane nær Bergen kunne føre levande fisk til bytorget. Fangsten vart ofte slept i fiskekister. I nyare tid har oselvaren blitt ein populær fritidsbåt og har sidan 1847 vore nytta til organisert kapproing. Sidan 1871 har båttypen vore nytta til organisert kappsegling og sidan 1978 har oselvaren hatt årvisse offisielle Norgesmeisterskap i kappsegling.

Oselvarane i samlingane

Sett vekk frå kategorien *Andre* er *oselvar* den båttypen som vart rapportert inn flest gonger i kartlegginga. Samla sett vart det rapportert inn 48 oselvarar, noko som utgjør omlag 15 % av dei totale båtsamlingane i Vestland.

Fem av dei åtte konsoliderte musea rapporterer om oselvarar i sine samlingar. To av musea rapportera om forholdsvis store samlingar med oselvarar; Bymuseet i Bergen, 20 stk. og Museum Vest, 22 stk. Hjøggje begge musea utgjør båttypen oselvar 37 % av eiga samling. Det viser ein forholdsvis stor overvekt av ein båttype hos begge desse musea. Dei tre andre musea som har oselvarar i sine samlingar rapporterer om berre eit par båtar av denne båttypen

Bymuseet i Bergen	20
HVM	2
MiSF	3
MUHO	1
Museum Vest	22
Kraftmuseet	-
Sunnhordland Museum	-
Baroniet Rosendal	-
Totalt	48



Blant dei 48 oselvarane som er rapportert inn i kartlegginga, har musea rapportert inn at 28 av dei er færingar og 14 er seksæringar. Når det gjeld 6 av båtane så er det ikkje meldt inn storleik.

Båtane har fleire ulike framdriftsmiddel. I tillegg til årar har 24 av båtane segl av ulik slag. Musea rapporterer om både råsegl, sprisegl og bermudarigg. 5 av båtane har motor og minst to av færingane har avsaga bakstamn for feste til påhengsmotor. Dette viser tilpassing av båten til eit nytt framdriftsmiddel.

17 av båtane har kjent båtbygger eller båtbyggerstad, medan 31 av båtane er av ukjent opphav. Det vil seie at ein kjenner verken til båtbyggjaren eller kvar den har vore bygd.

Musea har rapportert inn båtar som er bygd av 6 namngjevne båtbyggjarar:

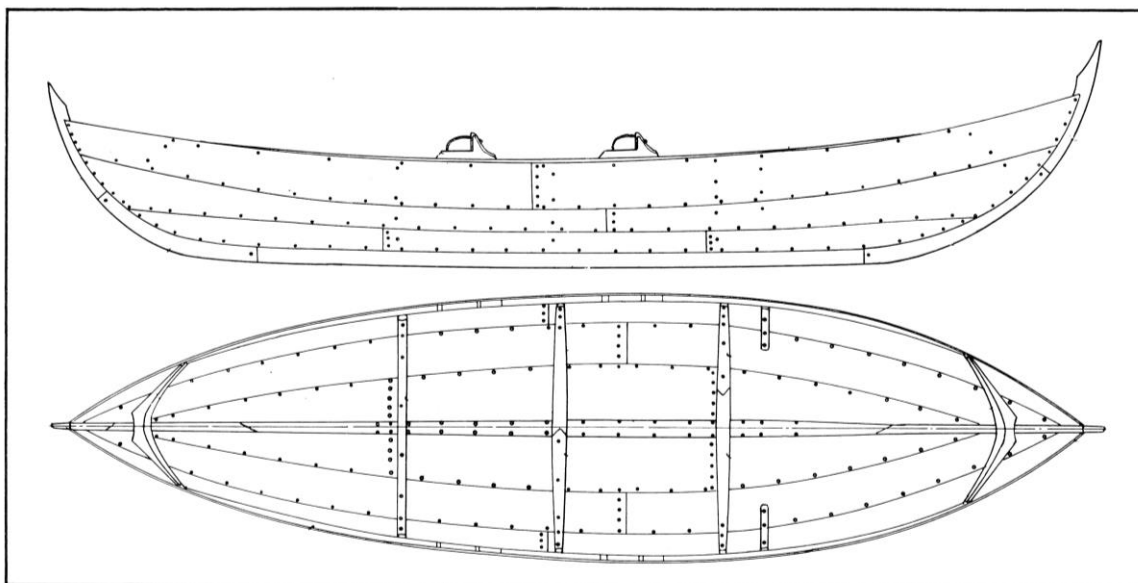
- Oselvarverkstaden
- Søvik og Sønners Båtbyggeri ved Lysekloster ved Os
- Henrik J: og John Askvik
- Hans og Ola Øpsal
- Hans Bjånes
- Nils Søvik

37 av båtane har kjent brukshistorikk. Denne spenner vidt; havfiske, fjordfiske, sildefiske og fangst. Oselvaren har også vore brukt til frakt av varer og personar; kyrkjebåt, skyssbåt og postbåt. Nokre av båtane har også vore brukte som lystbåt, herunder aktivitetar som regattasegling og kapproing. 11 båtar manglar brukshistorikk.

Med omsyn til alder så stammar dei fleste frå siste halvdel av 1800-talet, medan 18 av båtane har ukjent alder.

Hardanger- og Sunnhordalandsbåt

Hardangerbåten har sitt utspring i Hardanger og vart bygd i stort omfang i mange av bygdene langs fjorden. I Hardanger og Sunnhordland skal det vera bygd båtar og mindre fartøy for eksport alt på 1400-talet. Skottehandelen på 1600-talet gav mykje godt arbeid for hardingane, men røynde også på skogane. Det tidlegaste skriftlege provet på profesjonell båthandel skal vera frå 1709 då Torstein Sjusæter (1644-1732) skal ha «ernært seg som båthandler» i Strandebarm. Seinare var det fleire utflytta hardingar som etablerte seg som båthandlarar i Bergen, Haugesund, Stavanger og på Austlandet. I dei indre fjordarmene; Sørfjorden, Eidfjorden, Ulvikfjorden og Granvinfjorden var det bygd båtar, likeins på både sider av Samlafjorden. Kjende båtbyggjarar finn me også i bygdene lengre ute, frå Tørvikbygd og Jondal til bygdene rundt Hissfjorden og Kvinnheradsfjorden. Ved sidan av dei lokale kjøparane og brukarane er det eit stort innslag av Hardangerbåtar både sør og vest for kjerneområdet. På byrjinga av 1800-talet utvikla småbåtbygginga seg til å verta ein heimeindustri i fleire av hardangerbygdene. Hardangerfæringen vart framover på 1900 - talet gradvis avløyst av Strandebarmaren.



Hardangerbåt, oppmålingsteikning av Bernhard Færøyvik, henta frå «Vestlandsbåtar».

Når det gjeld byggjemåte høyrer hardangerbåten, saman med oselvaren og båtane bygde lengre sør, til Sørvestlandsbåtane. Samstundes har hardangertradisjonen sine særdrag som kjem til uttrykk både i hovudform, delutforming og dekor. Færingen er til liks med oselvaren til vanleg bygd med 3 omfar, hogne halsar der botnasua er klinka gjennom kjølfjøra, reisingar med kan, bete på dei to fremste banda og esingar langs øvste omfaret til rongar. Båten er lettrodd og god for årar og segl med kvasse keiphodn og høgreste stamnar (etter regelen 1 tomme høg for kvar alen båten var lang). Båten er som regel noko meir dråpeforma i botn og slutfasong enn oselvaren og har lengre kjøl og kortare lot når båtar av same lengd vert samanlikna. I løypinga

av borda til stamns er det også lett å skilje dei frå kvarandre. Til liks med stamntoppene vart esingastø (ripbordet) på hardangarfæringane heva 1 tomme på alna til stamns. Esingane på hardangerbåtane er påtakeleg kraftigare i romma og vert tynna mykje ned mot rengene. Midtbeten ligg innom esingen også på færingane. Dei andre band- og betetoppene er til vanleg låst av esinga. Stamntoppen har ei skrå rett flate på innsida til topps. Staffen, som etter regelen er å finne på både bordkantar, innved, esingar, keipar og stamn, har holkil i midten og to strekar på sidene. Dei fleste båtane vart malt svarte på stamtoppar, esingar og keipar. På kyrkjebåtane vart det vanleg med malt ripebord og dekorstripar på ripa.

Båtane vart frå gammalt av rigga med råsegl som framover på 1800- talet vart avløyst av spriseglet. På dei større båtane vart det også vanleg med gaffelsegl. Hardangerbåten er etter regelen bygd med eik i kjøll, reisingar og keipar. Bording, innved og tilfar er laga i furu.

Båtane vart nytta til alle typar fiske, ferdsle og frakt i fjorden, men også i betydeleg grad i kystfiskeria. Det er interessant å sjå kor stort innslag det er av båtar frå Hardanger der det er gjort teljingar under dei ulike fiskeria på Vestlandet. Jaktefarten kombinert med stor lokal produksjon av båtar har truleg vore ein motor i spreining av hardangerbåtane langs kysten. For dei større båtane frå seksæring til tiæring har kyrkjebåttradisjonane stått sterkt. Mengda av kyrkjebåtar frå 1800- talet i nausta langs fjorden er framleis betydeleg. Det er mest som faste «ferjeruter» mellom dei ulike bygdelaga og kyrkjestadane innover fjorden. Somme båtar av hardangertype er bygde til særferemål som t.d. vengebåtar, notbåtar og kyraferger.



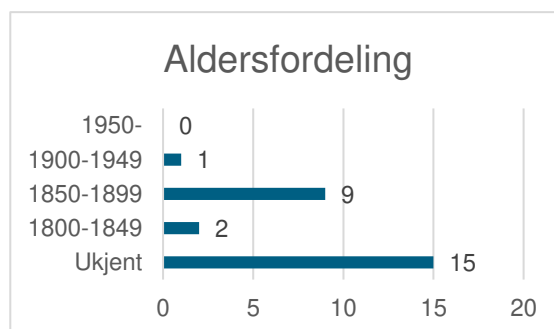
Hardanger- og Sunnhordalandsbåt, HVM, Hardanger Folkemuseum

Hardanger- og Sunnhordalandsbåt i samlingane

Sju av dei åtte musea kan rapportere om hardanger- og sunnhordalandsbåtar i sine samlingar. Båttypen er altså representert ved nesten alle dei konsoliderte musea i Vestland. Dei fleste musea rapporterte om berre eitt eksemplar av båttypen. Den største enkeltsamlinga vart ikkje overraskande rapportert inn av Hardanger og Voss museum med 19 båtar. Båttypen utgjør dermed 37 prosent av museet si samling.

Totalt vart det rapportert inn 27 hardanger- og sunnhordalandsbåtar, noko som utgjør omlag 8 % av den totale båtsamlinga i Vestland fylke.

Bymuseet i Bergen	3
Hardanger og Voss museum	19
MiSF	1
MUHO	1
Museum Vest	1
Kraftmuseet	-
Sunnhordland Museum	1
Baroniet Rosendal	1
Totalt	27



Blant dei 27 båtane er det rapportert inn at det er; 11 færingar, 5 seksæringar, 4 åttæringar, 6 tiæringar og 1 av ukjent størrelse.

20 av båtane har hatt segl av ulik slag, men med unntak av 2 båtar som har hatt sprisegl, har musea stort sett ikkje rapportert inn kva type segl båtane har hatt. 3 av båtane har avkappa hekk for feste til påhengsmotor.

15 av båtane har kjent båtbygger eller båtbyggerstad, medan 12 av båtane har ukjent opphav, det vil seie at ein kjenner korkje til båtbygger eller byggerstad.

Musea har rapportert inn båtar som er bygd av 8 namngjevne båtbyggjarar:

- Guttorm Havnanes
- John Nilsson Samland
- Helge Larsson Kvalvik
- Jon H. Kvalvik
- Sylfest Djøne
- Tobias S Håstabø (3 stk.)
- Daniel Eitrheim
- Ola Sjursson Fykse

17 av båtane har kjent brukshistorikk der ein kjenner til tidlegare eigar eller bruk.

Båtane har vore mest brukt til skyss, transport og frakt av dyr. 7 av båtane har blant anna vore brukt som kyrkjebåt. 10 av båtane har ukjent historikk.

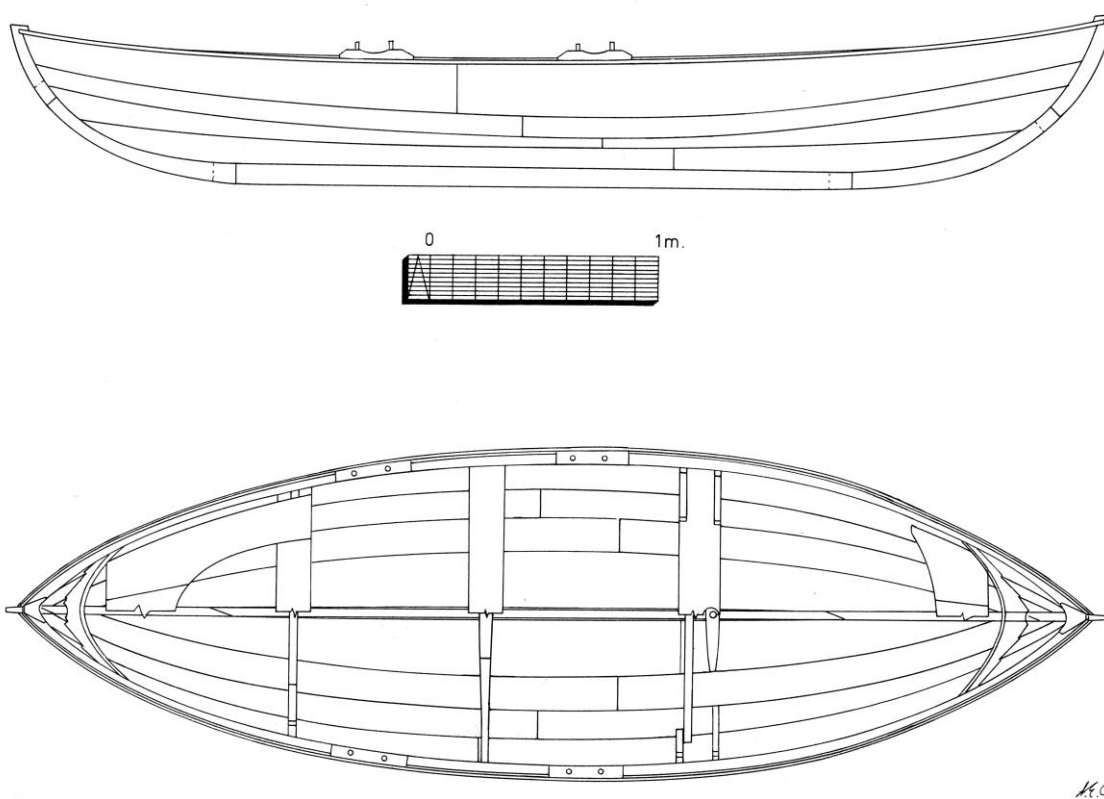
Når det kjem til alder så er den ukjent for ein stor del av båtane. Av dei som har kjent alder skriv dei fleste seg frå siste halvdel av 1800-talet.



Foto: Universitetet i Bergen. Kyrkjebåtar

Strandebarmar

Strandebarmaren er båttypen som gradvis avløyste hardangerbåten frå århundreskiftet og fram gjennom mellomkrigsåra. Me får ein overgang frå fiske- og bruksbåt til fritidsmarknad i denne perioden. Namnet kjem frå bygda Strandebarm som vart den største produsenten av færingar i Hordaland. I mellomkrigsåra vart det bygd om lag 1000 båtar årleg i denne bygda, noko som sytte for at strandebarmaren fekk den største utbreiinga blant båttypane i Sør-Noreg og vart nærast ein folkebåt på 1930-talet. Grunna den store «eksporten» frå Hardanger til Sør- og Austlandet vart båten også omtala som hardangersjekte og oslobåt.



Strandebarmar, oppmålingsteikning av Arne Emil Christensen, Norsk Maritimt Museum.

Strandebarmaren er på mange måtar ei moderne og noko forenkla utgåve av hardangerfæringen. Utforminga kan også sjåast som ei tilpassing mot marknaden på Sør- og Austlandet som ville ha båtar med smalare bord og noko kraftigare avslutningar i rip og til stamns. Strandebarmaren vart bygd med alt frå 3 til 6 omfar og oftast med lange esingar og nauarong. Austlendingane var skeptiske til trebordingane som dei var redde ville sprekkje og fekk difor levert båtar med fleire omfar. Vestlendingane som var vane med gode naust og støer verdsette lette båtar med 3 og 4 omfar. For båtbyggjarane var det ei føremon å kunne byggja båtar med ulike bordbreidder og levere til ulike kjøparar, slik fekk dei utnytta tømmeret betre. Marknaden etterspurde det og det vart råd å nytta tømmer med ulik storleik. I reisingane vart det slutt med kan på stamnen og kjøll, likeins fekk lot og stamn ei

enklare utforming. Dei hogne halsane som på hardangerbåtane vart klinka gjennom kjølfjora, vart avløyst av saga bord som vart spikra i kjølsua. Hovudtyngda av strandebarmarane vart som nemnd bygd med lange esingar og nauarong. Unntaket var trebordingane der den gamle byggemåten med korte esingar (frå rong til rong) og utan nauarong heldt fram. Fremste beten på dei gamle båtane vart erstatta av fast framtofte med toftekne. Innveden vart etter kvart laga av rett plank med omskøyt på banda. Band, betar og renger vart klinka fast med klipp-spiker der det før vart nytta trenaglar. Der keipane tidlegare vart nedfelt og festa med eikenaglar vart det vanlegare med keipar som låg slett på esingen og vart spikra. Båtane som gjekk til Sør og Austlandet hadde ofte tollepinnar og runde årar, medan vestlandskunden stort sett framleis ynskte keipar og vestlandsårar. Båten var stort sett bygd som færing, men det vart også bygd einkeipingar og seksæringar.

Også strandebarmaren vart rigga for segl. Hol for masta vart bora gjennom framtofte og plitt og ein mastesko av jarn slått ned i kjølen. Spriseglet var det mest vanlege på denne båttypen. Til liks med dei andre båtane i Hordaland var det eik som dominerte som material i kjø, reisingar og keipar. Til bord, innved og tilfar vart det nytta furu.

Strandebarmaren gjekk altså frå å vere ein heilårs bruksbåt til i større grad å verta ein fritidsbåt brukt i sumarhalvåret. Han vart rekna for å laste noko meir en t.d. ein oselvar av same storleik. Båttypen var godt omtykt av teinefiskarane austpå og byfolk som hadde hytte ved sjøen. Vi ser også at dei minste strandebarmarane vart brukte i fjellvatna på heile Vestlandet.



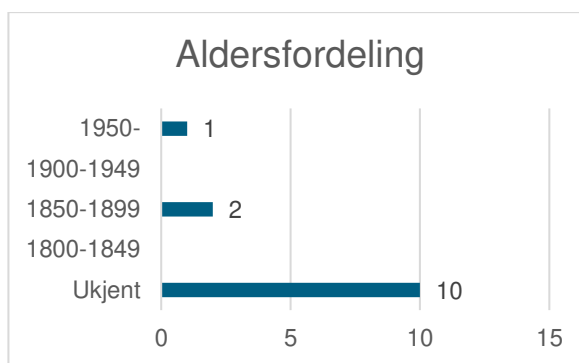
Strandebarmar, Bymuseet i Bergen, Hordamuseet

Strandebarmarar i samlingane

Fem av dei åtte konsoliderte musea rapporterte om strandebarmarar.

Totalt vart det rapportert inn 13 stk., noko som utgjer om lag 4 % av den totale båtsamlinga i Vestland fylke. Båtsamlinga med strandebarmarar er fordelt jamt utover, og ingen museum skil seg ut med store samlingar av denne båttypen.

Bymuseet i Bergen	5
Hardanger og Voss museum	2
MiSF	1
MUHO	-
Museum Vest	4
Kraftmuseet	-
Sunnhordland Museum	1
Baroniet Rosendal	-
Totalt	13



Blant dei 13 båtane er det; 5 færingar og 2 seksæringar. 6 av båtane har ikkje musea rapportert inn størrelse på.

3 av båtane har hatt segl i tillegg til årar. Ein av båtane, ein seksæring frå 1870-talet i samlinga til Hordamuseet, har på 1950-talet fått montert påhengsmotor, noko som viser bruksendring av båten.

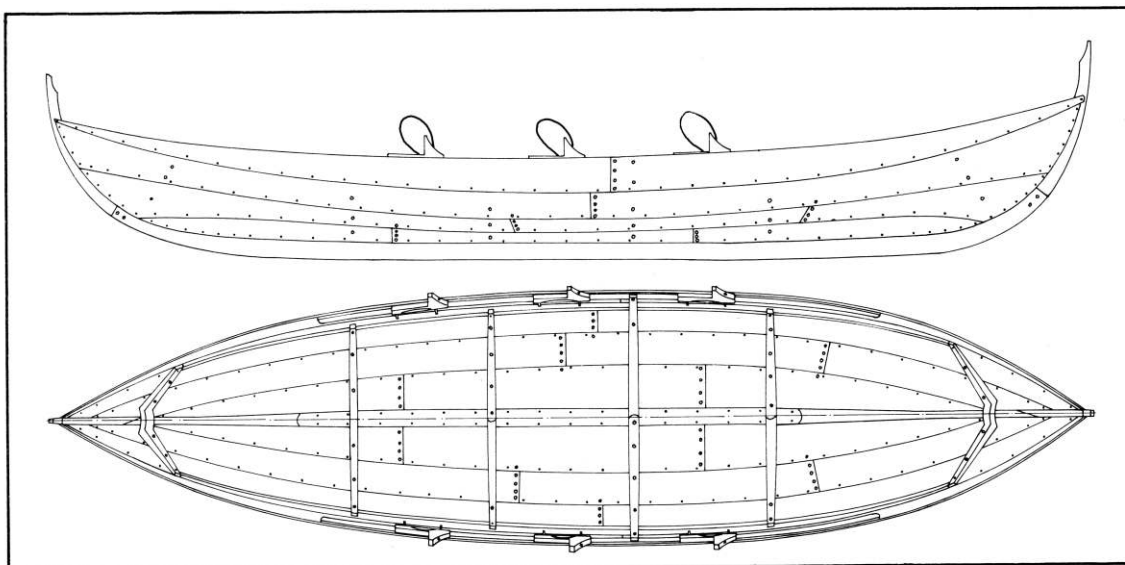
3 av båtane har kjent båtbyggjar eller båtbyggjarstad, medan 10 av båtane er av ukjent opphav. Det vil seie at ein kjenner korkje til båtbyggjar eller byggjestad. Musea har berre rapportert inn ein namngjeven båtbyggjarar; Sjur Kristenson, Tysnes.

7 av båtane har kjent brukshistorikk, medan 6 har ukjent historikk. Bruken av båtane som musea rapporterer varierer; dyre-, vare- og persontransport, fiske, som lettboat på fartøy.

Dei fleste av båtane som har ukjent alder.

Nordhordlandsbåt

Nordhordland reknar vi frå Sørfjorden ved Osterøy til grensa mot Sogn i nord. Båttypen vert rekna som ein av midtvestlandsbåtane. Arne Høyland peiker på tre variantar av nordhordlandsbåten der dei bygde lengst aust (Veafjorden, Bolstadfjorden, Eidsfjorden og indre Osterfjord) ber preg av slektskap med hardangerbåten/oselvaren. Båtane i Mofjorden og Osterfjorden hadde sine særtrekk og vart kalla for geitabåter/ostrageit. Den tredje typen, også omtala som geitbåt, dominerte i Masfjorden, Austefjorden og delar av Fensfjorden. Bernhard Færøyvik nemner at båtane nord for Osterfjorden vart kalla masfjordbåtar, men at dei innanbygds skilde til dømes mellom masfjordbåt og austefjordbåt. Dei sa at mykingbåtane inst i Austfjorden var meir reiste framme og bak enn masfjordbåtane. Opphaveleg henta truleg kystfiskarane båtane sine frå fjordane innanfor. Seinare kom oselvaren til å rå grunnen i ytre strok med unntak av Fedje heilt i Nord, der dei kjøpte seg nordfjordbåtar.



Masfjordbåt, oppmålingsteikning av Bernhard Færøyvik, henta frå «Vestlandsbåtar».

Samanlikna med oselvar og hardangerbåt er nordhordlandsbåtane som regel meir flatbotna og dråpeforma (enn oselvaren), og har noko brattare og meir høgreiste stamnar. Truleg har nordhordlandsbåtane på det jamne også litt kraftigare bordgangar enn på sørvestlandsbåtane. Særleg i fjordane kring Stamnes ser me dette. Halsar og underslag (stamnvinde) er hogd vindske. Fleire kjenneteikn gjer det lett å skilje midtvestlandsbåtane frå «sørabåtane». Eit at ripa smalnar sterkt av mot stamnane, eit anna at esinga ligg langs sua mellom slagbord og ripe i staden for langs øvre kant av ripa. Ei følgje av dette siste er at keipane vert nagla fast gjennom ripebordet og stødd av keipsneller som går ned i esinga. Innved og røming er i all hovudsak som i hardangerbåten og oselvaren, med nokre færingar har betar over alle tre banda. Halvrommet, som vi ikkje finn på båtane lengre sør, ser ut til å starte

nord i Masfjorden. Elles er nordhordlandsbåtane utstyrte med høgreiste stamntoppene med ein fin innvendig boge øvst, vidare har dei som regel eit omfar meir enn tilsvarande båtstorleiker sørpå. Færingane, seksæringane og åttæringane hadde fire omfar, medan det var fem omfar på fem- og sekskeippingane.

Råseglet vart nytta på færingane, tre-, fire- og femkeippingane så lenge dei var i bruk utover 1900-talet. Ein del av færingane var ikkje utstyrte med rigg, men det blei sett opp lauvsegl om det var forhold for det. I nordhordlandsbåten er det vanleg med eik i kjøll, reisingar og keipar. Bording, innved, og tilfar er laga av furu.

Båtane vart nytta til alle typar fiske, ferdsle og frakt i det omfattande fjordsystemet mellom Sognefjorden i nord og Sør fjorden i sør. I indre strok var det tale om småfiske, transport av ved, høy, mjølk og andre bondevarer. Nærare kysten var fisket meir dominerande, men båtane vart også brukte til transport av folk, torv, ved og dyr. Dei større båtane vart også nytta under byferdene til Bergen med landbruksvarer. Det var vanleg med fire ferder i løpet av året. Når folk frå Mykingsoknet skulle ta denne ferda tok dei seg med båt inn Hindenesfjorden og bar deretter varene 1 ½ kilometer over til Ostereidet. Her leigde dei båt det siste strekket til Bergen. Hadde dei mykje varer reiste dei nordom Lindåshalvøya, sørover gjennom Kilstraumen og vidare gjennom Radsundet og Alverstraumen.

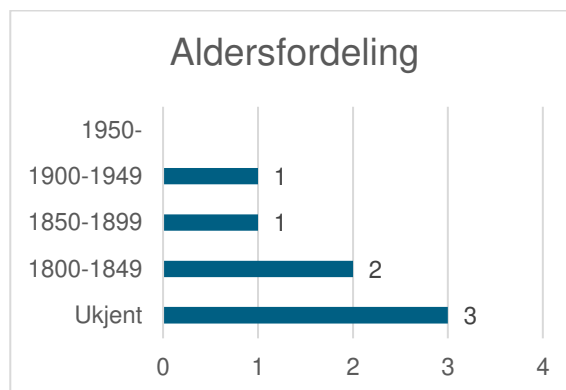


Nordhordlandsbåt, "Bjørsvikbåten", Bymuseet i Bergen, Hordamuseet

Nordhordlandsbåtar i samlingane

Det samla talet på nordhordlandsbåtar i kartlegginga er sju stk.³ Alle båtane er i samlinga til Bymuseet i Bergen, så denne båttypen er berre bevart ved eitt museum.

Bymuseet i Bergen	7
Hardanger og Voss museum	-
MiSF	-
MUHO	-
Museum Vest	-
Kraftmuseet	-
Sunnhordland Museum	-
Baroniet Rosendal	-
Totalt	7



Blant desse 7 båtane er det; 3 færingar, 1 seksæring, 2 åttringar og 1 tiæring.

4 av båtane har hatt segl av ulik type, ein av dei er rapportert inn som: «åttring med råsegl».

3 av båtane har kjent båtbyggjar eller byggjestad;

- Erik Johanneson Andvik
- John Svarteberg
- Erik Mathiassen Holsøy

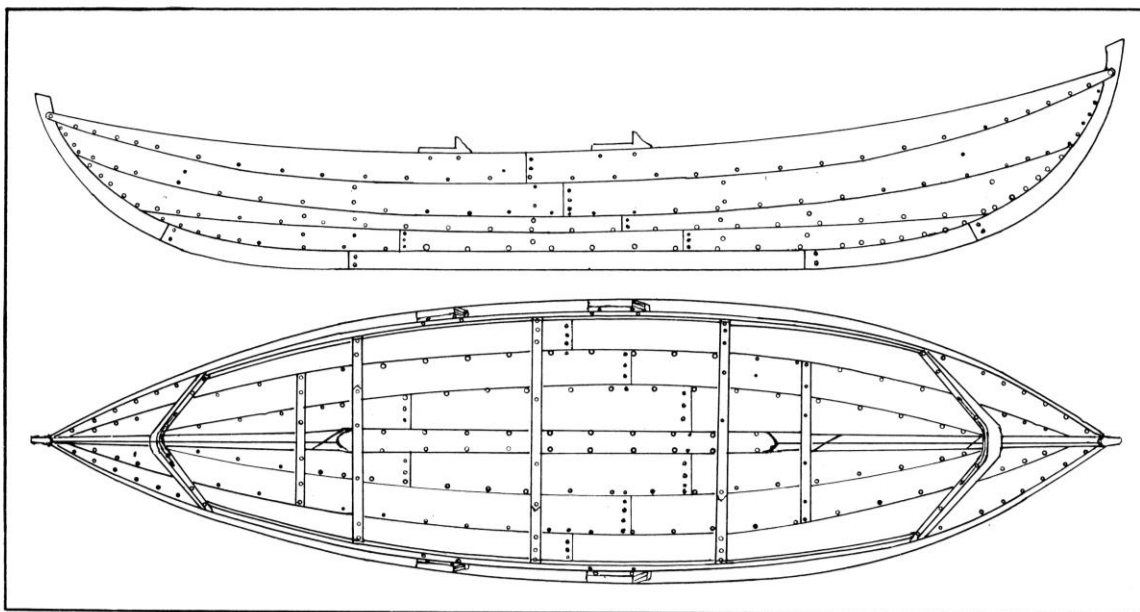
4 av båtane er av ukjent opphav. Det vil seie at ein kjenner korkje namnet på båtbyggjar eller byggjestad. Alle dei 7 båtane har kjent brukshistorikk. Aldersmessig er det 3 av båtane som har ukjent alder, medan dei 4 andre er jamt fordelt i perioden 1800-1950.

³ Her kan det vere store mørketal. Musea i Sogn og Fjordane rapporterte ikkje inn nokon nordhordalandsbåtar i kartleggingsskjemaet, men museet har 26 båtar i kategorien «andre», med kommentarar om at båten var av «hordaland-type». Fleire av desse båtane kan derfor eigentleg høyre heime i enten hardanger- og sunnhordalandsbåt, eller nordhordalandsbåt.

Nordfjordbåt

Nordfjordbåten vart for det meste bygd i Gloppen. Før 1850 var nordfjordbåten i hovudsak brukt i indre og ytre Nordfjord. Til nordafisket kom nordfjordingane for å skaffe seg pengar og sild til heimebruk. Om sildefisket i 1855 i Askvoll, Kinn og Selje gjer fiskeoppsynet opp desse tala på båtar frå nordfjordbygdene: Davik 85, Selje 53, Eid 46, Innvik 37, Gloppen 16, Stryn 6. I 1850- og 60-åra byrja nordfjordingane med linefiske etter brosme og lange ute på havgrunnene i sommartida og i kveite- lægrane på vårparten. Nordfjordbåtane var kjende for å vere lettrodde og raske under segl. Til linebruk måtte båtane likevel byggjast om. Fiskarane kravde fyldigare og lengre bakskut og høgare bording for å unngå at båten vart baksett når han vart fullasta med fisk og bruk. Inne i fjordane heldt dei seg til den gamle fasongen. Med smal bakskut var båten lettare å ro og segla på «småbera» som dei sa. Førremonen med den nye byggjemåten var truleg avgjerande for at nordfjordbåten nærast vart einerådande i kystområda mellom Fedje og Nordfjord.

Nordfjordingane fekk etter kvart kjennskap til dei nye båtslaga sørfrå (Listabåt og Hardingbåt). Særleg fem- og sekskeipingane vart etter kvart tevla ut av desse, sjølv om dei framleis vart nytta mykje på sesongfiske fram til århundreskiftet. I Kalvåg, nord i Sunnfjord, vart det i 1900 meldt om 227 båtlag, 2 frå Nordland, 4 frå Hordaland og resten frå Sogn og fjordane. Her var det 38 listabåtar, 129 hardingbåtar, 3 møringsbåtar, 1 oselvar, 12 sunnfjordbåtar, 2 sekskeipingar Nf, 13 femkeipingar Nf, 23 firkeipingar Nf, 82 seksæringar Nf, 18 færingar Nf og 1 toæring Nf.



Nordfjordbåt, oppmålingsteikning av Bernhard Færøyvik, henta frå «Vestlandsbåtar».

Utover 1800-talet var det i all hovudsakleg dei vanlege bygdebåtane som vart bygde, frå færing til sekskeiping. I tillegg vart det bygd vengbåtar, notbåtar, skuter og jekter. I somme grender skal fleire gardar ha gått saman om store båtar med både 7 og 8 årepar (åtteroringar).

Nordfjordbåten har som dei andre båtane på Vestlandet sine særlege kjenneteikn, men samstundes tydeleg slektskap med båtar frå tilgrensande distrikt. Eit karakteristikum ved nordfjordbåten er eit kjølgatt med ei svakt skåla form. Til samanlikning har sunnfjordbåten eit kjølgatt med djupare y-fasongen. Jamt over er lotet (overgangen mellom kjøl og stamn) på nordfjordbåtane slakare enn på båtar frå nabodistrikta i sør, medan framstammen lutar noko meir fram. Jamt over er botnen meir reist på nordfjordbåtane enn på dei andre midtvestlandsbåtane og den stupar ikkje så mykje på halsane som t.d. på sunnfjordbåtane. Me ser også at færingen har tre betar som i Sunnfjord, dette til forskjell frå Sogn og Sørvestlandet der dei berre har to. Nordfjordbåten har keipsneller til liks med sunnfjordbåten. Stamntoppene vart tidleg utforma med moderat høgde og markert rygg på innsida. Linja i overkant på dei låge stamnane følgde om lag springen i båten. Det finns likevel nokre gamle eksemplar med høgreste stamnar også i Nordfjord. I *Folkevennen* 1863 skriver C. F. Diriks «*Stevnene er høye; dog har man i senere tid begyndt at gjøre dem lavere*» (Diriks, 1863)

Opphaveleg skal nordfjordbåten ha hatt råsegl med like sidelik, men lårseglet tok gradvis over utover på 1800-talet. Inspirasjonen kom truleg frå nordfjordingar som kring 1800 hyrte seg som leigekarar på torskefiske på Sunnmøre. Frå den tid er det rimeleg å tru at ein og annan fiskar tok til å sy segla sine slik sunnmøringane gjorde det. Færingane og seksringane fekk etterkvart sprisegl eller gaffelsegl, medan dei større båtane held på lårseglet fram til dei gjekk ut av bruk. Kjølen på Nordfjordbåten er til vanleg laga i furu. Lot og stamn var til vanleg i bjørk. I halsar og bord, innved og tilfar nytta dei furu. Keipene var laga i furu og bjørk.

Nordfjordbåten var den vanlege båten i Nordfjorden og ytre strøk mellom Bremanger og Stadt fram til om lag 1850. Seinare skulle båttypen kome til å dominere kysten heilt sør til Fedje og brukt under dei ulike sesongfiskeria. Under nordafiske etter sild var nordfjordingane aktive og det vart sagt at husmennene hadde like stor rett til å vera med til fiske som dei hadde rett til å vere med til kyrkje. Dei rekna 5 mann på femkeipingane og 6 på sekskeipingane. I tillegg nytta nordfjordingane båtane sine på linefiske på havet etter, brosme, lange og kveite. Stundom vart båtane også nytta under fiske etter håkjerring.

I Nordfjord er det også ein sterk kyrkjebåttradisjon. I indre Nordfjord hadde dei fleste grendene ein eller fleire storbåtar (4-7 keipingar) som vart nytta som kyrkjebåt. I tillegg hadde dei fleste gardane ein storebåt som vart brukt til å frakte dyr, hente høyr, men også under vinterfisket ved kysten. På Breimsvatnet og Traudalsvatnet var

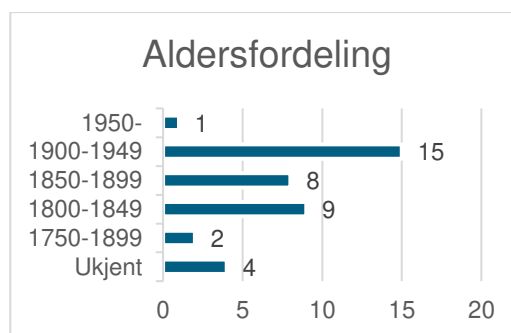
storebåten nytta til frakt av folk og fe til støyane. Her åtte grunneigarane ein part kvar.

Nordfjordbåtar i samlingane

Det samla talet på nordfjordbåtar i kartlegginga er 39 stk. Dette utgjør 12 % av den totale samlinga i Vestland. Den største samlinga av nordfjordbåtar finn ein hjå Musea i Sogn og Fjordane, til saman 37 stk.

I tillegg til Musea i Sogn og Fjordane har Bymuseet i Bergen to nordfjordbåtar i sine samlingar. Denne båttypen er dermed berre bevart ved to av dei konsoliderte musea i Vestland.

Bymuseet i Bergen	2
Hardanger og Voss museum	-
MiSF	37
MUHO	-
Museum Vest	-
Kraftmuseet	-
Sunnhordland Museum	-
Baroniet Rosendal	-
Totalt	39



Blant desse båtane er det; 22 færingar, 6 seksæringar, 1 åttring, 2 slagkeipingar (liten firkeiping), 3 femkeipingar og 3 sekskeipingar.

Minst 21 av båtane har hatt segl. Det er nemnd blant anna råsegl, asymmetrisk råsegl, samt sprisegl og fokk. 3 av båtane har hatt påhengsmotor og ein av desse båtane har avkappa hekk for å tilpasse båten til nytt framdriftsmiddel.

18 av båtane har kjent båtbyggjar eller båtbyggjarstad, medan 21 av båtane er av ukjent opphav. Det vil seie at ein kjenner korkje til båtbyggjar eller byggjestad.

Musea har rapportert inn båtar som er bygd av 7 namngjevne båtbyggjarar:

- Jon og Sigmund Naustdal
- Båtbyggjar ved namn "Fitje"
- Hvemund N. Sætevik og Johannes Sognnes
- Hans Jacobsen Sande
- Ingvald Olson Sande
- Anders Knutson Sande ("Søylen")
- Ole Raudset

27 av båtane har kjent brukshistorikk, medan 12 har ukjent historikk. Bruken av båtane som musea rapportera om har stort sett vore knytt til fiske - sesongfiske etter torsk og sild, havfiske, og til persontransport - kyrkjebåt, skyssbåt for lege, jordmor og liknande, samt frakt av varer og dyr. Nokre båtar har vore brukt til byføring (til Bergen) og ein av båtane var på slutten berre brukt til kapproing på 17. mai.

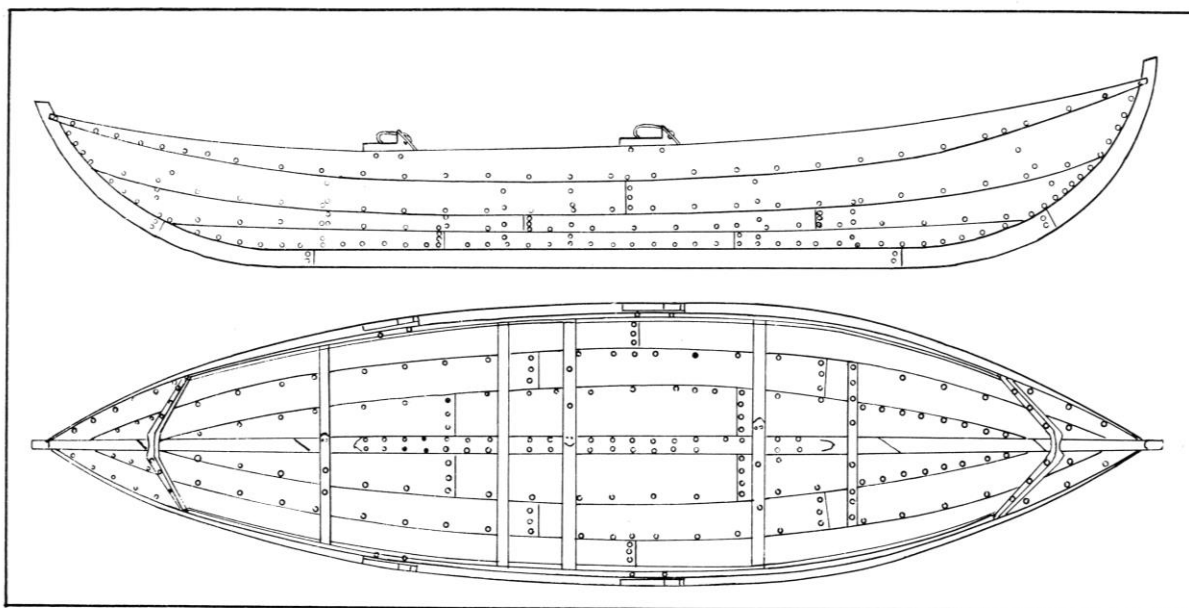
Aldersmessig er mange, om lag 15 stk., bygde i fyrste halvdel av 1900-talet, resten skriv seg frå 1800-talet.



Foto: Bernhard Færøyvik/ Norsk Maritimt Museum. Nordfjordføring i Sandane.

Sunnfjordbåt

Sunnfjordbåten vert gjerne skildra som ein skjergardsbåt eller fjordbåt som også vart nytta i kystfiske. Øystein Færøyvik skriv i *Vestlandsbåtar*: «*Sunnfjord er innskoren av mange fjordar med ein vid øygard utanfor. Buefjorden og Stavfjorden er opningar mot vest der storhavet går rett inn mot fastlandet, men i øygarden kan folk ferdast nokolunde trygt med båtane sine*» I dette området frå Sula i sør til Bremangerlandet i nord dominerte sunnfjordbåten i gamal tid. Båtbygging var ei viktig attåtning inne i fjordane. Staveneset mellom Dalsfjorden og Førdefjorden var eit gammalt skilje der båtane sør om Staveneset vart kalla søranesingar og båtane nordom, vart kalla nordanesingar. Seinare vart Sunnfjordbåten i stor grad konkurrert ut av nordfjordbåten. Noko av forklaringa kan vere at nordfjordingane greidde å modifisere båtane sine då linefisket som tok seg opp kring 1850. På denne tida gjekk fiskarane i Sunnfjord over til å bruka nordfjordbåtar. Han vart rekna for å vera noko lettare og ledigare i sjøen og hadde lengre og romslegare skutar. Skarpere botn gjorde den betre under beiting og mindre utsett for subrott. Vidare kunne nordfjordbåten tingast direkte frå båtbyggjaren og var helst noko raskare og rimelegare å byggje.



Sunnfjordbåt, oppmålingsteikning av Bernhard Færøyvik, henta frå «Vestlandsbåtar».

Generelt har sunnfjordbåten mykje til felles med dei andre midtvestnorske båtane. Den har 4 omfar beståande av 1) halsar og botnabord, 2) stammvinder og midtstykke 3) slagbord og rip. På store båtar blir slagbordet delt i over- og underslag.

Botn i sunnfjordbåtane er noko for seg sjølv. Halsane og botnabordet er vide og har ei påtakeleg krapp utholing der dei møter kjølfjora, for så å leggja seg ut i ein slik grad at botnabordet nærast ligg flatt. Framhalsen stuper mykje. Dette gjev både eit trøngt innløp og god bæring i framskuten. Kjølfjora er breiare på denne båttypen enn

på dei andre båtane på Vestlandet og dannar ein tydeleg y-fasong ned i kjølgattet. Båtane på vatna innafor Førdefjorden har botn som minner meir om nordfjordbåten med flatare kjølfasong. Betane er stødd av betesneller til liks med nordfjordbåten, men skil seg frå nordhordlands- og sognebåtane som ikkje har sneller under betene. Stamntoppene er frå gammalt av høgreste med ei lita innvendig skråflate øvst oppe som mest dannar ein spiss.

Med den flate botn bar sunnfjordbåten mykje og høvde truleg godt til sildefiske og ulike typar frakt. Båten var særstødig og sjølv i kraftig ver hadde han ikkje lett for å kvelve. Han vart også nytta på brugdefangst og brosmefiske utpå havskallane sommarstid. Båten vart rekna for å vera stø under segl og gjorde god fart i rom vind, men var ikkje like god under beiting og i stor sjø. Godt utlagd og med flat og brei botn kunne det nok røyne på botnasuene i grov sjø. Det er også eit spørsmål om den flate botn med det «gode» sleppet, kunne skape problem i kraftig medvind. Faren kunne her liggja i båten «rann laus» på veg ned i bølgedalane og ein miste styringa over den.

Sunnfjordbåten vart til vanleg rigga med symmetrisk råsegl og hadde som regel to radar med syftband oppe under råa eller eventuelt ei rad oppe og ei rad nede på seglet. I Sunnfjordbåten vart det nytta furu eller eik i kjølen. Lot og stamnar var oftast i eik eller bjørk. keipane kunne vere laga i furu, eik eller bjørk. Bording, innved og tilfar var etter regelen furu.

Storleiken på Sunnfjordbåtane gjekk frå færing til sekskeiping. Færingen vart kvardagsbåten til ulike ærend og heimefiske. Seksæringen vart nytta på det årvisse lange-, brosmefiske og kveitefiske på havet sommarsdagen, men også som kyrkjebåt, losbåt og føringsbåt. Slagkeiping (liten firkeiping) vart nytta til om lag det same som seksæringen, men hadde større rokraft når dei skulle til havs etter lange eller brosmefiske. På sei- og sildefiske vart slagkeiping mykje brukt som setjegarnsbåt, dvs. til å setje garna som seinare vart dregne av større båtar. Også i havsnaud og når losane skulle borda i storm var det slagkeiping dei sette ut. Fire-, fem- og sekskeipingane vart nytta på silde-, torske- og brugdefiske. Under dei store vårsildfiskeria møtte dei jamt fram frå alle bygder når silda seig inn til Kalvåg, Kinn, Bulandet og Solund. Båtar til særferemon vart også bygd i Sunnfjord t.d. vengebåtar i ulike storleiker til skyss av embetsmenn på deira ferder rundt i distriktet. Eidsvollsbåten, truleg bygd på Svanøy kring 1780, er eit godt døme. Den vart truleg bygd til futen T.W Nagel som budde på Svanøy. Då representantane frå Bergen skulle møte i grunnlovsforsamlinga på Eidsvoll i 1814 var det denne båten som frakta dei til Lærdal.

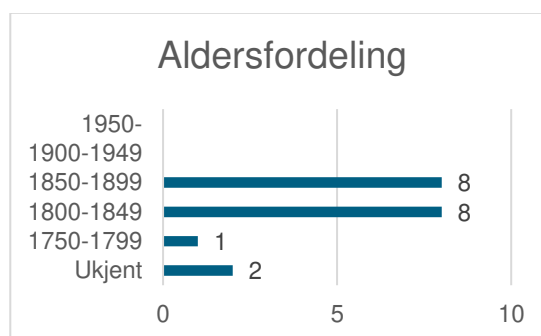


Sunnfjordsbåt, MiSF - Kystmuseet i Florø

Sunnfjordsbåtar i samlingane

Det vart rapportert inn 19 sunnfjordsbåtar i kartlegginga. Dei aller fleste finn ein ved Musea i Sogn og Fjordane, som har 18 båtar i sine samlingar, den siste er å finna ved Bymuseet i Bergen. Båttypen er dermed berre bevart ved to av dei konsoliderte musea i Vestland.

Bymuseet i Bergen	1
Hardanger og Voss museum	-
MiSF	18
MUHO	-
Museum Vest	-
Kraftmuseet	-
Sunnhordland Museum	-
Baroniet Rosendal	-
Totalt	19



Blant desse 19 båtane er det; 4 færingar, 5 seksæringar, 2 åttringar, 1 slagkeiping (liten firkeiping), 4 femkeipingar og 3 sekskeipingar.

14 av båtane har hatt segl, dei fleste råsegl. Ingen av båtane har hatt motor.

6 av båtane har kjent båtbygger eller båtbyggerstad, medan 13 av båtane er av ukjent opphav.

Musea har rapportert inn båtar som er bygd av 2 namngjevne båtbyggjarar:

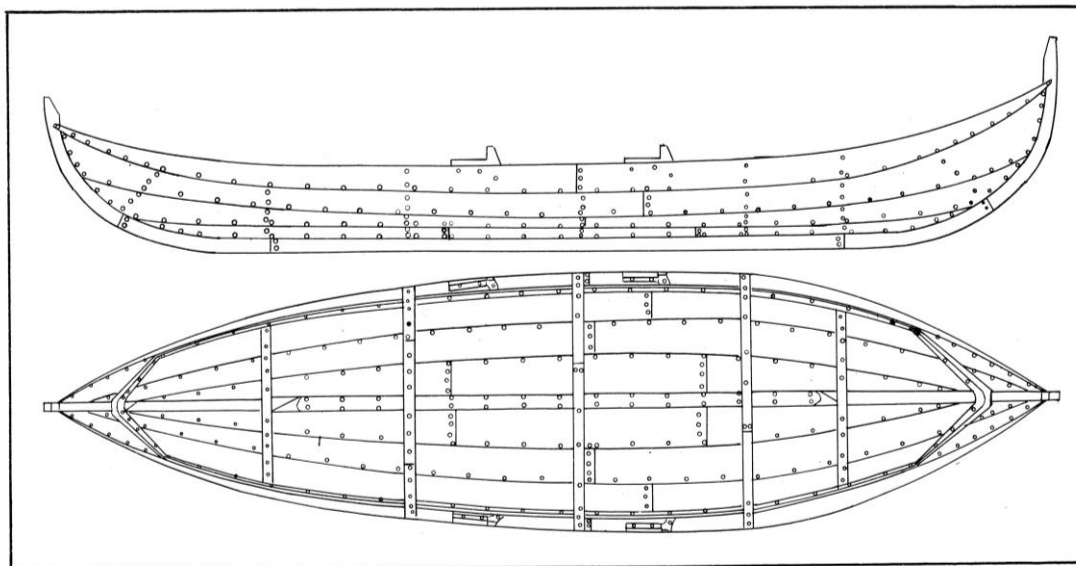
- Kornelius Hallvarson Sunde (2 stk.)
- Matias Ausevik

15 av båtane har kjent historikk og bruken har vore varierende; fiske, transport av dyr, varer og personar. 3 av båtane har også vore brukte som lensmannsbåt.

Alle båtane er bygde i løpet av 1800-talet eller tidlegare.

Sognebåt

Sognebåten var i bruk frå dei inste armene av Sognefjorden; Lustrafjorden og Årdalsfjorden og ut til fjordmunningen mellom Gulen og Hyllestad. Det vart også brukt sognebåtar på innlandsfjordar og fjellvatn.



Sognebåt, oppmålingsteikning av Bernhard Færøyvik, henta frå «Vestlandsbåtar».

Sognebåten vart laga i storleiker frå einroing til sekskeiping. Han høyrer til midtvestlandsbåtane i konstruksjonsprinsipp med dei fire omfara; hals, stamnvinde, slag og rip. Kjølén er t-forma og med moderat breidd. Lota har form nærast som ei sledemei; startar flatt ved kjølén og aukar i krumming, bogen held fram med litt slakare krumming opp gjennom stamnen. Halsar og stamnvinde er hogd vindske. Utover på 1900-tallet vart stamnvindeomfaret gjerne svoid (bøygd) og då kan omfaret kallast meddikken, oppkalla etter midtstykkjebordet, eller lokket. Botn er godt utlagd med stamnvinde som fyljer på i romma og gjer ein fasong som kombinerer høg stabilitet og godt fartspotensiale. Båten har granne esingar øvst på slagbordet og sterkt avsmalande ribbord til stamns. Keipane skil seg frå dei andre midtvestlandsbåtane med skjegget som stør seg ned i ripsida til forskjell frå keipsnellene me ser på nordhordlands-, sunnfjords- og nordfjordbåtane. Stamntoppene har ein karakteristisk profil; høgreste og bratte framme med den rette skråflata på innsida og med ei flate øvst oppe som tippar 90 gradar på den innvendige flata. Færingen har ikkje bete på bakarste bandet som på sunnfjordbåten. Dette gjer sognebåten noko mjukare i bakskuten og høveleg for lasting og føring av dyr.

På sognebåtane var det vanleg med symmetriske råsegl. Segla har eit langt underlik, og var låge på grunn av rosevindane i fjorden. Tidleg 1900-talet er det i bruk ein del sprisegl på småbåtane. Lauvsegl var også tidvis nytta inni fjordane. Båtbyggjarane i Sogn nytta seg av fleire treslag. Kjøl og lot var enten av eik eller ask. Stamnane var av bjørk, ask eller eik. Bord, band, betar og renger var av furu, men det hende ein nytta beteleistar i lauvtre.

Sognebåten må reknast som ein typisk fjordabåt; eit gardsreiskap brukt til føring av dyr, ved, høy og andre varer mellom dei bratte fjellssidene. Stødig og god og ein effektiv seglar ut eller inn i fjordane. Dei minste båtane med berre eit årepar vart berre nytta på elvar og vatn. Færingen var både til ærend og dagleg fiske på fjorden. Seksæringen var både ærends – og fiskebåt, særleg i ytre deler av Sognefjorden. Her var fiske og frakterfart halve levevegen eller i alle fall ei god attåttnæring. Åttringane var dei mest brukte skyssbåtane. Doktor, prest, fut og skrivar hadde oftast ein liten åttring ståande i naustet. Elles var dei største båtane som åttæring, fem- og sekskeiping nytta som kyrkje og bybåtar. Til liks med båttypane andre plassar på kysten vart det også i Sogn bygd båtar til særføremål som føringsbåtar, vengebåtar og småjekter.



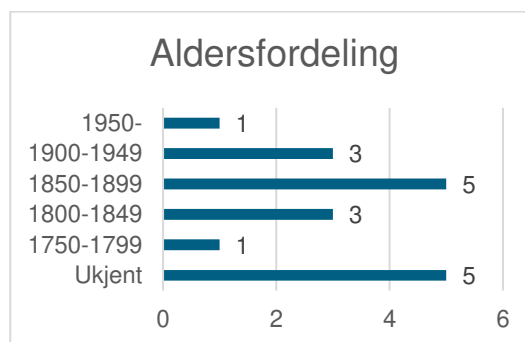
Sognebåt, MiSF – De Heibergske Samlinger

Sognebåtar i samlingane

Det er bevart 18 sognebåtar i Vestland, alle ved Musea i Sogn og fjordane.

Sognebåtar utgjør 13 % av båtsamlinga til MiSF. Totalt utgjør Sognebåtar 6 % av den totale båtsamlinga i Vestland.

Bymuseet i Bergen	-
Hardanger og Voss museum	-
MiSF	18
MUHO	-
Museum Vest	-
Kraftmuseet	-
Sunnhordland Museum	-
Baroniet Rosendal	-
Totalt	18



Blant desse 18 båtane er det; 1 æring, 6 færingar, 3 seksæringar, 7 åttringar og 1 tiæring. 8 av båtane har hatt segl, både råsegl og sprisegl.

11 av båtane har kjent båtbygger eller båtbyggerstad, medan 7 av båtane er av ukjent opphav. Det vil seie at ein kjenner verken til båtbyggjaren eller kvar den har vore bygd.

Musea har rapportert inn båtar som er bygd av 5 namngjevne båtbyggjarar:

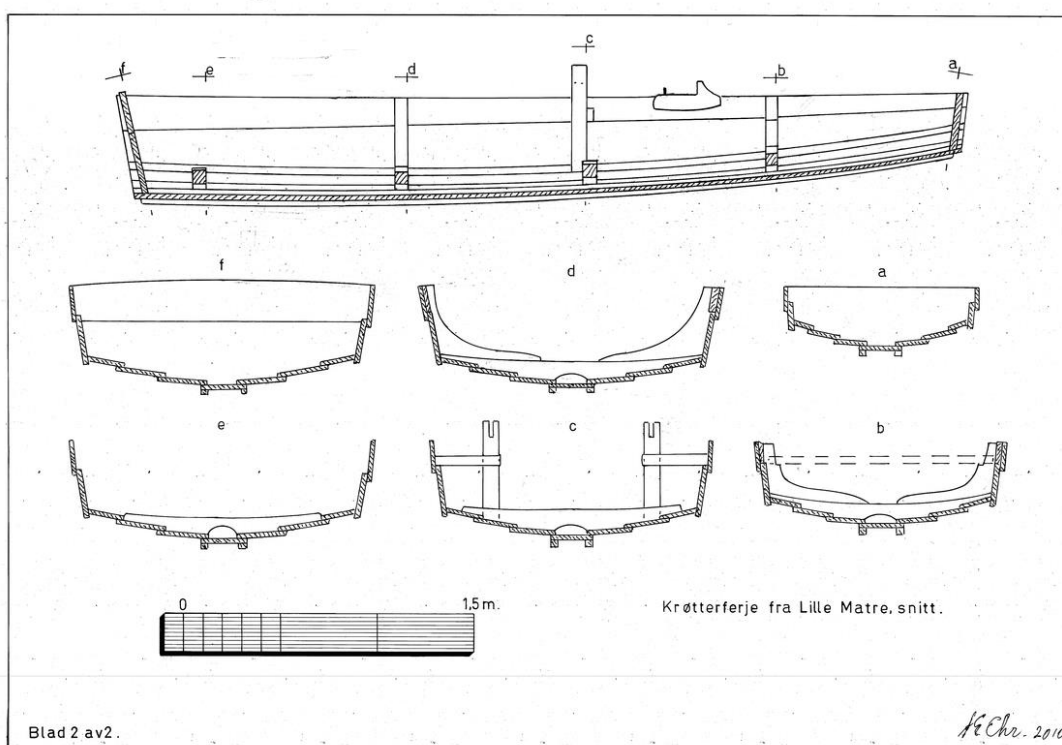
- Johan Høl
- Svein Henjesand
- «Ris-Ingebrigt» Ingebrigt Olsen Henjesand
- Ole Rise
- «Storerisen» Anders O. Venes

13 av båtane har kjent historikk. Sognebåten har vore ein tradisjonell bruksbåt. brukt til transport av folk, dyr, ved, høy og lauv, forutan fiske.

Aldersmessig er det ei nokså jamn fordeling av byggjeår på båtane, men med ein liten topp i siste halvdel av 1800-talet.

Ferje/ fraktesbåt/ jekt/ storebåt

Denne kategorien rommar ulike variantar av fraktesbåtar. Ei jekt er eit ope, plattgatta fraktesfartøy, gjerne med ein veng eller ei kahytt akter. Slike var tidlegare i bruk langs store delar av kysten og utforma i tråd med den lokale tradisjonen. Utover på 1800-talet blei dei gradvis erstatta av dekkta fartøy. Berre eit fåtal av dei større jektene har overlevd med Holvikejekta på Sandane som den i særklasse best bevarte. Samlingane til Musea i Sogn og Fjordane rommar også to mindre jekter som er eineståande; Holmedalsjekta og Skåsheimbåten, begge rundt 10 meter lange. Slike småjekter blir også omtala som «storebåtar».



Krøtterferje, oppmålingsteikning av Arne Emil Christensen, Norsk Maritimt Museum

Med «ferje» er det i denne samanhengen tenkt på ein tradisjonell farkost som blei brukt til å frakte varer, husdyr eller personar over ein fjord, ei elv eller eit vatn; typisk «krøtterferje».

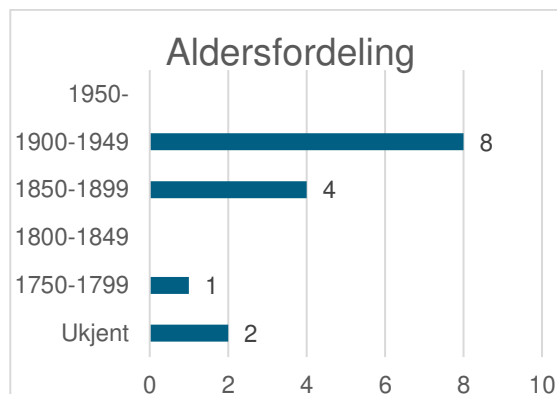
Med fraktesbåt var det likeins tenkt på ein open båt brukt til fraktoppdrag i ein lokal samheng. Det var ikkje ei målsetjing å få med i undersøkinga dei større fartøya som er i musea si eige/samlingar.

Båtar i samlingane

Desse båttypane er representert ved fem av dei åtte musea. Det er rimeleg jamn fordeling blant desse musea, og ingen museum skil seg ut med veldig store

samlingar. Totalt er det rapportert inn 15 båtar i kategorien ferje/ frakteskute/ jekt/ storebåt. Dette utgjør 5 % av den samla båtsamlinga i Vestland.

Bymuseet i Bergen	3
Hardanger og Voss museum	4
MiSF	6
MUHO	1
Museum Vest	1
Kraftmuseet	-
Sunnhordland Museum	-
Baroniet Rosendal	-
Totalt	15



I denne kategorien finn me blant anna 3 jekter; Bakkejekta/ Holmedalsjekta, Svømmeianna og Holvikejekta, alle i samlingane til Musea i Sogn og Fjordane. Me finn også «SJ Mathilde» som er ei hardangerjakt og den freda bilferga «Folgefonn».

12 av båtene har kjent båtbygger eller båtbyggerstad, medan 3 av båtene er av ukjent opphav. Det vil seie at ein kjenner verken til båtbyggjaren eller kvar den har vore bygd.

Musea har rapportert inn båtar som er bygd av 9 namngjevne båtbyggjarar/verft:

- Bergens Mekaniske Verksted (BMV)
- Lars B. Hauge, Hatlestrand
- Ola Haktorsen Nerhus, Ølve.
- Tjeldstø slip- og reparasjonsverft.
- Båtbyggjar Larsen, Solvorn.
- Jakob Jakobsson Apalset, Sandane.
- Ivar Dingjen, Høyanger.
- Abraham Sunnervik, Sunnervik.
- Sjur Vindheim, Rivedal.

12 av båtene har kjent historikk, medan 3 har ukjent historikk. I dei tilfella der historikken er kjend, er den ofte godt dokumentert ettersom dette er kjende båtar, ofte med eigennamn. Bruken av båtene spenner vidt, frå frakt av dyr, høyr og ved til kystfiske og ferjetransport.

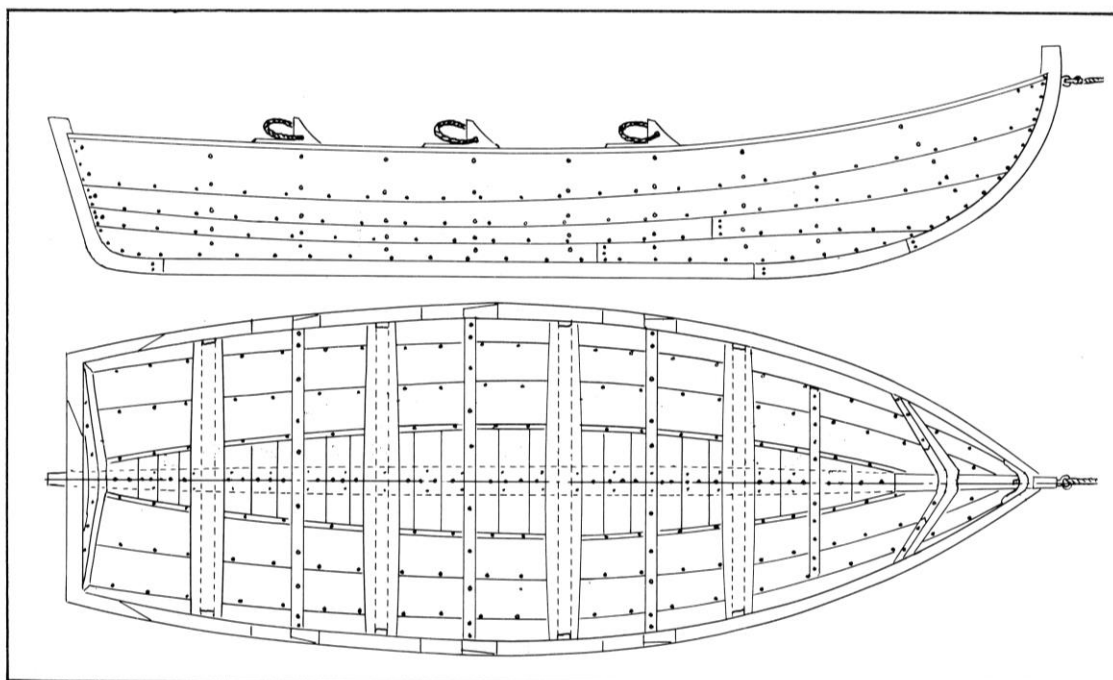
Flesteparten av farkostane er bygde i siste halvdel av 1800- talet og i fyrste del av 1900- talet.

Lettbåt/ livbåt/ jolle

Her er det tale om ulike båtar som er knytt til større fartøy/skip.

Lettbåten eller skipsbåten er typisk den båten som blir brukt når ein vil koma seg til lands etter å ha kasta anker. Den kan også fungere som livbåt om fartøyet skulle havarera. Lettbåten kan vere ein vanleg færing eller ein kraftigare variant som toler den julinga som ein slik båt gjerne vert utsett for. Det kan også vere tale om ein båt som er spesialbygd og slik eignar seg særleg godt. Her kan skipsbåten til Holvikejekta vera eit døme, med sin runde fasong skar den ikkje ut til sida når den blei slept etter jekta. Ei jolle er i denne samanhengen ein type lettboat, gjerne 10-12 fot lang og som regel med speil.

I motsetnad til lettboat, som blei brukt til alle formål, var livbåten spesialisert til eitt formål; å redd menneskap/passasjerar ved havari. Ombord i passasjerbåtar og større skip kom det tidleg krav om livbåt og likeins krav til utforming og utrusting av desse.

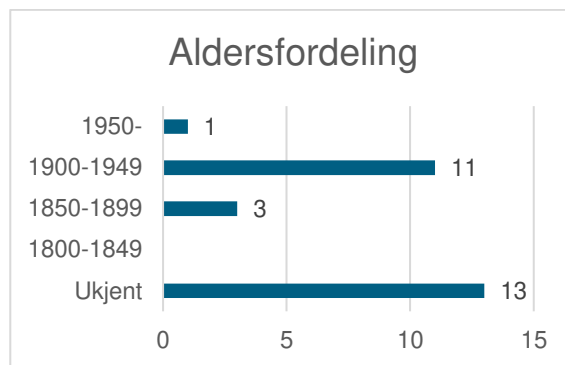


Skipsbåten til Holvikejekta, oppmålingsteikning av Bernhard Færøyvik, Norsk Maritimt Museum

Båtar i samlingane

28 båtar vart rapportert inn i kartlegginga av denne type båtar. Fem av dei åtte konsoliderte musea rapporterer om båtar i denne kategorien. Hardanger og Voss museum, Musea i Sogn og Fjordane og Museum Vest har litt større samlingar, medan Bymuseet og Kraftmuseet rapporterer om ein båt kvar. Hardanger og Voss museum rapporterer om den største samlinga på 13 båtar. Totalt utgjer denne kategorien 9 % av dei samla båtsamlingane i Vestland.

Bymuseet i Bergen	1
Hardanger og Voss museum	13
MiSF	7
MUHO	-
Museum Vest	6
Kraftmuseet	1
Sunnhordland Museum	-
Baroniet Rosendal	-
Totalt	28



I samlekategoriene lettboat, livboat og jolle vart det rapportert inn 12 livboat, 10 lettboat og 6 joller. I denne kategorien finn ein blant anna lettboat og livboat til kjende større boat og fartøy som ubåtjagaren KNM Vigra og Statsraad Lehmkuhl. 6 av boatane har kjent båtbygger eller båtbyggerstad, medan 22 av boatane er av ukjent opphav. Det vil seie at ein kjenner verken til båtbyggjaren eller kvar den har vore bygd.

Musea har rapportert inn boat som er bygd av 4 namngjevne båtbyggjarar/verft:

- Sørvigs Båtbyggeri, Flekkefjord
- Morgan & Giles (Teignmouth, England)
- Kinsarvik, Sjur Sjurson Instanes Bråvoll
- Knut Lund, Omastrand

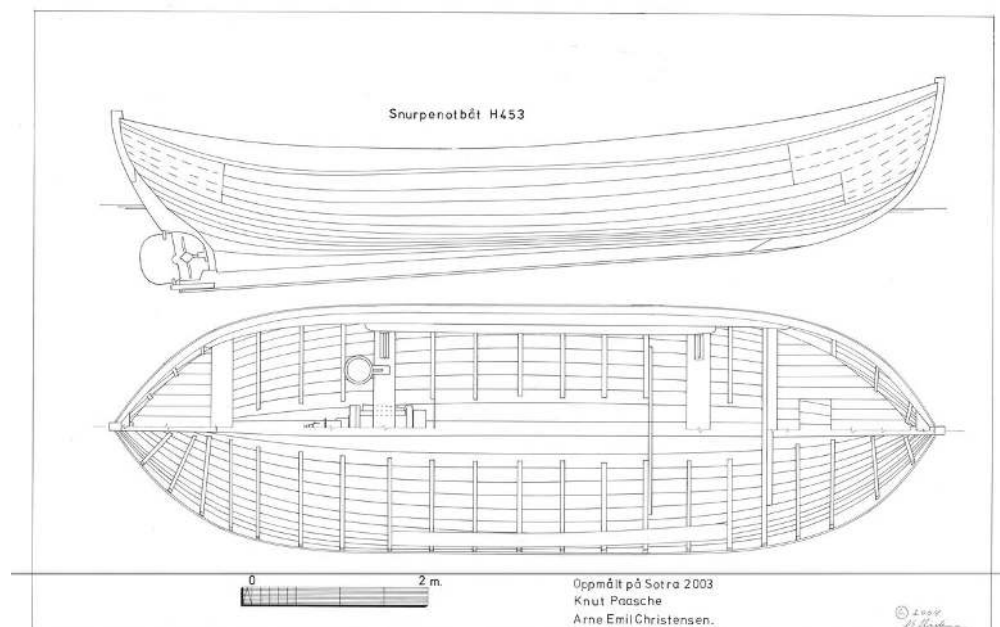
22 av boatane har kjent brukshistorikk. Eit par av boatane har hatt eit skifte i bruksområde ved at dei er blitt brukte til kapproing og fritidsbruk etter at dei gjekk ut av ordinært bruk. Mange av boatane som har ukjent alder, blant dei med kjent alder er dei fleste bygde i fyrste halvdel av 1900-talet.



Sluppjolle frå Sveio, ca. 1880, Voss og Hardanger museum, Hardanger Fartøyvernssenter

Notbåt/ dory/ loddebåt

Dette er ein kategori som omfattar ulike spesialiserte båttypar knytt til fiskeria. Notbåt/dorry/loddebåt er ikkje ei utfyllande oppramsing, også andre relevante båtar t.d. «spelbåt», «garnbåt», «øyrabåt» høyrer med her.



Dory, oppmålingsteikning av Arne Emil Christensen, Norsk Maritimt Museum (NMM)

Notbåtar finst i mange variantar, i ein tidleg fase gjerne prega av lokal byggjeskikk, etter kvart meir og meir påverka av «nye» båttypar som «Listerbåten» og «Hardangerbåten». Notbåten kunne vere anten spisstemma eller ha gavll og rull akter, som regel var den utstyrt med eit mekaniske spel. Til framdrift var notbåtane utstyrte med årar, men dei kunne også ha segl. Då motoren gjorde sitt inntog blei notbåtane slepte rundt av ei skøyte som også fungerte som losjement.

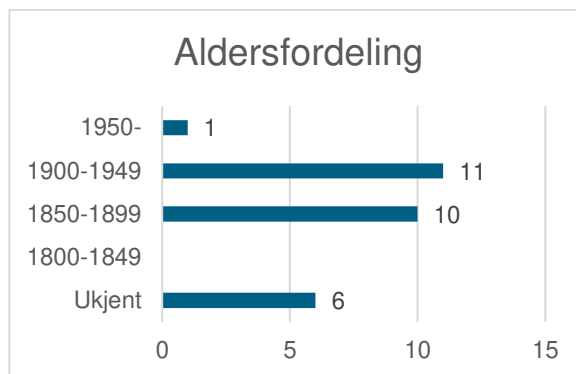
Doryane hadde si blømingstid under sildefisket i åra etter andre verdskrigen. Dei store snurparane var då utstyrte med to doryar kvar. Dette var kraftige klinkbygde opne båtar på vel 30 fot som sette ut den tunge nota. Midt på 1950- talet var doryane sin epoke over, kraftblokka blei innført og nota sett direkte frå moderskipet.

Loddebåten høyrde som doryane til ein snurpar og stod på dekk eller hang i davitar når den ikkje var i bruk. Som doryen var loddebåten solid og utstyrt med ein kraftig motor, men den var langt mindre; gjerne frå 18-22 fot. Namnet kjem av at båten blei brukt då ein lodda etter sild, frå gamalt av ved hjelp av eit lodd i ein kopartråd, sidan ved hjelp av ekkolodd/asdic. Det var basen som lodda etter silda, såleis blei båten gjerne kalla basbåt eller også lettboat.

Båtar i samlingane

Desse båttypane er til stades ved 4 av dei 8 konsoliderte musea. Den største samlinga finn me hjå Musea i Sogn og Fjordane med 14 båtar. Totalt er det rapportert inn 28 båtar, noko som samla sett er 9 % av den samla båtsamlinga i Vestland.

Bymuseet i Bergen	2
Hardanger og Voss museum	5
MiSF	14
MUHO	-
Museum Vest	7
Kraftmuseet	-
Sunnhordland Museum	-
Baroniet Rosendal	-
Totalt	28



Av desse 28 båtane er det; 9 notbåtar, 4 doryar, 4 spelbåtar, 8 loddebåtar og 3 båtar av andre typar.

Framdriftsmiddel har vore årar, segl og eit par av båtane har hatt motor. Nokre av båtane har også blitt slepte etter større motorbåtar eller blitt transporterte på dekket til fiskedamparar.

8 av båtane har kjent båtbygger eller båtbyggerstad, medan 20 av båtane er av ukjent opphav.

Musea har rapportert inn båtar som er bygd av 2 namngjevne båtbyggjarar;

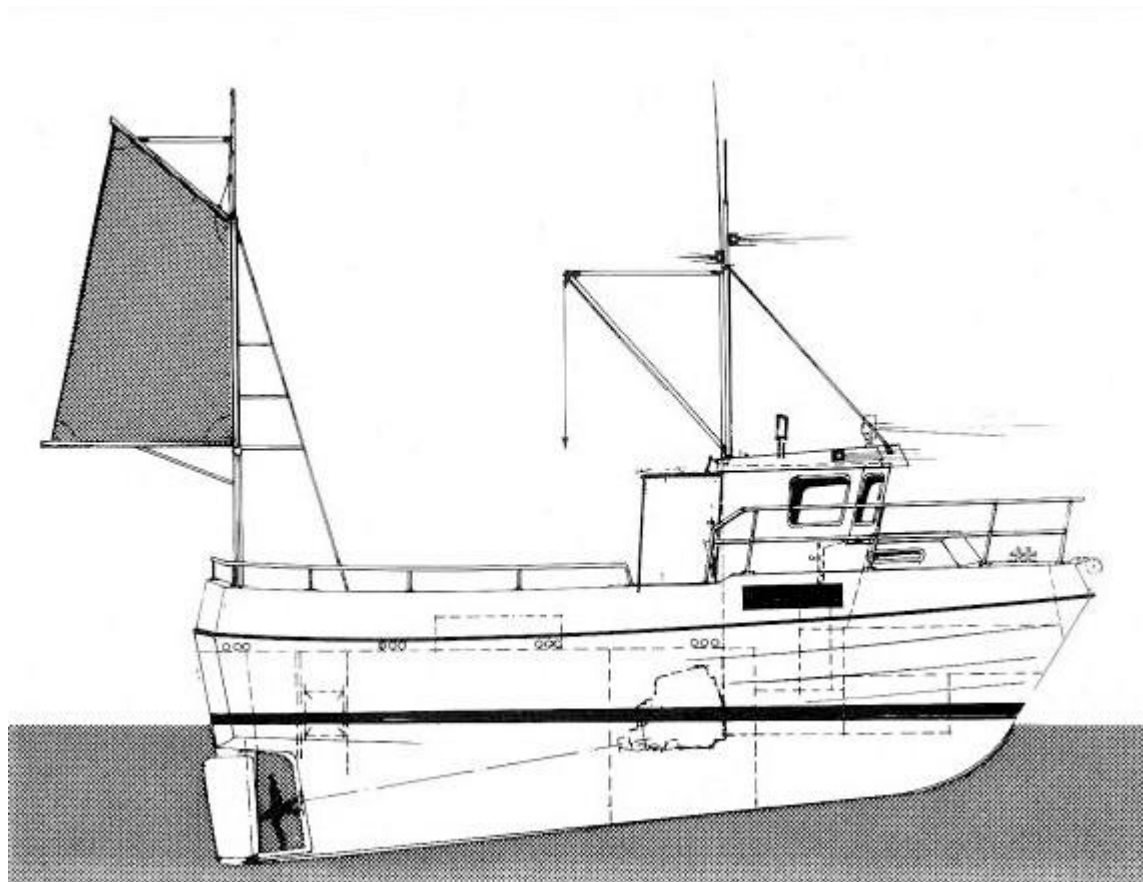
- Asbjørn og Edvin Sande, Gloppen.
- "Akslen Øyrane", Absalon Rasmussen Sande, Gloppen.

24 av båtane har kjent brukshistorikk, denne er knytt til ulike typar fiske; landnotfiske etter sild, brisling og sei, linefiske.

Aldersmessig fordeling viser at flesteparten er bygd i siste halvdel av 1800- talet og i fyrste del av 1900- talet.

Sjark

Sjark er ei nemning som blir brukt om mindre fiskebåtar, gjerne frå 20-35 fot. Den opphavlege nordnorske sjarken var klinkbygd, hadde rett framstamn og kryssarhekk, styrehuset var plassert akter og lugaren framme. Typisk for den moderne sjarken er at styrehuset er flytta fram og bygd saman med lugaren. I kombinasjon med tverr hekk gjev dette eit stort, godt arbeidsdekk. Det vart bygd sjarkar i tre til langt ut på 1980-talet, gjerne i kombinasjon med overbygg i aluminium. Det er likevel glasfiber som har vore det dominerande materialet dei siste femti åra. Kjende produsentar er Viksund, Malo og Grimsøy.

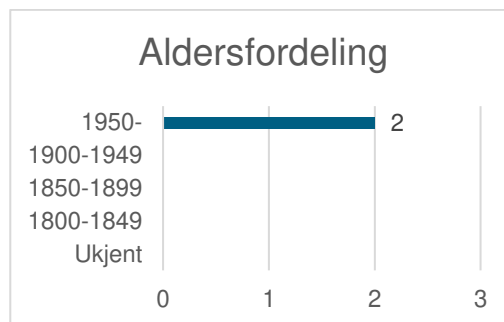


Sjark, Teikning frå Myra sjark A/S

Sjarkar i samlingane

Det vart berre rapportert inn 2 sjarkar i kartlegginga. Begge desse høyrer til samlingane til Musea i Sogn og Fjordane, noko som betyr at båttypen sjark berre er representert ved 1 av dei 8 konsoliderte musea. Båttypen sjark utgjer under 1 % av den samla båtsamlinga i Vestland.

Bymuseet i Bergen	-
Hardanger og Voss museum	-
MiSF	2
MUHO	-
Museum Vest	-
Kraftmuseet	-
Sunnhordland Museum	-
Baroniet Rosendal	-
Totalt	2



Den eine sjarken er ein kravellbygd sjark, medan den andre er ein plastsjark.

1 av båtane har kjent båtbygger eller båtbyggerstad, medan 1 av båtane er av ukjent opphav.

Museet har rapportert inn 1 namngjeven båtbyggjarar/verft; Viksund Båt AS.

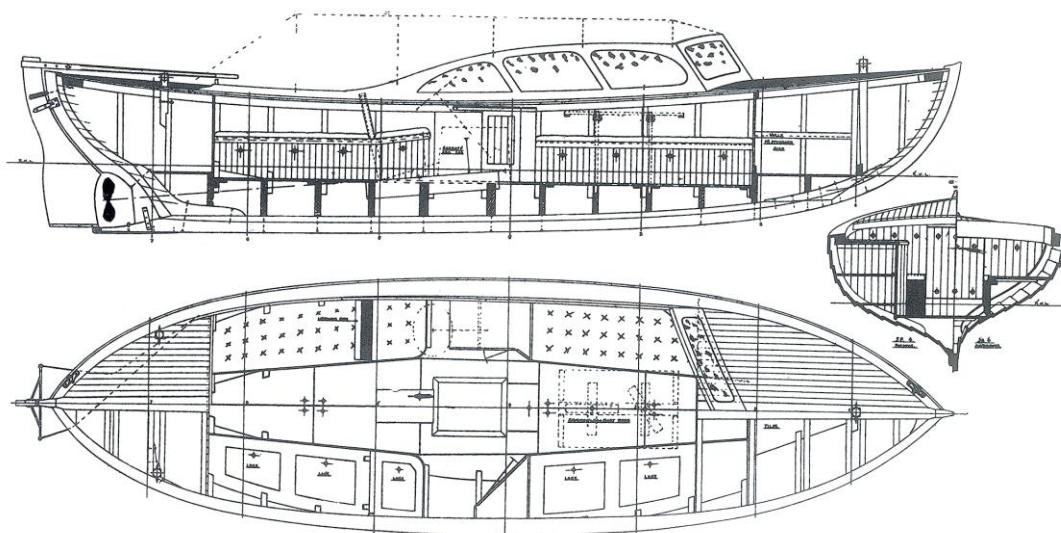
Begge sjarkane har kjent historikk knytt opp mot fiske, og i det eine tilfellet seinare bruk som fritidsbåt. Begge båtane er bygd etter 1950.



Viksund plastsjark, MiSF - Kystmuseet i Florø

Snekke

Omgrepet «snekke» blir i dag gjerne brukt som ei samlenemning for mindre saktegåande fritidsbåtar i både tre og plast. Den opphavlege snekka var ein liten klinkbygd bruksbåt (18-20 fot) med godt runda stamnar og utanpåliggjande ror. Den vart sigld eller rodd og var i all hovudsak knytt til Skagerakkysten. Kraftig bygd som dei andre austnorske båtane var snekka godt eigna for innabordsmotoren då den kom på marknaden og alt på 1920-talet tøffa mange motorsnekker rundt på Sørlandet og i Oslofjorden. I takt med at folk fekk regulert ferie og betre råd blei dette ein stadig meir populær fritidsbåt med si glanstid i tiåra etter 2. verdskrig. Båttypen vart gradvis tilpassa det nye bruksområdet og fekk som regel eit lite dekk forut og akter og gjerne også vindskjerm og kalesje. På 1960-70- talet kunne snekka vera opp mot 30 fot, ha kryssarhekk og fast hus og hadde såleis lite til felles med grunntypen.



Motorsnekke: Teikning henta frå tidsskriftet «Motorbåten»

Den store produksjonen av snekker fann stad i og rundt byane Arendal, Kragerø og Risør, men i takt med den aukande populariteten tok båtbyggjarar andre stader i landet etter. Ikkje minst blei det bygd mange snekker i Hardanger og Sunnhordland, dei fleste til kundar i andre delar av landet. Desse var ikkje ulike sørlandssnekkene, men hadde gjerne smalare og djupare skrog. Også byggjeteknisk tok mange etter sørlendingane, såleis blei det vanleg å skøyta borda ved hjelp av laskar og ikkje med skaringar slik det hadde vore vanleg på Vestlandet. I vår region var det mange som gjekk over til kravellbygging også av mindre båtar som snekker. Skal ein snakka om ei «vestlandssnekke» så er det kanskje den vesle kravellbygde kryssaren på 20-25 fot som best fortener denne nemninga.

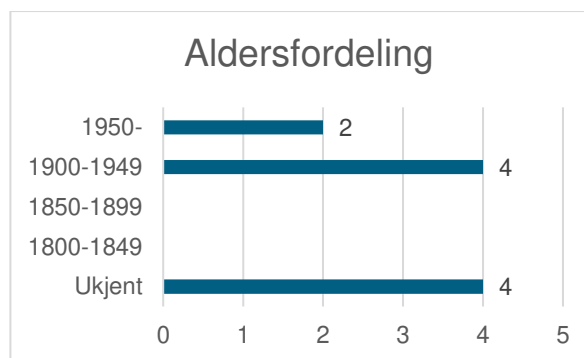


Snekke, Bymuseet i Bergen, Hordamuseet

Snekker i samlingane

Båttypen snekke er rapportert inn ved 3 av 8 konsoliderte museum. Båttypen har ei forholdsvis jamn fordeling, der Musea i Sogn og Fjordane har flest båtar med 6 stk. Totalt er det 10 båtar av denne båttypen, noko som utgjer 3% av den totale båtsamlinga i Vestland.

Bymuseet i Bergen	1
Hardanger og Voss museum	-
MiSF	6
MUHO	-
Museum Vest	3
Kraftmuseet	-
Sunnhordland Museum	-
Baroniet Rosendal	-
Totalt	10



Blant desse 10 snekkene rapporterer musea at minst 6 av desse er spiss-stemna (spiss i begge endar). Alle 10 snekkene er motorsnekker.

4 av båtane har kjent båtbygger eller båtbyggerstad, medan 6 av båtane er av ukjent opphav.

Musea har rapportert inn båtar som er bygd av 3 namngjevne båtbyggjarar;

- Alfred Søvik
- Ola N. og sonen Svein Henjesand, Kaupanger

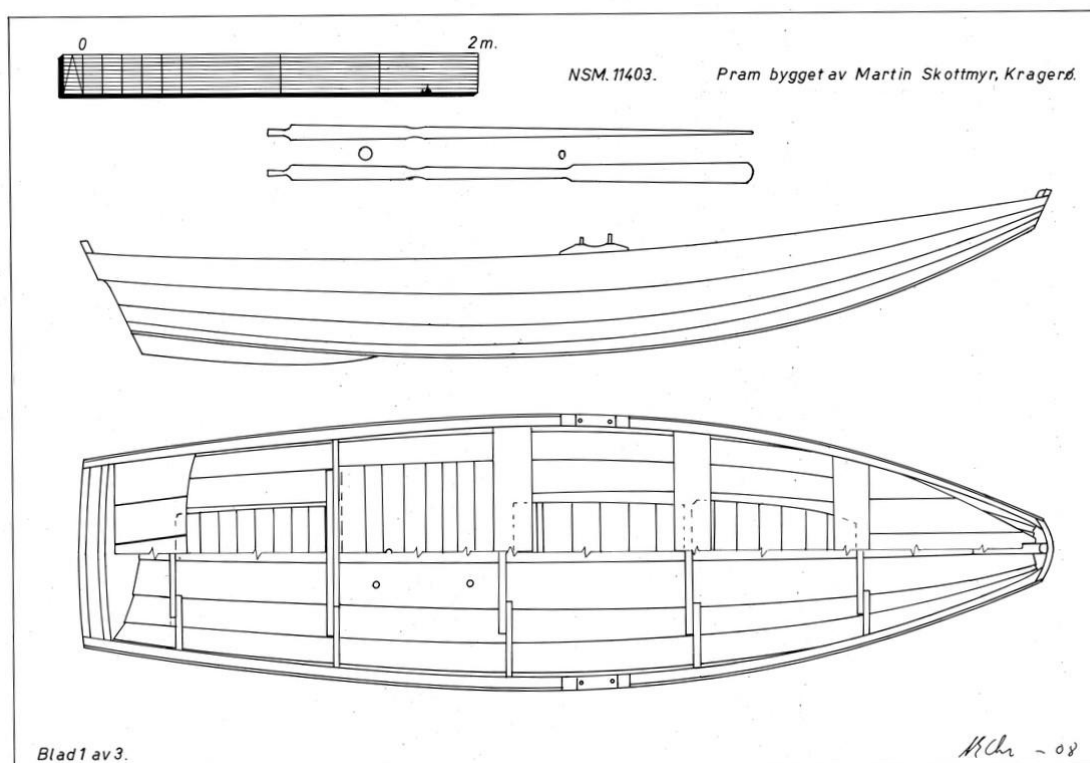
6 av båtane har kjent brukshistorikk, medan 4 har ukjent historikk. Bruksområda varierer; fiske, lensmannsbåt, lystbåt, fritidsbruk og husbåt på lengre ferieturar. Når det kjem til alder så er det 4 av båtane som har ukjent alder, medan dei 6 andre er alle bygd på 1900-talet.



Foto: Motorsnekke frå Hardanger, Musea i Sogn og Fjordane

Pram/eke

Ein pram (eke) er ein klinkbygd båt som ikkje har kjø, men er borda opp frå eit botnbord. Den er tverr akter og har som regel eit lite speil framme. Prammen er særleg knytt til Skagerakkysten og har truleg ikkje noko lang historie på Vestlandet. Hos oss er den helst blitt brukt i ferskvatn. Ein flatbotna båt med rette sider blir også gjerne kalla pram eller pråm.

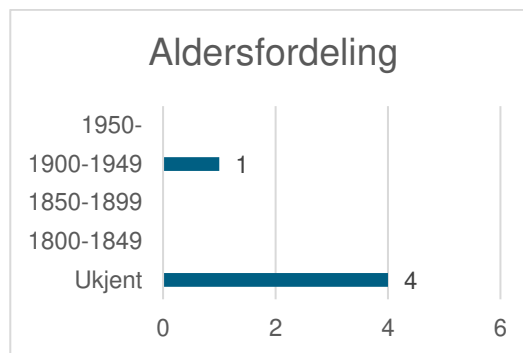


Pram, Oppmålingsteikning av Arne Emil Christensen, Norsk Maritimt Museum

Prammar i samlingane

Båttypen pram/eke vart rapportert inn av 2 av 8 konsoliderte museum. Totalt er det 5 båtar av denne båttypen, noko som utgjer om lag 2 % av den samla båtsamlinga i Vestland.

Bymuseet i Bergen	3
Hardanger og Voss museum	2
MiSF	-
MUHO	-
Museum Vest	-
Kraftmuseet	-
Sunnhordland Museum	-
Baroniet Rosendal	-
Totalt	5



Alle båtane har berre årar som framdriftsmiddel. 3 av båtane har kjent båtbygger eller båtbyggerstad, medan 2 av båtane er av ukjent opphav. Det vil seie at ein kjenner verken til båtbyggjaren eller kvar den har vore bygd.

Musea har rapportert inn båtar som er bygd av 2 namngjevne båtbyggjarar;

- Jakob T. Utne
- Johannes Kvingo

Alle 5 båtane har kjent brukshistorikk som spenner frå fjellbåt, ferje, notbåt, fiske, transport, varefrakt og persontransport.

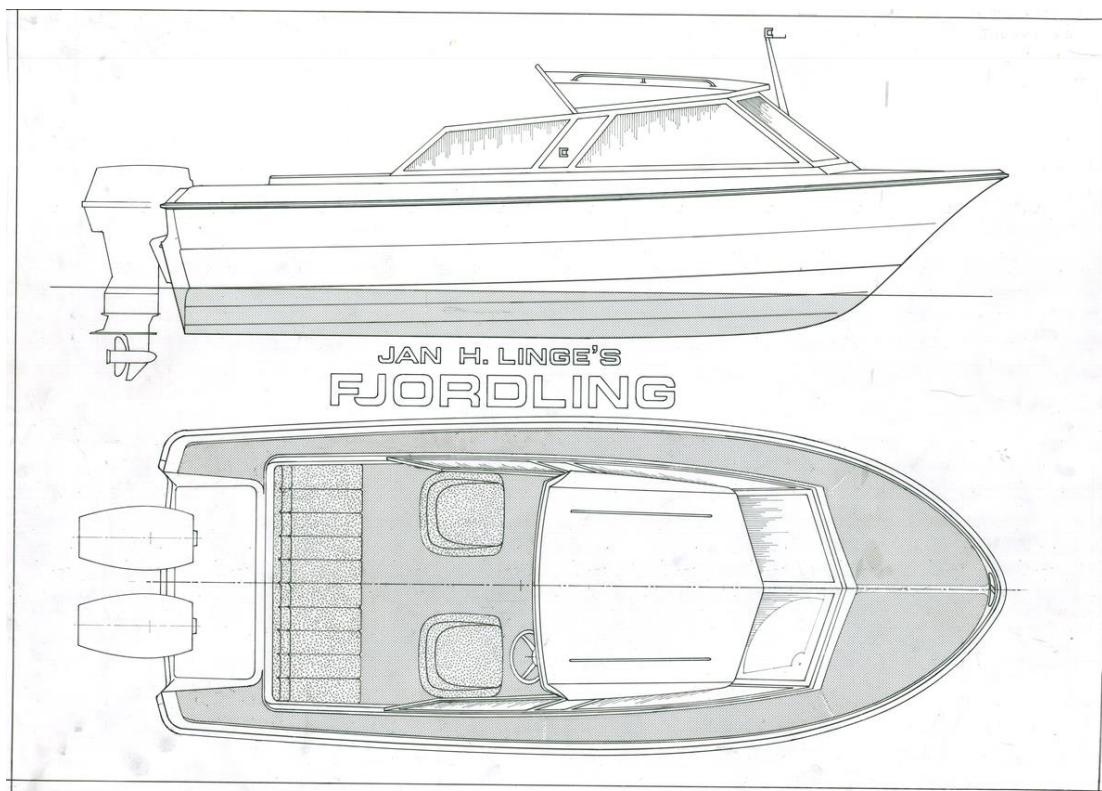
Aldersmessig har 4 av 5 ukjent alder. Den eine båten ein kjenner alderen til er bygd i fyrste halvdel av 1900-talet.



Pram frå Utne, HVM, Hardanger Folkemuseum

Fritidsbåt - ikkje tradisjonelle materiale og teknikk

Denne kategorien var tenkt å samla opp fritidsbåtar bygd i moderne materialar/teknikkar; typisk båtar i glasfiber eller aluminium. Her er variasjonsbreidda så stor at det er vanskeleg å gå inn på noko ytterlegare typeinndeling.

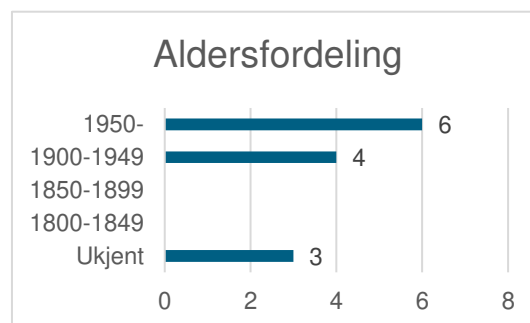


Fjordling: Jan Herman Linge, Norsk Maritimt Museum.

Fritidsbåtar i samlingane

Sju av åtte museum har rapportert inn båtar i denne kategorien. Dei fleste musea har rapportert inn ein til to båtar, slik at det er ein forholdsvis jamn fordeling der ingen museum skil seg merkbart ut med veldig stor samling. Samla sett er det rapportert inn 13 båtar i denne kategorien. Noko som utgjer 4 % av den samla båtsamlinga i Vestland.

Bymuseet i Bergen	2
Hardanger og Voss museum	2
MiSF	4
MUHO	1
Museum Vest	2
Kraftmuseet	-
Sunnhordland Museum	1
Baroniet Rosendal	1
Totalt	13



Blant desse 13 båtane er det; 2 fritidsbåtar av glasfiber, 2 kanoar, 5 kajakkar, 1 plastbåt, 1 speedbåt, 1 motorbåt, 1 lystbåt.

9 av båtane har kjent båtbygger eller båtbyggerstad, medan 4 av båtane er av ukjent opphav. Det vil seie at ein kjenner verken til båtbyggjaren eller kvar den har vore bygd.

Musea har rapportert inn båtar som er bygd av 8 namngjevne båtbyggjarar\ verft:

- Jørgensen & Vik, Grimstad. Konstruktør: Richard Gustav Furuholmen. («Fyk»)
- Trond Moldskred, Fusa.
- Andreas Sletten, Sigurd Sletten og Sigurd Søreide, Landås.
- Geirmund Vik, Øystese.
- Ola N. Henjesand, Kaupanger.
- Reidar Nydal, Trondheim.
- Henrik J. Askviks Sønner AS (Askeladden), Os.
- Selje bruk (Seinare Saga Boats AS), Selje.

11 av båtane har kjent brukshistorikk, medan 2 av båtane har ukjent historikk. I fleire av tilfella der ein har kjent historikk, har musea god dokumentasjon på både tidlegare eigarar og bruk. Alle båtane har vore nytta i fritidssamanheng.

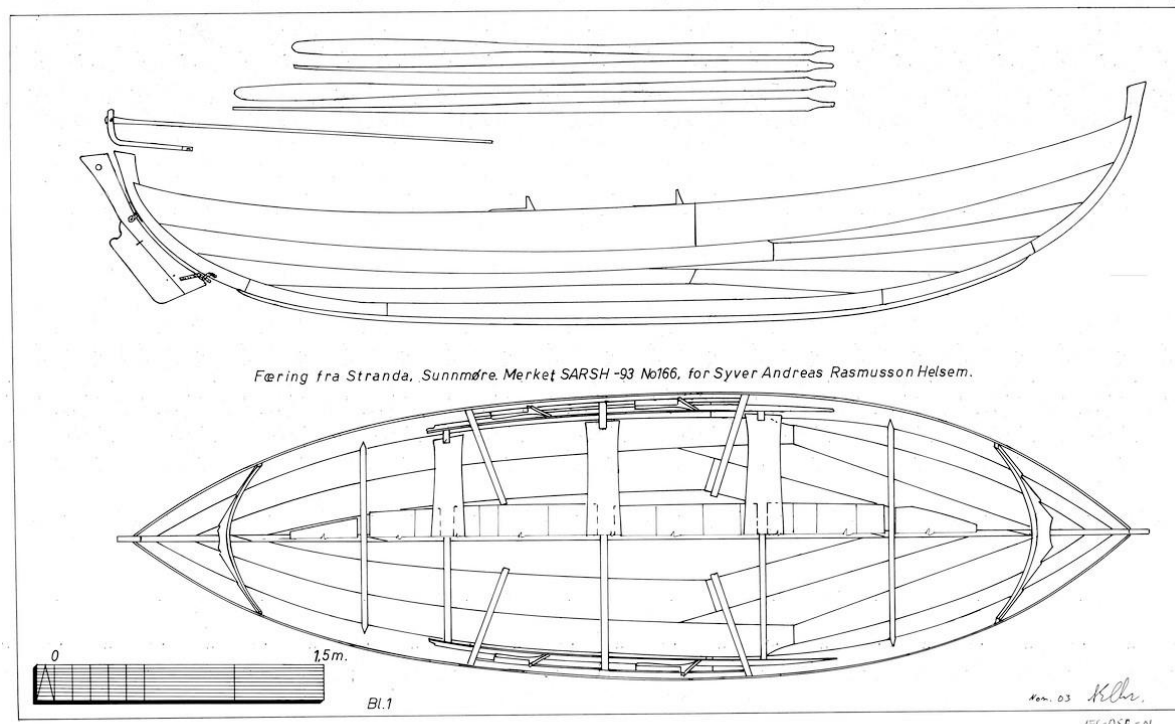
Aldersmessig fordeling viser at dei fleste er bygde etter 1900.

I tillegg til dei 13 båtane som er registrerte i denne kategorien, er det 13 andre båtar, registrerte i andre kategoriane, som også kan knytast opp til fritidsbruk. Totalt er det såleis tale om 26 fritidsbåtar.



Motoryachten "Fyk", Museumssenteret i Hordaland

Andre båtar



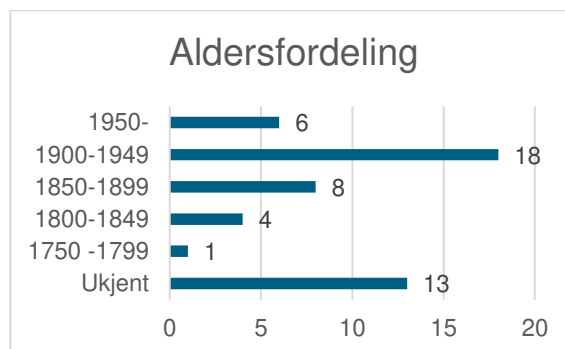
56.

Føring frå Stranda, Sunnmøre. Arne Emil Christensen, Norsk Maritimt Museum

Andre båtar i samlingane

Båtar som ikkje passa inn i nokon av dei andre kategoriane kunne plasserast her. Sju av åtte museum rapporterte inn båtar i denne kategorien og samla sett vart det rapportert inn 50 båtar. Den største samlinga med andre båtar finn me hos MiSF med 26 båtar (noko som utgjer halvparten av kategorien) og Museum Vest med 13 båtar. Det kan det vere mange grunnar til at dei som stod for rapporteringa ikkje fann plass til den aktuelle båten i nokon av dei andre kategoriane, men at så mange som 50 båtar enda her kan tyde på at kategoriane ikkje har vore klare eller detaljerte nok.

Bymuseet i Bergen	4
Hardanger og Voss museum	2
MiSF	26
MUHO	2
Museum Vest	13
Kraftmuseet	1
Sunnhordland Museum	-
Baroniet Rosendal	2
Totalt	50



Ei gruppe båtar som typisk har hamna i denne «sekken» er tradisjonsbåtar frå andre land/regionar, som t.d. nordlandsbåt, og likeins ulike hybride tradisjonsbåtar som t.d. ein hardangerbåt med sogne-preg. I denne kategorien har det også landa tradisjonsbåttypar som er bygd i andre regionar, t.d. oselvar bygd i Sogn og Fjordane. Fleire båtar som er ombygde har også hamna i denne kategorien. Likeins fritidsbåtar som er bygd i tradisjonell teknikk som klink eller kravell. Eit sto del av båtane i denne kategorien er tradisjonsbåtar av usikker type. Manglande kompetanse ved det einskilde museet kan også vera ein av grunnane til at ein ikkje har klart å finna rette kategorien.

Gruppeinndeling av båttypen «Andre»	Antal
Tradisjonsbåt av usikker type	18
Båtar bygd i andre land eller landsdelar	10
Ombygde tradisjonsbåtar	8
Tradisjonsbåttype som er bygd i «feil region»	6
Hybride tradisjonsbåtar	6
Fritidsbåtar	4

Ein grundigare gjennomgang av båtane ville kunne nyansere biletet av den totale samlinga noko. Brukar ein musea i Sogn og Fjordane som døme så vart det rapportert inn berre ein hardanger- og sunnhordlandsbåt, og ingen nordhordlandsbåtar. Samstundes har museet plassert 26 båtar i kategorien «andre». Går ein inn på detaljopplysningar så kjem det fram at fleire av desse kjem frå gamle Hordaland. Såleis finst det truleg fleire hardanger- og sunnhordlandsbåtar i samlinga, kanskje også ein nordhordlandsbåt, typen som er dårlegast representert.

Blant tradisjonsbåtane i denne kategorien er det 18 færingar, 9 seksæringar og 3 åttringar. 25 båtar har kjent båtbygger eller båtbyggerstad, medan 25 har ukjent opphav. 29 av båtane har kjent historikk.

Musea har rapportert inn 10 namngjevne båtbyggjarar

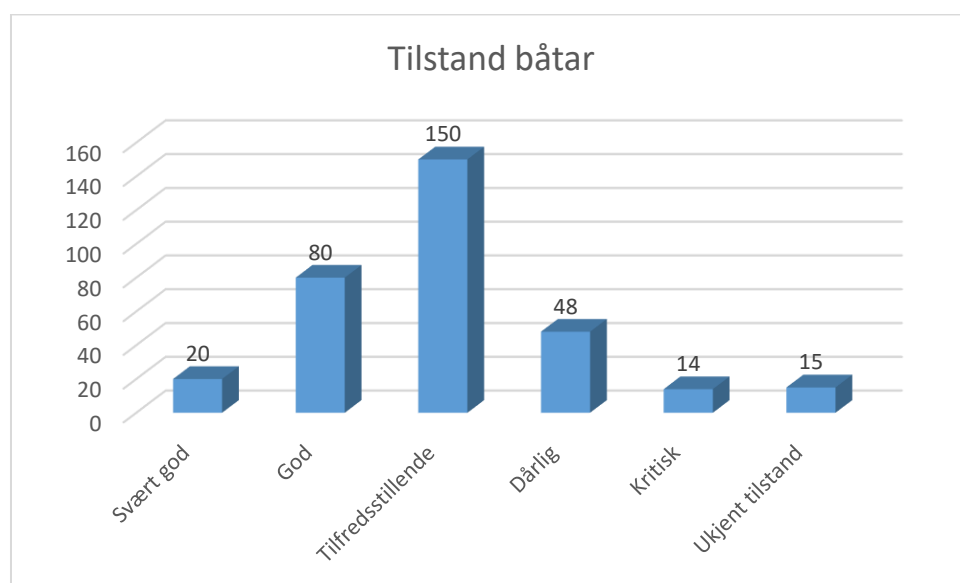
- Matias Ausevik
- Anders Hopen, Høylandsfjord
- Arne og Anders Steinhovden
- Ola N Henjesand
- Båtberge, Strandebarm/Bergen.
- William Duncan, Shetland
- Roger Johansen, Bindal
- Damsgaards baatbyggeri og motorforretning
- Oluf Joachim Hilmar, Elsesro
- Ole Oma, Oma baatbyggeri AS, på Stord

Tilstand og lagringsforhold for båtsamlingane

Tilstand

I kartleggingsskjemaet skulle musea rapportere om tilstanden til kvar enkelt båt. Det var utarbeidd ei liste med fem alternativ som musea kunne velje mellom. Alternativa var «svært god», «god», «tilfredsstillende», «dårleg» og «kritisk». Til kvart alternativ fylgde det med ei beskriving⁴, slik at musea på bakgrunn av denne, kunne vurdere båtane så likt som mogeleg. I nokre tilfelle rapporterte musea ikkje inn tilstand på båtane, det vart då gjerne vist til vanskeleg tilkomst eller andre forhold som gjorde det vanskeleg.

Den samla kartlegginga viser følgjande fordeling av båtar etter tilstand.



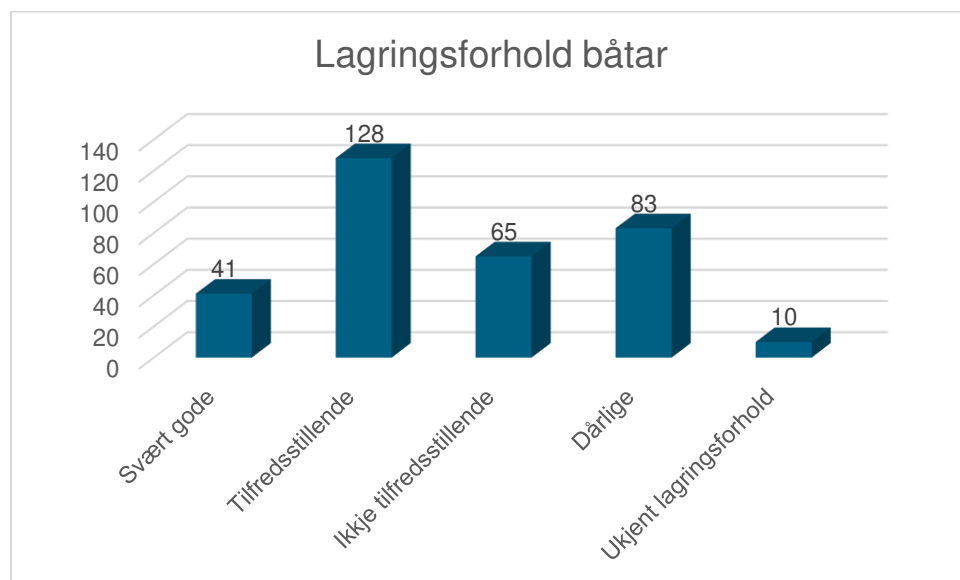
76 % av båtsamlingane i Vestland har svært god, god eller tilfredsstillende tilstand. På den andre sida er 24 % av båtsamlingane i dårleg, kritisk eller ukjent tilstand. Dette betyr at om lag ein fjerdedel av båtane i dei ulike samlingane i Vestland har så store strukturelle skader at dei står i fare for å bryta heilt saman. Dette er ein situasjon som lyt sjåast i samheng med oppbevaringsforhalda til båtane. To tredjedelar av båtane som har dårleg, kritisk eller ukjent tilstand har lagringstilhøve som er ukjente, ikkje tilfredsstillande eller direkte dårlege.

⁴ Båtar som vart vurdert med tilstanden *svært god* har ingen synlege skader, slitasje eller teikn på nedbryting. Båtar med *god* tilstand har mindre, synlege skader eller slitasje, men er likevel stabil. Båtar med *tilfredsstillende* tilstand har enkelte, synlege skader og/eller tap, men har relativt stabil strukturell tilstand. Båtar med *dårlig* tilstand har betydelege skader, er strukturelt ustabil og/eller i aktiv nedbryting. Båtar med *kritisk* tilstand er svært nedbrotne og har ein deformert konstruksjon.

Lagringsforhold

I kartleggings skjemaet skulle musea også rapportere om dei eksisterande lagringsforholda til kvar enkelt båt. På lik linje med spørsmålet om tilstand var det utarbeidd ei liste med alternativ som musea kunne velje mellom. Dei fire ulike alternativa var: «svært gode», «tilfredsstillande», «ikkje tilfredsstillande» og «dårlege». Til kvart alternativ fylgde det med ei beskriving⁵, slik at musea kunne vurdere lagringsforholda så likt som mogeleg. I nokre tilfelle rapporterte musea om ukjente lagringsforhold på båtane. Her vart det vist til at lageret var plassert utilgjengeleg eller at ein ikkje hadde heilt oversikt over kvar båten var lagra.

Den samla kartlegginga over alle dei konsoliderte musea viser følgjande fordeling av lagringsforhold.



52 % av båtane er oppbevart under svært gode eller tilfredsstillande lagringsforhold. På den andre sida er heile 48 % oppbevart under ikkje tilfredsstillande, dårlege eller ukjente lagringsforhold. Det vil seie at om lag halvparten av båtane ved musea på Vestlandet har mindre tilfredsstillande lagringsforhold.

Lagringsforholda til båtsamlingane er veldig ulike frå museum til museum.⁶ Nokre museum, som Bymuseet i Bergen og Hardanger og Voss museum har stort sett gode eller tilfredsstillande lagringsforhold for båtane. Andre museum igjen har større

⁵ Dersom lagringsforholda er vurdert til å vere *svært gode*, er båten sikra mot nedbryting og negativ påverknad av noko slag. I *tilfredsstillande* lagringsforhold vil båten ikkje brytast ned. Mindre forbetringar vil kunne tilfredsstille krava til optimal magasinerings. I lagringsforhold som er vurdert til *ikkje tilfredsstillande*, er det fare for at båten vil brytast ned, og det er behov for større tiltak for å oppnå tilfredsstillande oppbevaringsforhold. I *dårlege* lagringsforhold er det ei umiddelbar fare for at båten øydeleggast, lokalet er ueigna til formålet.

⁶ Tabell over lagringsforhold i vedlegg.

utfordringar med å oppbevare båtane under forhold som vil stoppe nedbryting og tap av materiell autentisitet.

Museum Vest har vurdert 26 av 59 båtar til å ha lagringsforhold som ikkje er tilfredsstillande, noko som utgjer 44 % av Museum Vest si båtsamling.

Musea i Sogn og Fjordane har store utfordringar med lagringsforhold til sine båtar. Ein vurderer at berre 18 % av båtsamlinga er lagra under svært gode eller tilfredsstillande lagringsforhold. Det vil seie at over 80 % av båtane er lagra under forhold som set båtane i fare for nedbryting. Heile 55 % av samlinga er plassert i lokalar som er ueigna til formålet.



Status for båtsamlingane i Vestland

I kartlegginga vart det rapportert inn totalt 327 båtar. Fire museum skil seg ut med forholdsvis store båtsamlingar; Musea i Sogn og Fjordane, Museum Vest, Bymuseet i Bergen og Hardanger og Voss museum. Dei fire andre musea; Museumssenteret i Hordaland, Kraftmuseet, Sunnhordaland museum og Baroniet Rosendal, har mindre båtsamlingar.

Musea i Sogn og Fjordane har ein uforholdsmessig stor båtsamling som utgjer 44 % av den totale båtsamlinga i Vestland. Denne konsentrasjonen er eit resultatet av statleg styrte konsolideringsprosessar. Medan det gamle fylket Sogn og Fjordane har sitt eine museum er ansvaret fordelt på heile 8 konsoliderte institusjonar i gamle Hordaland.

Størrelsen på båtsamlingane til dei konsoliderte musea korrespondera også med i kva grad musea prioriterer båtar som samlingskategori. Museum med store båtsamlingar må i større grad ta omsyn til båtane, ikkje minst som ei stor magasinutfordring. Kartlegginga viser at musea med mange båtar som regel har meir oversikt og fokus på båtane enn museum med mindre båtsamlingar.

Ulike samlingsstrategiar

Ettersom musea no er konsoliderte einingar, har det vore forskjellige strategiar for utvikling av båtsamlingane ved eit og same museum. Hardanger og Voss museum er eit godt eksempel på dette. Ved Hardanger Fartøyvernssenter vart det frå 1990-talet aktivt samla inn båtar med utgangspunkt i senteret sin samlingsstrategi; båtar med tilknytning til Hardanger og båtar relaterte til større fartøy. Hardanger Folkemuseum tok på si side imot båtar dei fekk tilbod om og som kunne passa inn i den etablerte samlingsprofilen. Etter konsolideringa er nok innsamlinga i større grad koordinert, men framleis er det nok slik at praksisen kan sprike litt.

Blant dei konsoliderte musea er det ulik grad av autonomi og også ulikt syn på kven samlinga tilhøyrer. Ved fleire av musea er det slik at samlinga reint juridisk tilhøyrer ei stifting eller ein kommune. Dette er t.d. tilfelle når det gjeld Museum Vest der samlingane ikkje er overførte til den konsoliderte eininga. Eit slikt delt eigarskap er likevel ikkje til hinder for at ein driv koordinert innsamling og har eit felles inntaksråd, slik tilfellet er i Museum Vest.

Når det gjeld samlingsstrategi kan ein også sjå parallellar til museum med store båtsamlingar; desse er ofte meir prega av aktiv innsamling og med bakgrunn i ein tydeleg samlingsstrategi.

Grunnlag for inntak

For ein stor del av båtane i samlingane har musea ikkje skriftleg grunngeving for inntak, kartlegginga syner at dette gjeld heile 204 av dei totalt 327 båtane. Når det gjeld dei resterande 123 så føreligg ei slik grunngeving. Den grunngevinga som dominerer er at båten er bygd eller brukt i museet sitt geografiske kjerneområde. Føreligg det dokumentasjon i form av intervju eller arkivmateriale styrker dette som regel grunnlaget for inntak.

Dersom båten vert vurdert som sjeldan, gammal eller unik vil den gjerne bli teken inn sjølv om ein elles veit lite om historia. Her kan det vera tale om å fylle eit hol i samlinga. Spesielt Kystmuseet i Florø ved Musea i Sogn og Fjordane har oppgitt dette som grunngeving for inntak. Museet er eit av få museum i kartlegginga som har hatt ein aktiv innsamling av båtar frå nyare tid. Museet har blant anna prioritert inntak av båtar i nye byggematerialar (plast) eller til ny type bruk, slik som fritidsbåtar og motorbåtar. Ved andre museum igjen har det vore ulike satsingsområde for innsamlingsarbeidet. Museum Vest har blant anna prioritert å samle inn båtar som viser overgangen mellom ulike framdriftsmåtar.

Rundt 15 av båtane er samla inn med intensjon om at båtane skulle brukast i aktiv formidling ved museet. I andre tilfelle kan inntak av båten knytast til ei planlagt utstilling. I særskilde høve er det båten si historie som ligg til grunn for inntaket. Dette ser ein blant anna ved Nordsjøfartsmuseet ved Museum Vest. Her finst det to båtar som båe kan knytast til raseringa av Telavåg under andre verdskrig. På den eine er det synlege brannskadar i baugen. Her er type og tilstand underordna i forhold til den dramatiske forteljinga båten representerer.

Samlingssituasjon

Kartlegginga syner eit hovudbilete som ikkje var heilt uventa; i all hovudsak er det klinka tradisjonsbåtar i tre som dominerer i samlingane. Oselvar er den båttypen som er rapportert inn flest gonger med heile 48 båtar, deretter kjem nordfjordbåten med 39 og hardanger- og sunnhordlandsbåt med 27 stk. Av tradisjonsbåtane er nordhordlandsbåten den som er dårlegast representert i samlingane med 7 eksemplar. Denne båttypen er berre representert i samlinga til Bymuseet.⁷ Det same er tilfellet når det gjeld sognebåten som berre er å finna ved Musea i Sogn og Fjordane. På same vis er nordfjordbåt og sunnfjordsbåt berre representert i to samlingar. Ein slik konsentrasjon av ein type ved eitt eller to museum kan vera uheldig om det her skulle oppstå brann eller andre skader som øydelegg samlinga.

⁷ Går ein utafør dei konsoliderte musea så ser biletet noko betre ut når det gjeld denne båttypen, såleis finst det minst 6 båtar i den kommunale Masfjorden båt- og sjøbrukssamling på Masfjordnes, her finst det også fleire lokalt bygde «ferjer». Vidare har Norsk Maritimt Museum i Oslo to nordhordlandsbåtar. Som tidlegare påpeikt kan det også skjula seg båtar av denne typen i samlekategorien «andre».

Det kan her påpeikast at Musea i Sogn og Fjordane og Bymuseet i Bergen ser ut til å ha dei jamnaste båtsamlingane der båtane er fordelte utover dei fleste kategoriene. Elles så syner kartlegginga at det i svært liten grad er samla inn båtar frå perioden etter 2. verdskrigen. T.d. så finst det totalt berre 7 båtar bygd i plast/glasfiber, materialet som har vore dominerande innan båtbygginga dei siste 50 åra. Fire av desse er i samlingane til Musea i Sogn og Fjordane, dei tre siste i samlingane til Museum Vest. Vidare er berre 13 båtar plassert i kategorien fritidsbåt, i tillegg kjem 13 tradisjonsbåtar som har vore nytta som fritidsbåt. Av dei 26 båtane som kan knytast opp mot fritidsomgrepet er det berre 4 som kan definerast som klassiske lystbåtar. Alle har hatt motor og ingen av dei har vore brukt med segl. Berre ein båt har historikk som knyt seg opp mot regattasegling - ein oselvar med bermudarigga i samlinga til Bymuseet i Bergen.

Konklusjonen vert at samlingane dekkjer svært godt dei tradisjonelle klinkbygde båtane som er bygde og brukte langs kysten vår, men samlinga speglar i liten grad utviklinga etter år 1900 og særleg ikkje dei siste 50 åra. Dette er noko som bør løftast i diskusjonen rundt den vidare samlingsutviklinga.

Tilstand og lagringsforhold

76 % av båtane i Vestlandssamlinga er i svært god, god eller tilfredsstillande stand. På den andre sida er 24 % av båtsamlingane i dårleg, kritisk eller ukjent stand. Dette betyr at om lag ein fjerdedel av båtane i dei ulike museumssamlingane i Vestland står i fare for aktiv nedbryting.

52 % av båtane er oppbevarte under svært gode eller tilfredsstillande forhold, medan heile 48 % er oppbevarte under ikkje tilfredsstillande, dårlege eller ukjente lagringsforhold. Desse tala stadfestar dei magasinutfordringane som fleire museum står ovafor. Båtar er ein ressurskrevjande gjenstandskategori og krev store areal for forsvarleg lagring. Eit viktig punkt i denne samanhengen er kva som er gode nok forhold når båtar skal lagrast/magasinerast.

Tradisjonelt har båtar ligge i naust langs kysten og fjordane våre. I eit naust vil båten stå i ly for vær og vind, men vere utsett for temperatursvingingar i løpet av året. Langsame temperatursvingingar i kombinasjon med det fuktige klimaet ein kan finne i dei fleste naust, har den fordelten at treverket ikkje vert for tørt, og at båtane er dermed er mindre utsett for sprekkdanningar. Det er likevel eit langt steg frå oppbevaring i naust til klima- og temperaturkontrollerte museumsmagasin. Kategoriane tilstand og lagringsforhold er subjektive vurderingar som er gjort av personar ved dei ulike musea, og i kartlegginga kom det fram at det var ulike haldningar ved dei ulike musea om kva som var tilfredsstillande lagring av båtane. Truleg vil mange båtbyggjarar meine at båtar kan ha gode bevaringsforhold i naust, medan det for ein gjenstandskonservator ville bli vurdert som dårlege forhold. På

same vis vart lagring av båtar i naust sett på som ikkje tilfredsstillande ved nokre museum, medan det ved andre museum var sett på som tilfredsstillande.

Desse ulike haldningane til kva som er gode nok oppbevaringsforhold for båtar heng truleg saman med spørsmålet om korleis ein skal definere båtar på museum. Båtar som gjenstandsgruppe skil seg kraftig frå andre tradisjonelle museumsgjenstandar som for eksempel ølbollar og bunadsskjorter. For museumsgjenstandar er ideelle lagringsforhold klimaregulerte magasin med sikring mot brann, innbrot og skadedyr. Konservatoren, som gjerne ikler seg kvite hanskar når hen skal arbeide med museumsgjenstandar, må som regel leggje desse vekk når båtar skal handterast. I slike tilfelle er det gjerne arbeidshanskar, taljer og jekkestopper som gjeld. Båtar er solid bygde, meinte for utandørs bruk og ofte store og vanskelege å handtere. Slik har dei ofte meir til felles med antikvariske bygningar og flytande fartøy enn med ølbollar eller andre tradisjonelle museumsgjenstandar.

Vår tilråding er at ein innan museumssektoren ser nærare på kva krav som skal stillast til lagring og oppbevaring av båtar, og ideelt sett får utarbeidd nokre sams retningslinjer. Konservator ved Kystmuseet i Sogn og Fjordane, Toralf Moan Teigen, påpeiker at det kan liggja ein risiko i det å stille for strenge krav til bevaringsforhold for båtar. Det kan føre til at musea prioriterer dei minste båtane som passar inn i gjenstandsmagasin, som til dømes færingar og at desse såleis vert overrepresenterte i forhold til dei større båtane.

Båtsamlingane i skjeringspunkt mellom det private og kulturminnevernet

Det er interessant å sjå båtsamlingane til musea opp mot kva som finst av verneverdige båtar elles. I forprosjektet til *Verneplan for små og opne båtar*, konkluderte arbeidsgruppa med at det «*nærmest er umulig å fastslå et omtrentlig tall [tradisjonsbåtar] på det nåværende tidspunkt.*» (Forbundet Kysten, 2020, s. 29) I rapporten anslo ein derfor at det er mellom 5000 og 10 000 tradisjonsbåtar på kysten, i fjordar, langs elvar og i innlandet som bør vurderast i samband med vern.

Når det gjeld båtar generelt og deira plass i den norske kulturen så kan det visast til *Båtlivsundersøkinga 2018*. Denne synte at om lag 30 % av norske husstandar har ein fritidsbåt, og at talet fritidsbåtar i Noreg var på over 900 000. Vidare viste undersøkinga at det var flest båtar på Sør- og Vestlandet. Her var det rapportert inn 208 644 husstandar som hadde båt. 76% av desse hadde motorbåt, om lag 12 % hadde robåt og 3 % hadde seglbåt. Båtlivsundersøkinga viste at om lag 80 % av båtane på landsbasis var i plast eller glasfiber, medan om lag 8 % var i tre. (Kongelig Norsk Båtforbund, 2018) Denne undersøkinga gir eit godt bilete av korleis

fritidsbåtsituasjonen er i dag, og står i sterk kontrast til samlingane ved dei konsoliderte musea som hovudsakleg består av tradisjonsbåtar i tre utan motor.

I Vestland fylke er det 54 verna og freda fartøy. Dette utgjør ca. 1/5 av den nasjonale verneflåten og 1/3 av dei freda fartøya i landet. Tyngdepunktet av verneflåten ligg i tidlegare Hordaland og 5 av fartøya i Vestland er freda. I dag er det ingen små opne båtar på vernelista, der passasjerbåtar av ulike slag dominerer. I *Nasjonal verneplan for fartøy 2010 – 2017* vart det slått fast at små tradisjonsbåtar i større grad skulle integrerast i fartøyvernet. Riksantikvaren initierte derfor eit forprosjekt i regi av Forbundet Kysten i 2020, *Verneplan små og åpne båter*. (Forbundet Kysten, 2020) I etterkant har det skjedd mykje på feltet, blant anna er ansvar for fartøyvern overført frå Riksantikvaren til Fylkeskommunane i samband med regionreforma 2020. Med eit nasjonalt potensiale på 10 000 båtar, som kan vere aktuelle for ein type vern, er det ei stor oppgåve som Fylkeskommunane har framfor seg – ei oppgåve som føreset eit godt samarbeid med både musea og dei frivillige organisasjonane som Forbundet Kysten.

Dette siste blei understreka på samarbeidsmøtet som arbeidsgruppa hadde med Fylkeskommunen. Her blei forventningane til musea konkretiserte:

- 1) Fylket ynskjer ei tettare samhandling mellom musea i samlingsforvaltning av båtar. Dette går spesielt på over- og under representasjon av båtar. Korleis kan ein få til ei meir heilskapleg samlingsutvikling mellom musea?
- 2) Arbeidet som er gjort med denne kartlegginga av båtsamlingane er viktig, og kan danne grunnlag for eit vidare arbeid med både kartlegging og større dokumentasjon av flåten.
- 3) Oppbevaring av båtar tek mykje plass. Det vil derfor vere nyttig om musea kan bli meir konkret i å beskrive dei ulike museas behov for magasinerings i fellesmagasin.
- 4) Det er ynskje om at musea og forvaltinga saman definerer kva rolle musea si rolle på feltet skal vere. Her vil det vere snakk om avgrensing av ansvar og målsetjing for arbeidet.
- 5) Musea og forvaltinga må ta ei større rolle i å løfte kystkulturen framover. Både med tanke på fysiske og immaterielle uttrykk.

Samlingsforvaltning og samlingsutvikling

Registrere og dokumentere

Kartlegginga har vist at det er varierende grad av kunnskap om båt rundt på dei ulike musea. Nokre museum melder om dette sjølv, elles kan det visast til dei mange båtane som hamna i kategorien «andre». Med betre kompetanse blant dei som registrerte, hadde sikkert fleire av desse hamna i andre kategoriar. Noko som vart diskutert i gruppa var om det kunne vera råd å laga ei handbok for registrering av båtar som inkluderte ein standardisert nomenklatur med fokus på det som kjenneteiknar dei ulike variantane. Det er råd å sjå på omtalen av dei ulike båttypene i denne rapporten som ein start på dette arbeidet.

Ved Bevaringstjenestene i Vestland er det i gang eit arbeid med tanke på å etablere ambulerande dokumentasjonsteam som skal virke på tvers av dei ulike musea. Intensjonen med prosjektet er å bidra til tettare samarbeid mellom dei konsoliderte musea og slik sikre ein felles standard i dokumentasjonsarbeidet. Utstyrt med den tidlegare nemnde handboka og forsterka med ein båtbyggjar, eller ein annan med inngående kunnskap om den aktuelle båttypen, kunne dette teamet fått fortgang i arbeidet med strukturere dei ulike båtsamlingane rundt i fylket.

Prioritering i eksisterande båtsamlingar

Kartleggingsmaterialet som er innsamla i dette prosjektet gir eit unikt bakgrunnsmateriale for å arbeide vidare med båtsamlingane. Det er ikkje rom i dette prosjektet for å aktivt gå inn og gjere dette arbeidet, men innhaldet i kartleggingsmaterialet peikar på vidare behov. Fleire av musea skriv blant anna at det er behov for å prioritere i eigne samlingar. Interne prioriteringsprosessar vil vere nyttig for å finne ut av kva båtar museet skal behalde og om det er båtar som kan avhendast frå samlinga for å frigjere lagringsplass til nye båtar og betre forvaltningsvilkåra for båtane som er igjen. Det er også nyttig å få oversikt over båtsamlingane med tanke på å prioritere kva båtar som bør flyttast inn i nye magasin. Kartleggingsmaterialet og denne rapporten vil forhåpentleg danne eit godt grunnlag og hjelpe musea med å få ein god forankring for avgjersler knytt til prioritering i eigne samlingar. Ein kan tenkje seg fleire ulike metodar for å prioritere i båtsamlingane.

A-B-C prioritering

Museum Vest har tidlegare arbeidd med å prioritere i eigne samlingar ved å karakterisere båtar etter ein karakterskala A-B-C. A -eksemplara blei vurderte til å ha ein klar plass i samlinga. Båtar som hadde ein meir uklar status hamna i kategori B, medan C-båtane skulle kunne avhendast. Denne metoden krev ein heilskapleg gjennomgang av båtsamlinga, der ein identifiserer og plasserer båtane etter ein karakterskala. Skal metoden overførast til andre museum vil det ein fordel om det vert utarbeidd meir generelle vurderingskriterium som kan liggja til grunn for

graderinga. Ein slik A-B-C prioritering vil hjelpe musea med å tydeleggjere kva båtar ein skal prioritere i båtsamlingane. Dette kan for eksempel gi utslag i restaurering, konservering, oppbevaringsforhold, kunnskapsinnsamling, forskning og liknande. Samt at dette opnar opp for å erstatte enkeltteksemplar med båteksemplar av høgare verdi.

Omdefinere båtar frå museumssamling til rekvisitt

Eit ledd i å prioritere i samlingane kan også vere å utskilje nokre av dei mindre sentrale båtane i samlinga og endre statusen deira frå gjenstand til rekvisitt eller formidlingsfarkost. Fleire av båtane i kartlegginga er båtar som pr. dags dato ligg på vatn eller blir brukt til formidling, men er samstundes registrert som museumsgjenstand. Fleire museum har nok ein jobb å gjere her.

«Båtprioriteringsprosjektet ved MiSF»

Musea i Sogn og Fjordane arbeidar for tida med eit prioriteringsprosjekt knytt til dei antikvariske bygningane, etter ein metode som er utarbeidd av Kulturrådet; «Prioritering i bygningssamlingene» (Leden, 2014). Arbeider ein etter denne metoden så ser ein på dei antikvariske bygningane ut frå tre ulike perspektiv: kulturhistorisk verdi, relevans for museet og ressursbehov. Ein kan tenkje seg eit liknande prosjekt for båtsamlingane i Vestland, der ein tek utgangspunkt i den same metodikken og ser på kva overføringsverdi metoden har til båtar. Basert på rammene i denne metodikken kan ein tenkje seg ei gruppe som reiser rundt og vurderer båtsamlingane. Musea i Sogn og Fjordane melder at dei planlegg å gjennomføra eit avhendingsprosjekt for båtsamlinga i samband med flytting til det nye fellesmagasinet i Angedalen. Første steget vil vera ei prioritering i samlinga. Kanskje Musea i Sogn og Fjordane kan vere pilotprosjekt for eit slikt prioriteringsprosjekt?

Heilskapleg samlingsutvikling

Parallelt med at det vert prioritert i dei einskilde samlingane bør det også prioriterast på tvers av samlingane i Vestland. Å sjå samlingane under eitt kan også gjere det lettare å prioritere internt. Å avhende ein båt frå eiga samling vil t.d vere lettare om ein veit at det finst ein tilsvarande på eit av dei andre musea i regionen. Ein tanke som blei lufta i gruppa var å angripe båtsamlinga med den tilnærminga at ein skal plukka ut dei 50 mest interessante eksemplara på tvers av fylket og slik etablere ein slags «kanon» for vestlandsbåten. Tanken var ikkje at dei resterande båtane skulle avhendast, det var meir tale om fokusera på kor eineståande denne samlinga er og kanskje følgja opp arbeidet med ein grundig presentasjon av dei utvalde eksemplara, gjerne i form av ei bok eller ei utstilling.

Strategiar for vidare innsamling

Kartlegginga har vist at dei konsoliderte musea har store tradisjonsbåtsamlingar og ved fleire av institusjonane ser ein på innsamling av båtar som eit avslutta kapittel. Der det er fokus på båt så går innsamlinga gjerne meir i retning av å erstatte ein båt med ein annan av same type framfor innsamling av nye typar. At ein ser innsamlinga som avslutta treng ikkje innebære at ein ser på arbeidet med samlinga som avslutta. Tvert imot så ser det ut til å vera stor interesse for både å dokumentere, forske og formidle med utgangspunkt i den eksisterande båtsamlinga.

Noko denne kartlegginga syner er underrepresentasjonen av fritidsbåtar, særleg dei i moderne materialar. Sjølv om det er lett å skjønna at musea vegrar seg for å ta inn fleire båtar når ein allereie har store utfordringar med dei eksisterande samlingane, så er det ikkje til å koma unna at musea også må ta ansvar for å dokumentere den nære fortida vår. Skil fokuset rettast mot denne perioden så er det på det reine at det vert uråd dekkja heile breidda med omsyn til typar, variantar og produsentar. Såleis vert det her enda viktigare at det ligg ein god strategi til grunn for arbeidet. Her er nokre innspel til korleis dette feltet kan angripast:

Ein tidleg plastbåt eller ein typisk båt?

Ei tilnærming kan vere å ta inn ein båt som var vanleg på eit tidspunkt. Døme kan vera ein *Selco Select*, ein lite passbåt som var populær midt på 1960-talet. Mange hugsar denne og tilsvarande amerikansk inspirerte fartsvidunder. At båten er gjenkjenneleg og vekker minner kan vera eit argument for at den har sin plass på museet.

Ei anna tilnærming vil vere å fokusere på dei tidlege utgåvene av ein båttype som seinare vart vanleg og masseprodusert. Eit slikt eksemplar kan fortelje mykje om utviklinga av båttypen og produksjonen av denne, men den har kanskje ikkje same appellen ovafor publikum.

Punkt nedslag

Å samle inn heile breidda av masseproduserte båtar er uråd. Det er rett og slett for mange typar og merker. Ei mogelegheit er derfor å gjere nokre «*punkt nedslag*»; altså ei form for spreidd innsamling der ein fokuserer på visse punkt i utviklingsrekkja til ein båttype. Her kan ein også tenkje seg ein kombinasjon av fysiske båttypar, teikningar, malar, foto og intervju m.m.. På denne måten kan ein få med seg hovudtrekka i utviklinga av båttypen, men utan måtte samle inn alle variantane.

Kunnskapsinnsamling og større dokumentasjonsprosjekt

I arbeidet med rapporten er det kome opp ei rekkje forslag til prosjekt, nokre med utgangspunkt i dei eksisterande samlingane, andre med fokus på dei innsamlingsområda der musea så langt har gjort lite. Det kan for eksempel vere interessant å setje i gong større heilskaplege dokumentasjonsprosjekt. Enten som mindre prosjekt på enkelte museum, eller som større samarbeidsprosjekt musea imellom. Tanken bak desse prosjekta vil vere å ikkje berre samle inn ein enkelt båt, men også historikk rundt produksjon av enkelte båttypar, utvikling av produksjonsmetodar, og materiale som kan knytte båten til samfunnsutviklinga elles. Dette kan for eksempel inkludere innsamling av arkivmateriale, intervju, dokumentasjon av båtbyggeverkstadar og liknande.

Aktuelle forskings- og dokumentasjonsprosjekt

- *Tradisjonsbåtbygging på Vestlandet*: Fleire av båttypane i denne kartlegginga er båttypar som allereie er gått ut av produksjon t.d. sognebåt og sunnfjordsbåt. I andre tilfelle er handverkstradisjonen ganske skjør. Eit prosjekt der ein dokumenterer heile byggeprosessar kan her vere eit aktuelt tiltak. Immateriell kulturarv og prosessuell autentisitet er her sentrale nøkkelord. I visse tilfelle kan ein kople seg på allereie eksisterande prosjekt, slik som «*Nordfjordbåt – Bygging og bruk*» som Nordfjord Folkemuseum har sett i gang og som er støtta av forbundet KYSTEN. (Forbundet KYSTEN, 2021) Musea kan elles samle inn og dokumentere kjeldemateriale knytt til båttypen for å skape eit heilskapleg kunnskapsgrunnlag.
- *Lystbåtproduksjon på Vestlandet*: Det har vore ein stor lystbåtproduksjon i Noreg, særleg frå mellomkrigstida og framover. Også på Vestlandet har produksjonen vore stor, men det er i liten grad gjort noko systematisk kartlegging av denne. Kven konstruerte og bygde båtane, korleis føregjekk produksjonen og korleis var arbeidsforholda?
- *Tradisjonsbåten si rolle som fritidsbåt*: Fleire av tradisjonsbåtane er etter kvart blitt populære som fritidsbåtar. Dette gjeld særleg oselvaren, strandebarmaren og nordfjordbåten. Dette heng nok saman med at desse tradisjonane er levande, samstundes er nettopp etterspurnaden frå fritidsmarknaden med å sikre at produksjonen kan halde fram. Her kan musea sjå nærare på den spennande overgangen frå bruksbåt til fritidsbåt og også gjere ein innsats for å fremje bruken av tradisjonsbåtane.
- *Plastbåtproduksjon på Vestlandet*: Frå seint 1950-tal starta ein fleire stader på Vestlandet produksjon av plastbåtar. Denne pionertida veit ein lite om og her burde det vere rom for fleire prosjekt. I den samanhengen kan det vera aktuelt å samle inn dokumentasjon i form av arkivstoff, foto, reklamemateriell, og

intervjumateriale. Nokre av dei tidlege produsentane som Henrik J. Askviks sønner (Askeladden), Selje og Viksund har sidan stor suksess og levert båtar til den nasjonale marknaden. Her kan det vere aktuelt å skaffe oversikt over utviklinga frå pionerbåtane til dagens modellar.

- *Fritidsbåten på Vestlandet*: Prosjekt der er ein ser på korleis folk har brukt kysten og fjordane våre i rekreasjonssamanheng. Fokuset kan vere på perioden frå 2. verdskrigen og heilt fram til i dag. Det vil vere aktuelt med innsamling av intervju, minner, arkivmateriale, foto m.m.
- *Dokumentasjon av miljøet rundt båten*: Her dreier det seg om å sjå båten i ein utvida kontekst. Er fokuset på ein kyrkjebåt i Hardanger kan ein utvide dette til også å omfatta naustet, støa og kanskje heile gardsbruket der båten var heimehøyrande. Eit anna døme kan vera eit notbåt frå Øygarden. Anten den skal på museum eller takast vare på i sitt opphavlege miljø så vil det vera viktig å få dokumentert ikkje berre båten, men heile landnotlaget med alle sine båtar, reiskap, naust og buer. I tillegg er det sjølvstøtt også viktig å få med seg alle minner og historier knytt til den epoken laget var aktivt. Er fokuset på plastbåtproduksjonen kan det vere aktuelt å dokumentera produksjonsutstyr og -lokale i kombinasjon med innsamling av intervjumateriale.
- *Registrering av små og verneverdige trebåtar på Vestlandet*: Som tidlegare nemnt er det her teke eit initiativ på nasjonalt nivå i. I eit vestlandsperspektiv kan eit slikt prosjekt vere med å auke samarbeidet mellom musea, det friviljuge miljøet og Fylkeskommunen. Målet med prosjektet vil vere å få oversikt over verneverdige småbåtar på private hender eller i offentlege samlingar utafor musea. Ei slik kartlegging vil gjera det lettare for musea å prioritera i eigne samlingar. På ei anna side så vil ein båt i privat eige uansett ikkje vera sikra det same langsiktige vernet som, i alle fall i prinsippet, ein museumsgjenstand er underlagt.
- *Båtsamlingas formidlingspotensiale*: Arbeidet med å kartleggja båtsamlingane i Vestland har verka inspirerende. Me vil våga den påstanden at ingen andre regionar i landet har ei båtsamling med tilsvarende breidd og variasjon. Den rommar også nokre heilt eineståande eksemplar inkludert Holvikejekta som Gunnar Eldjarn i Store Norske Leksikon omtalar slik: «...Holvikejekta er den eneste originale og autentiske klinka jekta som finnes, og den mest bevaringsverdige båten i Norge».

Der å sjå Vestlandssamlinga under eitt trur me kan vera spennande i eit formidlingsperspektiv der er ein nettopp får fram breidda og variasjonen på tvers av regionen. Som tidlegare nemnt er det råd å presentera t.d. 50 ulike eksemplar i ei bok eller i ein utstillingssamanheng. Det kunne også vore spennande å gått nærare inn på korleis båtsamlingane er komne til og her trekt

fram pionerar som Johannes Revheim ved Hordamuseet og Gjert Falch Heiberg ved De Heibergske Samlinger.

Båtsamlingane sin forteljarkraft er ikkje berre avhengig av ei stor båtsamling, men også av den kunnskapen som dei museumstilsette har om båtane i samlingane. Det er derfor viktig å byggje opp og vidareutvikle kompetanse på tradisjonsbåtar rundt om på musea på dei samlingane som musea allereie har.

Alternativ til innsamling av fullskala båtar

Ettersom fleire museum i kartlegginga uttrykte at vidare samlingsutvikling var utfordrande i lys av manglande lagringskapasitet, kan ein tenkje seg fleire alternativ og supplement til innsamling av fullskala båtar.

Fleire av båtane i samlingane er målte opp og teikna, i mange tilfelle er det Bernard Færøyvik og Arne Emil Christensen som har stått for arbeidet. Dette er eit dokumentasjonsarbeid som gir eit godt bilete av båtens konstruksjon og er eit anvendelig pedagogisk verkemiddel i formidling. Oppmålingsteikningar kan også dokumentere forskjellar innan ein spesifikk båttype. Dersom ein har fleire oppmålingsteikningar av same båttype, vil teikningane kunne hjelpe til med å vise utviklinga av båttypen. Ved kopibygging er det for båtbyggjaren likevel vesentleg å kunne ta direktemål i originalgjenstanden for å kunne byggje ein god kopi. Desse båttypene er som kjent aldri bygd etter teikning. Me skil derfor mellom oppmåling for teikning og oppmåling for bygging. Som eit alternativ til å bevare ein fullskala båt som museumsgjenstand, kan oppmåling av båten, både til teikning og til bygging, kombinert med fotodokumentasjon av båtens detaljar vere til hjelp.

Moderne teknologi som 3D-scanning kan også vere eit hjelpemiddel i arbeidet med bevaring av informasjon knytt til båtane. Museum Vest melder om at dei har kjøpt inn ein *Artec Leo* 3D-skanner som kan nyttast til dette føremålet. Museet er i en uttestingsfase når det gjeld bruk av skannaren og har førebels ikkje freista å dokumentere båtar. Planen er å koma i gang med dette gjennom prosjektet «*Digitalisering av norske tradisjonsbåtar*» som Norsk Maritimt Museum gjennomfører med støtte frå Kulturrådet (Kulturrådet, 2021). Målet er at ein ved hjelp av 3D-scanning skal kunne arbeida raskare og få med meir informasjon enn ein klarar gjennom tradisjonell oppmåling. Ved å nytte 3D-scanning vil ein kunne dokumentere eit større antal båtar enn det ein vil kunne tillate seg å bevare i form av fullskala båtar.

Å lage modellar av båtar var noko som tidlegare blei gjort i ganske stor skala. Mange blei laga til bruk i utstillingar på musea. I dag har desse modellane, som gjerne er over 100 år gamle, stor kjeldeverdi. Både presisjonsnivå og detaljrikdom er som regel så bra at det er råd å henta ut mykje kunnskap ved å studera dei.

For å illustrera verdien av slike modellar kan det visast til «Storeggen»- prosjektet i Ålesund. Her blei det bygt ei ny bankskøyte, ein type fartøy som ikkje lenger finst bevar. Det som gjorde dette prosjektet mogeleg var at det i samlinga til Norges Fiskerimuseum fanst ein svært detaljert modell av eit slikt fartøy. I tillegg til nemnde museum, som har mange modellar av både båtar og fartøy, har også Bergen Sjøfartsmuseum ei fin samling. Når ein skal visa breidda i båtsamlingane på Vestlandet er det god grunn til å også ta desse modellsamlingane med i presentasjonen.

Samstundes må me vere klar over at desse alternativa vanskeleg kan erstatte alle dei laga av informasjon som ligg i originalgjenstandane. Det vere seg materialkvalitet, dimensjonering og forholdstal, slitespor frå bruk, verktøyspor, fargespor og dekorasjon m.m.

Vidare samlingsutvikling og forslag til tematisk ansvarsfordeling

Kartlegginga har som nemt vist at fire museum har forholdsvis store båtsamlingar, medan dei siste fire musea i kartlegginga har mindre samlingar.

- MiSF- Musea i Sogn og Fjordane, 143
- Museum Vest, 59
- Bymuseet i Bergen, 54
- Hardanger og Voss museum, 51
- MUHO – Museumssenteret i Hordaland, 6
- Kraftmuseet, 2
- Sunnhordaland museum, 8
- Baroniet Rosendal, 4

Museas egne samlingsplanar

Museumssenteret i Hordaland, Kraftmuseet og Baroniet i Rosendal har alle meldt inn at dei ikkje planlegg vidare innsamling av båtar. Sunnhordaland Museum melder at dei ikkje har lukka dørene for vidare innsamling, men at lagrings - og bevaringskapasitet vil vere avgjerande ved vurdering av potensielle inntak i framtida.

Musea med dei største båtsamlingane; Bymuseet i Bergen, Musea i Sogn og Fjordane, Museum Vest og Hardanger og Voss Museum har alle meldt inn at dei er opne for vidare innsamling av båtar. Her er det gjerne einskilde avdelingar med ei stor samlingar som ønskjer komplettera denne. Dei fleste musea har likevel ein svært restriktiv innsamlingspraksis.

Forslag til tematisk ansvarsfordeling

Basert på tilbakemeldingane i undersøkinga finn prosjektgruppa det naturleg å peike på dei fire musea med store båtsamlingar i samband med ei tematisk ansvarsfordeling. Å forsøke å peike på ei slik fordeling var noko av målet med dette prosjektet. Tanken vår er at det museet som blir tildelt eit slikt ansvar må ha eit

særleg fokus på å samle inn, bevare og formidle kunnskap om «sin» båt. Gjennom å bygge opp kunnskap og kompetanse bør institusjonen også vera ein ressurs for dei andre musea ved å gjev råd og bistand knytt til den aktuelle båttypen.

Med utgangspunkt i resultatane i kartlegginga er det råd å seie at det allereie har etablert seg ei ansvarsfordeling. Dette har skjedd ved at musea primært har samla inn båtar frå sin eigen region. Dette er ikkje noko me vil forsøke å utfordre, men tvert imot ønskjer å formalisere og gjerne innlemme i ein regional innsamlingsplan for Vestland.

Med dette utgangspunktet foreslår prosjektgruppa følgjande ansvarsfordeling:

Ansvarsmuseum	Båttype
MiSF - Musea i Sogn og Fjordane	Sognebåt Nordfjordsbåt Sunnfjordsbåt
Bymuseet i Bergen	Oselvarar Nordhordlandsbåt
Hardanger og Voss museum	Hardanger- og Sunnhordalandsbåt Strandebarmar Lettbåt, livbåtar og joller

Sognebåt, nordfjordsbåt og sunnfjordsbåt høyrer alle til i det gamle fylket Sogn og Fjordane, og representanten for Musea i Sogn og Fjordane meiner det derfor er naturleg at dei tek på seg ansvar for innsamling og bevaring av kunnskap rundt desse båttypane.

Hardanger og Voss museum har ei bra samling av hardanger- og sunnhordlandsbåtar, til saman 19 stk. Representantane frå dette museet meiner derfor at det er naturleg at denne båttypen fell inn under deira ansvarsområde. Med eit *Nasjonalt Fartøyvernsenter* i sin organisasjon har dette museet også fokus på lettbåtar, livbåtar, joller og andre farkostar som har vore knytt til dei større fartøya.

Bymuseet i Bergen har saman med Museum Vest den største samlinga av oselvarar i kartlegginga. Museet har også dei einaste nordhordlandsbåtane i heile Vestland. Prosjektgruppa meiner det derfor kan vere naturleg at museet tek på seg ansvaret for desse to båttypane.

Museum Vest arbeider for tida med å koordinere samlingane sine på tvers av avdelingane. Gjennom interne diskusjonar og rydding i samlingane håpar museet å kunne spissa profilen sin. Målet er at museet tek ansvar for ein av dei «forsømte» kategoriane.

Ut frå den ansvarsfordelinga som ligg til grunn er det nærliggande å sjå føre seg at ansvar for det enkelte museum er knytt til båttypar som er utvikla/ bygd i museets nærrområde. Men her trengst det meir arbeid og avklaring.

Båtar som er underrepresentert i samlingane

Kva så med ansvarsområde for vidare innsamling av båttypar som kartlegginga viser er underrepresenterte i samlingane? Ei gruppe peikar seg særleg ut og det er lystbåtar/fritidsbåtar. Då er det stort sett tale om båtar bygde på 1900-talet der materialbruk og framdriftsform varierer.

Medan dei tidlege lystbåtane gjerne var ei vidareføring av tradisjonsbåtane så endra dette seg etter kvart. Utover i plastalderen forsvann mykje av det lokale preget og nasjonale og internasjonale impulsar blei styrande. Når det gjeld båtar frå denne siste perioden er det såleis naturleg å leggje eit nasjonalt perspektiv til grunn. Her kan det visast til at Vest-Agder museet har teke ei leiande rolle gjennom å dokumentera plastbåtproduksjonen i sin region. Det kan vidare visast til at Riksantikvaren i 2020 starta eit arbeid med å kartleggja feltet «norske lystbåtar» med tanke på ein verneplan for desse båtane. I forprosjektet blir det sett fokus på musea si rolle og diskutert om relevante museum bør få ansvar for delar av denne flåten. (Oma, 2021).

Det må til sist presiserast at denne arbeidsgruppa ikkje har noko mandat til å pålegge eit museum ansvaret for dokumentasjon og innsamling av ein bestemt båttype. Framlegget vårt er eit innspel som må handsamast vidare i Samlingsrådet og andre relevante organ. Når det gjeld ei eventuell nasjonal ansvarsfordeling så meiner me det er viktig at Vestland, med sin rike båtkultur, tek ei tydleg rolle.

Overføringsverdi

Me trur denne kartlegginga vi vere nyttig for det vidare arbeidet med musea sine båtsamlingar. Likeins trur me at arbeidsmåten kan ha god overføringsverdi til arbeid med andre samlingskategoriar. Her kjem på tampen nokre råd og erfaringar me har gjort oss undervegs i arbeidet:

- Val av båtategoriar må tilpassast kartleggingsområdet. I båtsamlingane i Vestland tek dei tradisjonelle klinkbåtane stor plass, medan dette truleg ikkje er tilfelle i t.d. Viken der det gjerne er lystbåtar frå etterkrigstida som dominerer.
- Sjølv om me hadde 14 ulike kategoriar å velje mellom, vart likevel 50 båtar (15%) plasserte i samlesekken «andre båtar». Dette kan tyde på at me burde arbeidd meir med inndelinga og kanskje lagt ved ei meir utfyllande forklaring knytt til kvar kategori.
- Vår inndeling av båtane var dels geografisk, slik som t.d. «sognebåt», «nordfjordbåt», dels etter bruk/funksjon som t.d. kategorien «ferje/ fraktesbåt/ jekt/ storebåt». I nokre tilfelle var det råd å plassera båtar i begge kategoriane. Det ideelle hadde sjølv sagt vore å operert med kategoriar som var gjensidig utelukkande, men det viste seg i praksis å vera ei ganske krevjande øving.
- Eit meir detaljert kartleggingsskjema med eigne kolonnar for opplysningar som kan verke «openberre», slik som byggjemateriale, byggjemåte, segltype o.l. kunne gjort det enklare å samanstillе og analysere materialet i ettertid.

Litteraturliste

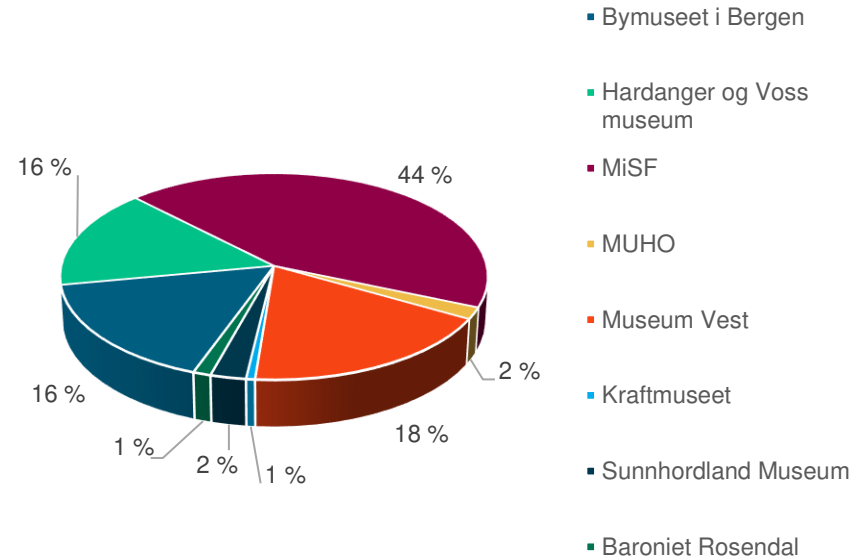
- Bevaringstenestene. (2022). *Samlingsentrum i Vestland: Frå fellesmagasin til heilskapleg samlingsforvaltning*. Salhus: Bevaringstenestene. Henta frå <https://muho.no/om/viktige-dokument>
- Bukholm, H. K. (2018). *Oselvarbåten: en vestnorsk kysttradisjon*. Leikanger: Skald.
- Christensen, A. E. (1992). *Gamle norske trebåter: bevaring og vedlikehold*. Oslo: Grøndahl.
- Christiansen, T. (., & Pabst, K. (. (2011). *Plastic: Historier om plastbåten*. Kristiansand: Vest-Agder museet.
- Diriks, C. F. (1863). *Om de forskjellige slags baade i Norge*. Christiania: Folkevennen.
- Egstad, M., & Kristiansen, Å. (1992). *Hardangerbåten som type og byggesystem*. Norheimsund og Lillehammer: Hardanger Fartøyvernssenter og Handverksregisteret ved De Sandvigske Samlinger.
- Eldjarn, G. (2020, Mars 29). *Store norske leksikon*. Henta frå <https://snl.no/jekt>
- Forbundet Kysten. (2020). Verneplan for små og åpne båter: et forprosjekt. Henta 06 16, 2022 frå https://kysten.no/media/bilder/Rapport-forprosjekt-verneplan-sma%CC%8A-ba%CC%8Ater_enkeltidet-nett.pdf
- Forbundet KYSTEN. (2021). *Byggeprosjekter i første runde*. Henta September 22, 2022 frå Kysten.no: <https://kysten.no/byggeprosjekter-i-f%C3%B8rste-runde>
- Færøyvik, Ø. (1987). *Vestlandsbåtar: frå oselvar til sunnmørsåttring*. Oslo: Grøndahl.
- Gøthesen, G. (1997). *Motorbåten: fra snekke til motorkrysser, fra ferieferd til smuglertokt*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Helland-Hansen, P., & Martinussen, A. O. (2014). *Strandebarmaren: småbåtbygging i Hardanger*. Bergen: Kapabel.
- Hordaland Fylkeskommune. (2014). Samlingsplan for musea i Hordaland 2015-2020. Henta 06 16, 2022 frå <https://dms-cf-09.dimu.org/file/032yizGHqxDb>
- Kongelig Norsk Båttforbund. (2018). *Båtlivsundersøkelsen 2018: Fritidsbåtlivet i Norge*. Oslo.
- Kulturdepartement. (2021). *Musea i samfunnet: Tillit, ting og tid (Meld. St. 23 (2020-2021))*. Oslo: Departementet.
- Kulturminneloven. (u.d.). *Lov om kultuminner*. Henta September 29, 2022 frå <https://lovdata.no/lov/1978-06-09-50>
- Kulturrådet. (2021, Desember 16). *Nordisk båttradisjon innskrevet på liste over verdas kulturarv*. Henta frå Kulturrådet: <https://www.kulturradet.no/web/guest/museum-kulturarv/vis-artikkel/-/nordisk-battradisjon-innskrevet-pa-eksklusiv-liste-over-verdas-kulturarv>
- Kulturrådet. (2021). *Utviklingsprogram for museum 2021–2023*. Henta September 22, 2022 frå Kulturrådet.no: <https://www.kulturradet.no/museum/museumsprogrammene>
- Leden, S. (2014). *Prioritering i bygningssamlinger*. Oslo: Kulturrådet. Henta frå https://issuu.com/norsk_kulturrad/docs/pri-bygningssamlinger-web

- Martinussen, A. O. (1988). *Båtbyggjing i Strandebarm. Hovedoppgåve i historie*. Museum Vest. (2021). Prosjektplan for Kartlegging og utvikling av museenes båtsamlinger.
- Oma, L. A. (2021, Februar 9). *Lystbåtprosjektet*. Henta September 23, 2022 frå Hardanger Fartøyvernssenter:
<https://fartoyvern.com/2021/02/09/lystbatprosjektet/>
- Planke, T. (1994). *Sognebåten: bygging, formforståelse og kunnskap. Hovedfagsoppgåve i etnologi*. Oslo: Universitetet i Oslo.
- Riksantikvaren. (2010). *Nasjonal verneplan for fartøy 2010-2017*. Henta 06 16, 2022 frå Riksantikvarens vitenarkiv: https://ra.brage.unit.no/ra-xmlui/bitstream/handle/11250/176911/fartoy_verneplan.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Økland, K. M. (2016). *Oselvar: den levande båten*. Leikanger: Oselvarklubben/ Skald forlag.

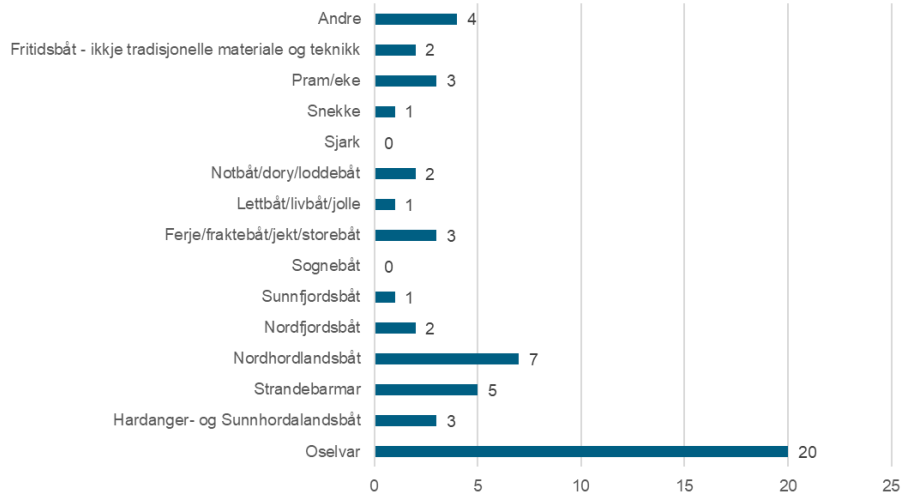
Vedlegg

Prosentvis fordeling av samlingane til musea

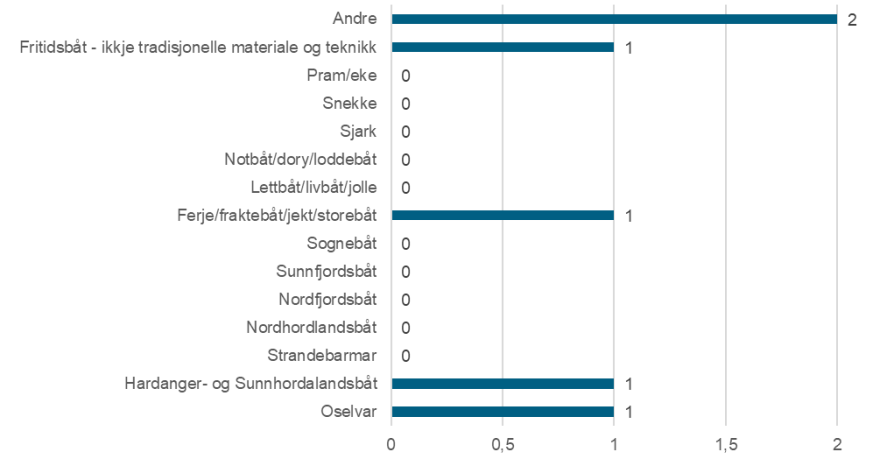
Museum	Antal båtar	Prosent
MiSF-Musea i Sogn og fjordane	143	44 %
Museum Vest	59	18 %
Bymuseet i Bergen	54	16 %
Hardanger og Voss museum	51	16 %
Sunnhordland Museum	8	2 %
MUHO-Museumssenteret i Hordaland	6	2 %
Baroniet Rosendal	4	1 %
Kraftmuseet	2	1 %
Totalt	327	100%



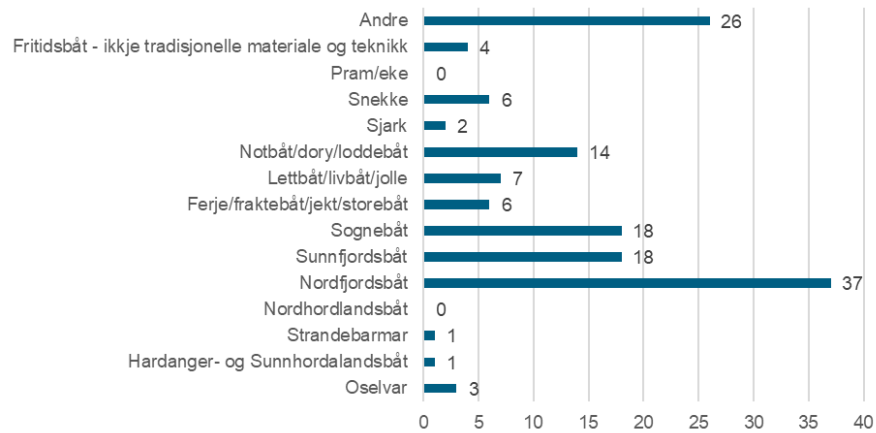
Bymuseet i Bergen



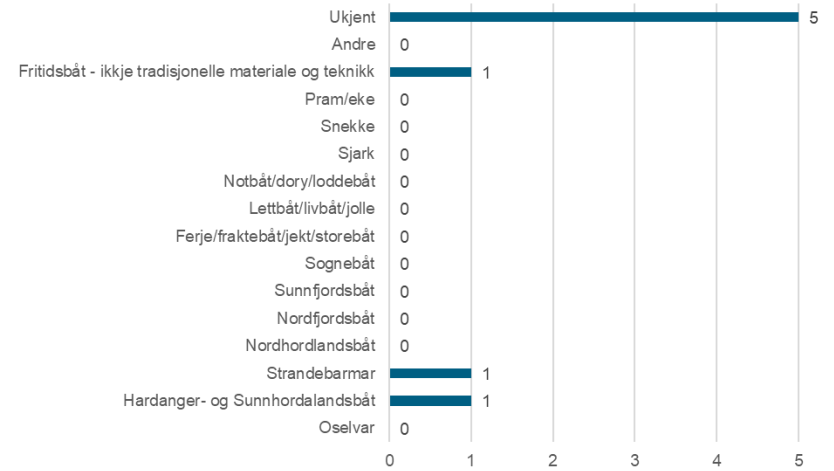
MUHO-Museumssenteret i Hordaland



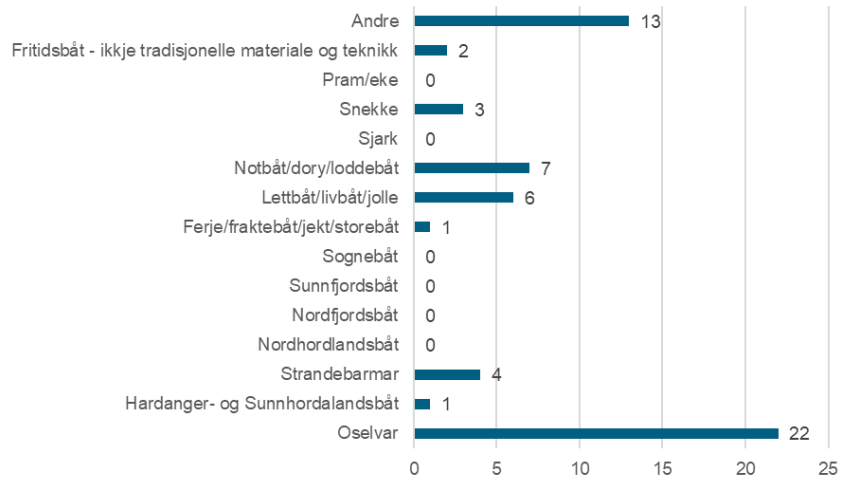
MiSF-Musea i Sogn og fjordane



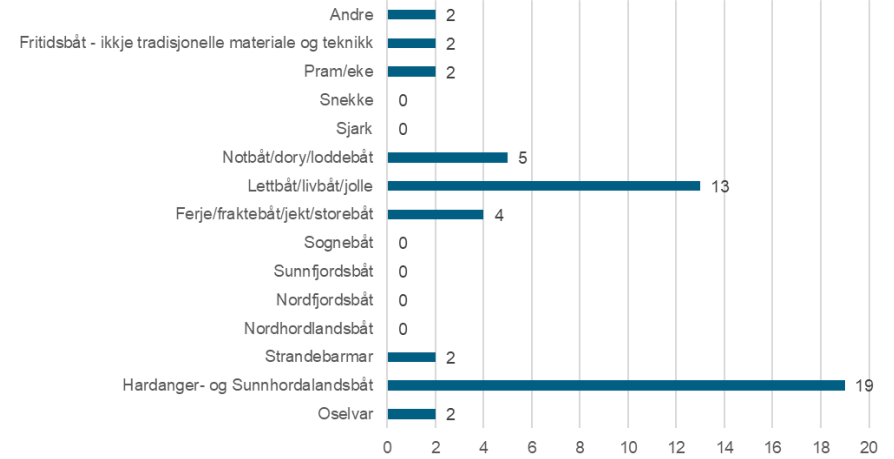
Sunnhordland Museum



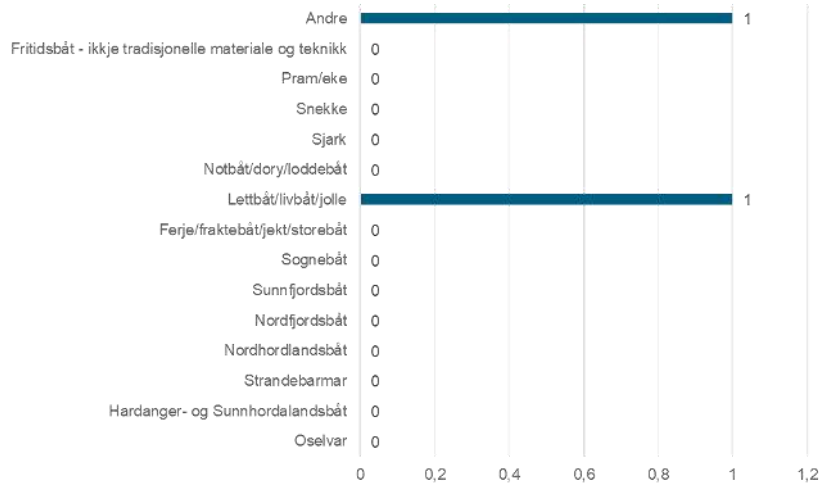
Museum Vest



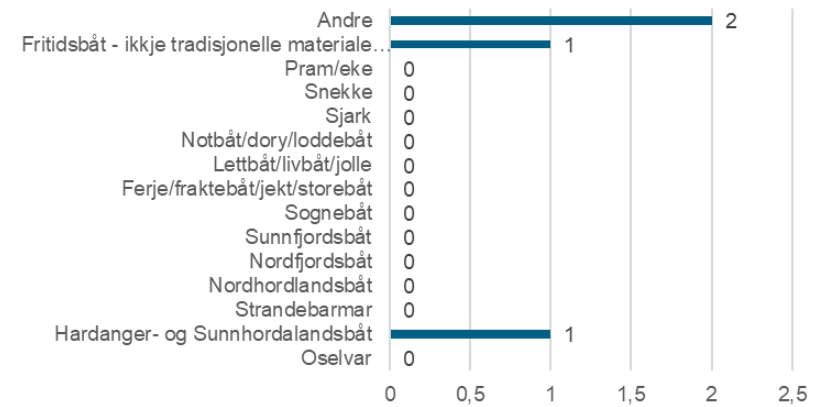
Hardanger og Voss museum

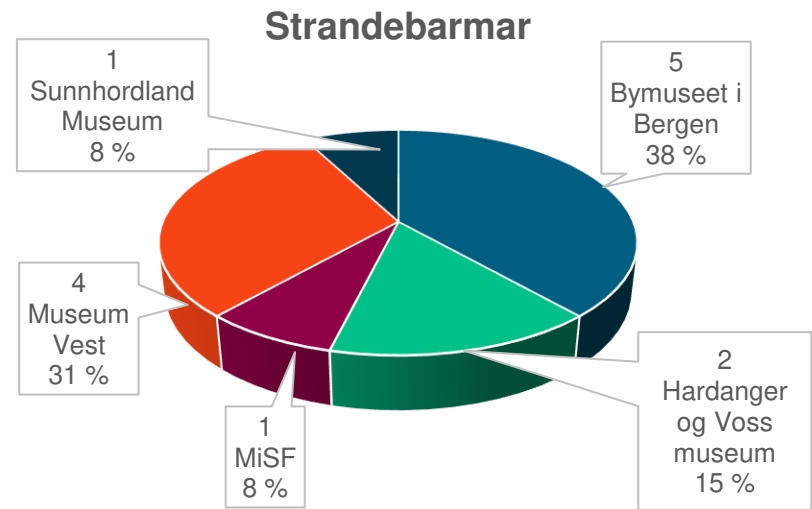
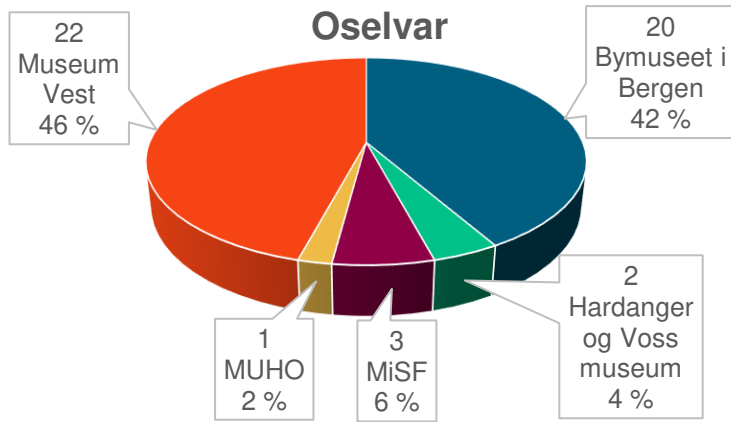


Kraftmuseet

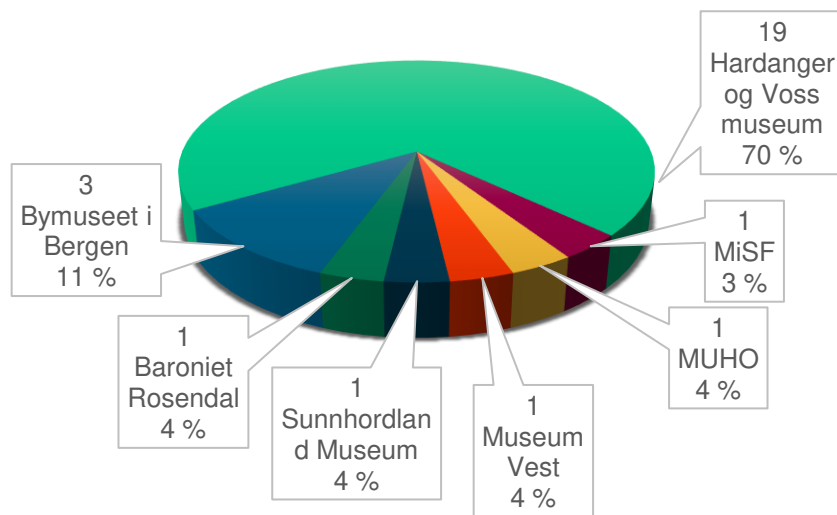


Baroniet Rosendal

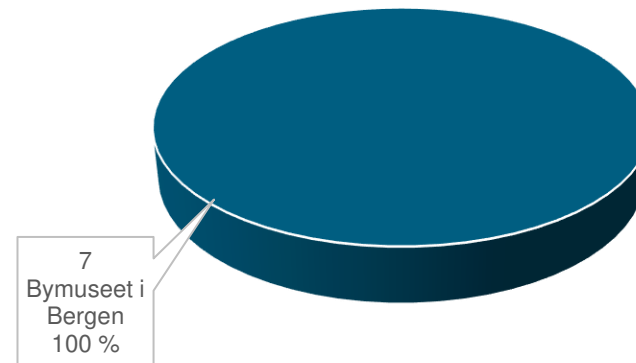




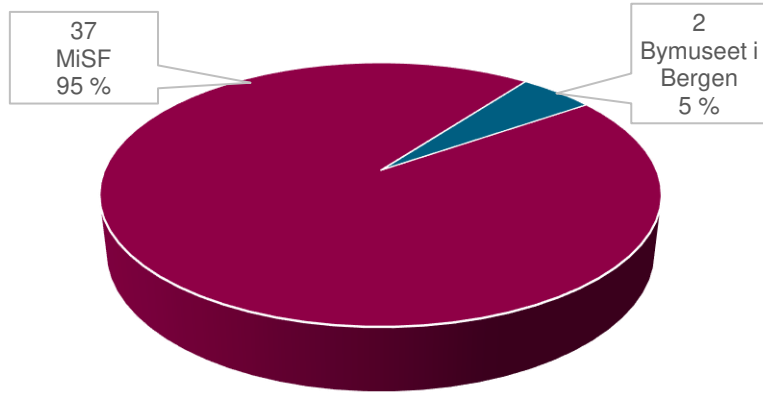
Hardanger- og Sunnhordalandsbåt



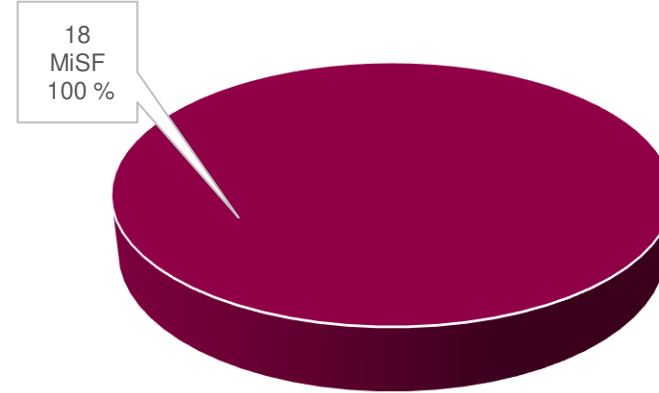
Nordhordalandsbåt



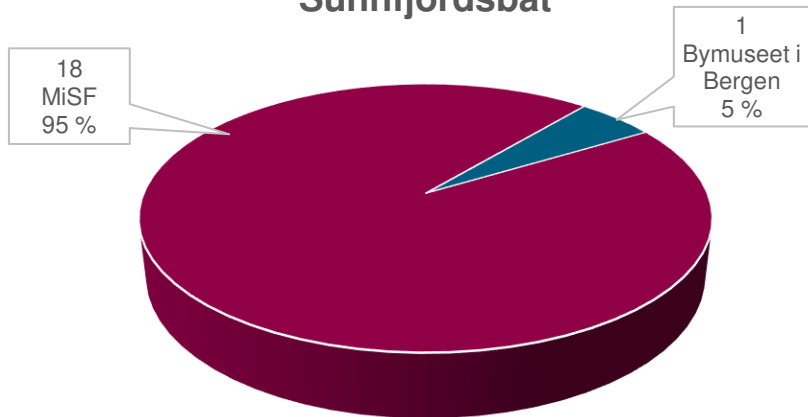
Nordfjordsbåt



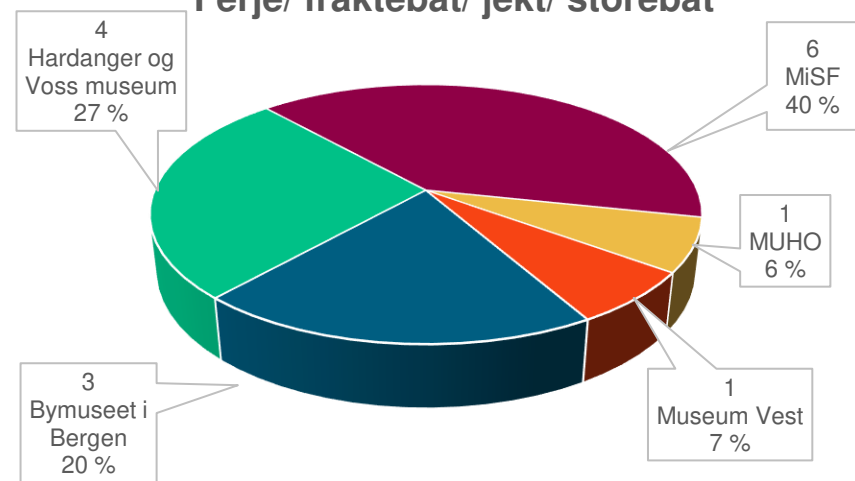
Sognebåt



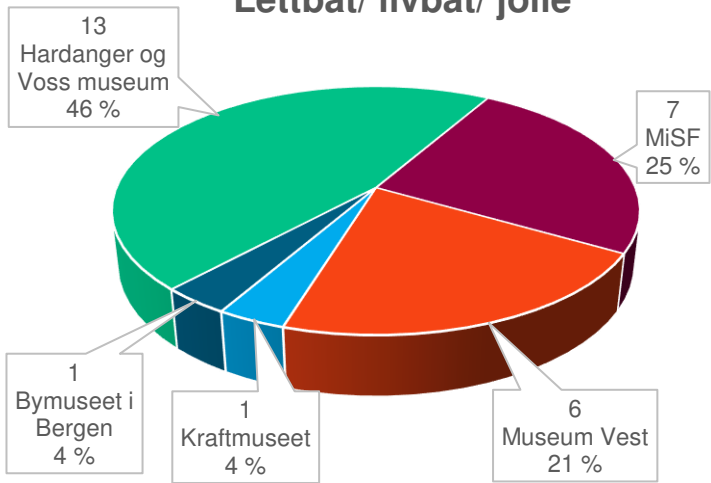
Sunnfjordsbåt



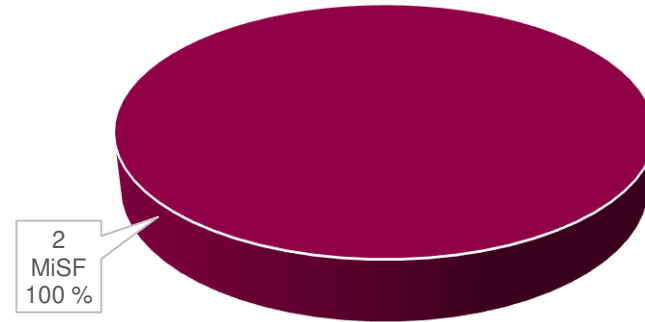
Ferje/ fraktebåt/ jekt/ storebåt



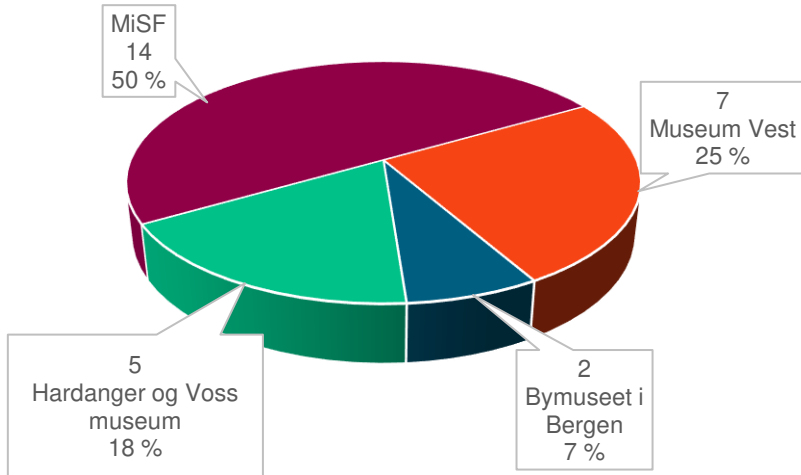
Lettbåt/ livbåt/ jolle



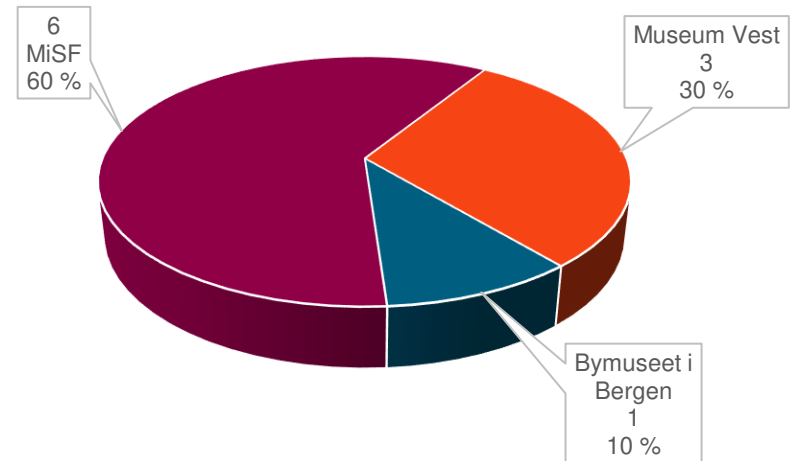
Sjark



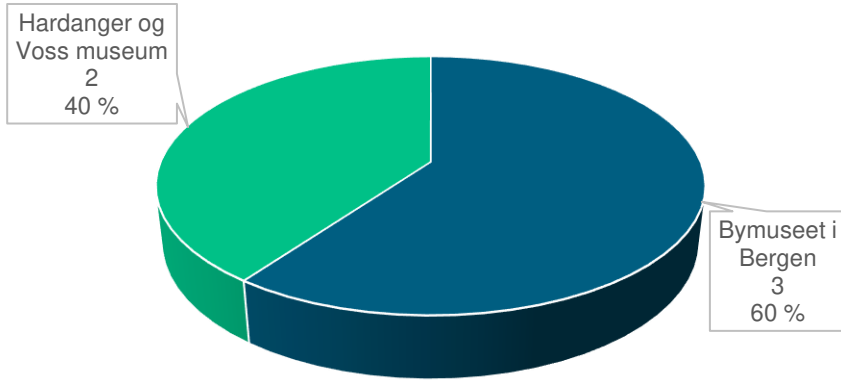
Notbåt, dory, loddebåt



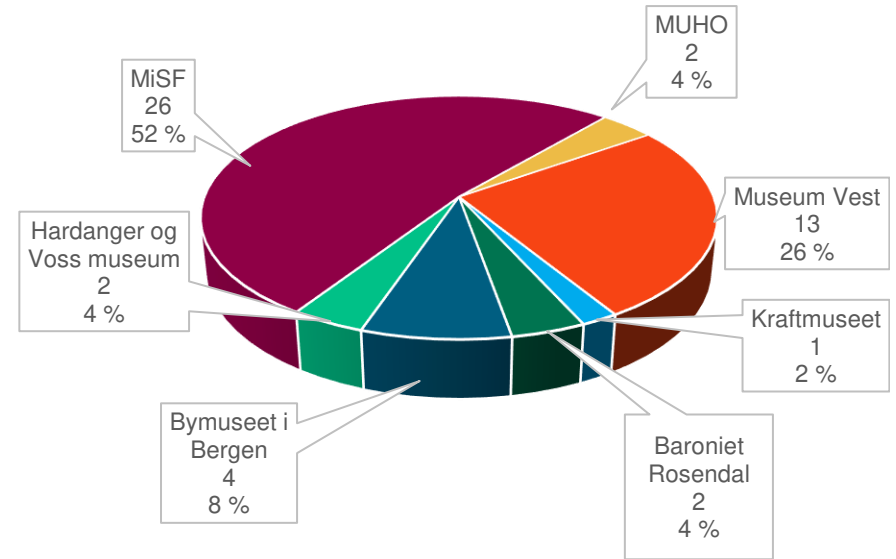
Snekke



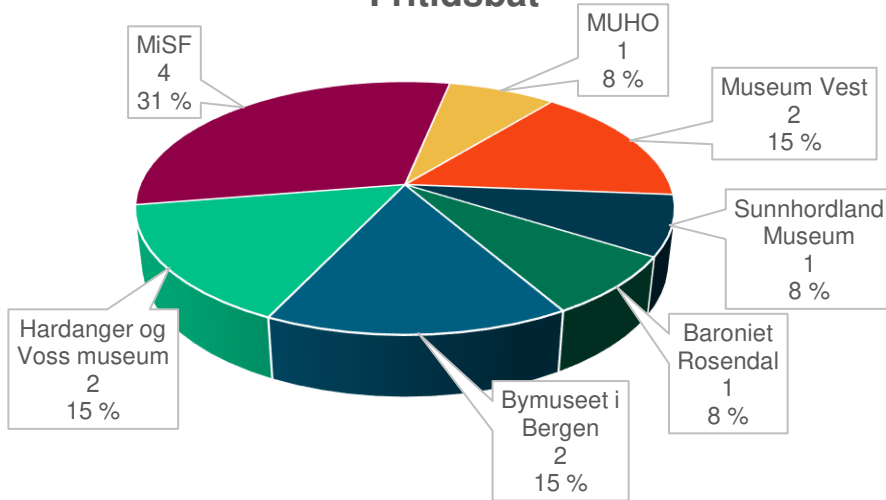
Pram/ Eke



Andre båtar



Fritidsbåt



Tilstand på båtane i musea i Vestland

Museum	Svært god	God	Tilfredsstillande	Dårleg	Kritisk	Ukjent tilstand	Totalt antal båtar
Bymuseet i Bergen	3	11	30	6		4	54
Hardanger og Voss museum	2	3	37	6		3	51
MiSF-Musea i Sogn og Fjordane	8	41	58	24	12		143
MUHO-Museumssenteret i Hordaland		2	4				6
Museum Vest	7	19	18	11	2	2	59
Kraftmuseet			1	1			2
Sunnhordland Museum		2				6	8
Baroniet Rosendal		2	2				4
Totalt alle musea	20	80	150	48	14	15	327

Lagringsforhold for båtar i musea i Vestland

Museum	Svært gode	Tilfredsstillande	Ikkje tilfredsstillande	Dårlege	Ukjent lagringsforhold	Totalt antal båtar
Bymuseet i Bergen	25	25		3	1	54
Hardanger og Voss museum		48			3	51
MiSF-Musea i Sogn og Fjordane	15	12	38	78		143
MUHO-Museumssenteret i Hordaland	1	3		2		6
Museum Vest		33	26			59
Kraftmuseet		1	1			2
Sunnhordland Museum		2			6	8
Baroniet Rosendal		4				4
Totalt	41	128	65	83	10	327

Oversikt over alle båtane ved dei konsoliderte musea i Vestland, fordelt på type

Båttype	Bymuseet i Bergen	Hardanger og Voss museum	MiSF - Musea i Sogn og Fjordane	MUHO – Museums-senteret i Hordaland	Museum Vest	Kraftmuseet	Sunnhordland Museum	Baroniet Rosendal	Totalt
Oselvar	20	2	3	1	22				48
Hardanger- og Sunnhordalandsbåt	3	19	1	1	1		1	1	27
Strandebarmar	5	2	1		4		1		13
Nordhordlandsbåt	7								7
Nordfjordsbåt	2		37						39
Sunnfjordsbåt	1		18						19
Sognebåt			18						18
Ferje/frakdebåt/jekt/storebåt	3	4	6	1	1				15
Lettbåt/livbåt/jolle	1	13	7		6	1			28
Notbåt/dory/loddebåt	2	5	14		7				28
Sjark			2						2
Snekke	1		6		3				10
Pram/eke	3	2							5
Fritidsbåt - ikkje tradisjonelle materiale og teknikk	2	2	4	1	2		1	1	13
Andre	4	2	26	2	13	1		2	50
Ukjent							5		5
Totalt	54	51	143	6	59	2	8	4	327



**MUSEA I SOGN
OG FJORDANE**



**Museum
Vest**



**HARDANGER OG VOSS
MUSEUM**