



Fokus på samarbeid og samhandling

- Et gammelt håndverk er som et brennende bibliotek, sa instituttleder Eivind Falk fra Norsk håndverksinstitutt i sitt tankevekkende innlegg under Tradisjonsbåtkonferansen på Hamar.
- Det aller viktigste er at vi tar vare på den levende kulturarven. Når håndverkeren er borte, så er kunnskapen borte. Det er et helt bibliotek som står i brann.

TEKST OG FOTO: ATLE KNUSEN

Tradisjonsbåtkonferansen på Hamar 25. og 26. september samlet rundt 70 deltakere fra blant annet Riksantikvaren, fylkeskommune, båtbyggere, museer, kommuner og kystlag. Konferansen ble arrangert av Forbundet KYSTEN i samarbeid med Anno – Muscene i Hedmark, Mjøsmuseet, Hamar Roklub 1881 og Mjøssamlingene. Innlandsbåter

var et overordnet tema for konferansen.

Sentrale spørsmål som ble tatt opp var hvordan man kan verne en levende håndverkstradisjon, og hvilken rolle digital teknologi kan spille for å revitalisere et tradisjonshåndverk.

Bruk av 3D-modeller og fotogrammetri ble bredt presentert og debattert på konferansen, men det var enighet i miljøene om

at hverken digitale modeller eller fysiske gjenstander kan erstatte levende håndverk overlevert fra person til person.

Økt vilje til tverrsektorielt samarbeid ble også trukket frem som en positiv utvikling de senere årene.

FORMÅLET MED KONFERANSEN

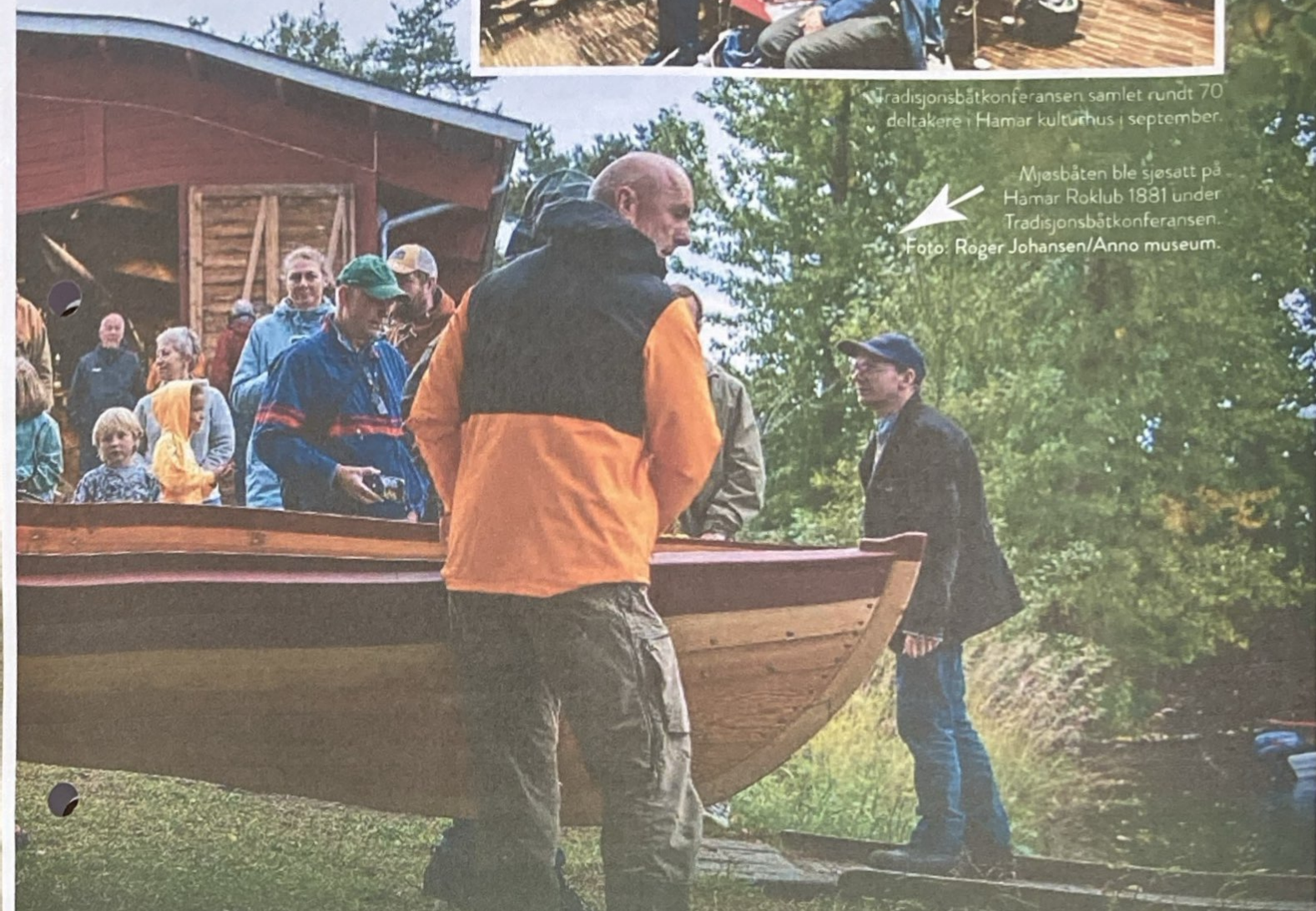
I sin innledning til den faglige delen av



Tradisjonsbåtkonferansen samlet rundt 70 deltakere i Hamar kulturhus i september.

Mjøs båten ble sjøsatt på Hamar Roklub 1881 under Tradisjonsbåtkonferansen.

Foto: Roger Johansen/Anno museum.



konferansen, pekte seniorrådgiver Tore Friis-Olsen fra Forbundet KYSTEN på at innlandsbåter er et felt som, sammenlignet med andre tradisjonsbåttypene, har vært en underkommunisert del av tradisjonsbåtkulturen i Norge.

– Målet vårt er å jobbe videre med å etablere gode systemer for vern og forvaltning av denne båtkulturen. Vi mener dette må skje gjennom et bredt anlagt samarbeid med vernemyndigheter, museer, båtbyggere, tradisjonsbærere – og frivilligheten som kystlag og andre miljøer. I Forbundet KYSTEN ønsker vi å tenke regionalt når det gjelder å få på plass gode modeller og systemer. Mye fordi fartøy-

vernforvaltningen, herunder de små og åpne båtene, er overført fra statlige institusjoner til fylkeskommunene. Friis-Olsen fremhevet Oselvarverkstaden, Hardanger Fartøyvernssenter og Museet Kystens Arv som eksempler på «best practice» – eller fyrårn – for aktuelle modeller i de andre regionene.

– Noe tilsvarende finnes ikke for nordlandsbåten eller sjekte- og snekketradisjonen på Sørlandet, eller for innlandsbåtene og mjøsregionen, sa Friis-Olsen, og minnet om at arbeidet med vern, dokumentasjon og bevaring av mjøsbåtttradisjonen også er et ledd i oppfølgingen av forpliktelsene som følger av innskrivingen

av klinkbåtttradisjonen på UNESCOs liste over immateriell kulturarv. Sentralt her er å iverksette tiltak for å sikre den immaterielle kulturarvens levedyktighet.

Modellen med museumsansatte båtbyggere ble pekt på som et vesentlig bidrag til å bevare levende håndverkstradisjoner. Samtidig ble det ytret en stor grad av bekymring fra deltakerne om at levende båtbyggertradisjoner knyttet til enkelte båttypene er truet siden det bygges for få av dem, med blant annet nordlandsbåten som eksempel. Både den sørsamiske båtbyggertradisjonen og mjøsbåtttradisjonen ble trukket frem som eksempler på brutte, eller nær brutte, tradisjoner. K

– Kunnskapen er i personene

– Det er praksisen og utøvelsen av den tradisjonelle håndverkskunnskapen, den handlingsbårne kunnskapen, som er det sentrale. Hvis vi printer ut en 3D-modell av en båt, hva er det den mister på veien? sa Eivind Falk fra Norsk håndverksinstitutt og rettet fokuset mot den sosiale og kulturelle konteksten som en nødvendig komponent i overleveringen av et håndverk.

– Å verne en levende håndverkstradisjon er egentlig ganske komplekst. Vi har snakket mye om vern, og det å verne døde gjenstander og objekter. Når det nå skal jobbes i et lengre perspektiv med vern av båter og tradisjonsbåt også i innlandet, så er det viktig at vi har med oss den immaterielle dimensjonen i vernet, sa Falk og viste til fokuset i UNESCO-konvensjonen om vern av menneskehetens immaterielle kulturarv.

– Når Einar og Ola Borgfjord jobber sammen med å bygge båt, dag etter dag, så er det klart at du får med deg mye mer. Det handler om en mye bredere kontekst og forståelse enn bare dette ene produktet, sa Falk, og brukte mjøsbåtprosjektet som et eksempel.

– Mjøsbåt handler ikke bare om båten, men også om et vidt spekter av ulike elementer, og ikke minst: Hvordan binder dette oss sammen, hva er den kulturelle og sosiale funksjonen til elementet? Den immaterielle kunnskapen er den levende kunnskapen i, mens historikernes og etnologenes kunnskap er kunnskapen om. Det er denne immaterielle kulturarven, den som er i utøverne, som vi vil ha tak i. Den er i et fellesskap som sammen forvalter kunnskapen. Et fellesskap av båtbyggere, av folk som bruker båt, som er ute og seiler og ror, sa Eivind Falk og understreket at når en tradisjon skal vernes, må man se helheten.

– Vi kan ikke dekontekstualisere og trekke ut en liten del og tro at vi verner en tradisjon. Det er ikke slik at tradisjons-håndverk står alene. Også forståelse av naturen og universet rundt hører med: kunnskapen om å hente ut materialer, seile, navigere og bruke båt i relasjon til naturen. Det handler om mye mer enn bare båten som blir printet ut.

– Jeg pleier å si at svaret ligger et sted mellom Ötzi og Disneyland. Museene

har en tradisjon der de er vant til å tenke objekter og gjenstander, og så tror man at man har tatt vare på det gjennom å fryse det ned. Det kan man gjøre med gamle båter, bygninger og kanskje tekstiler, og



– Kunnskapen er alltid i personer, i utøverne, sa Eivind Falk, direktør ved Norsk håndverksinstitutt.

man kan gjøre det med ismannen Ötzi. Men altså ikke i forhold til levende kulturarv, poengterte Falk og fremhevet behovet for å ha andre strategier når vi skal ta vare på den levende håndverkskunnskapen.

– Et gammelt håndverk er som et brennende bibliotek. Vi sier at vi skal ta vare på båttradisjoner og ta vare på små og åpne båter i innlandet. Da er det utrolig viktig at vi begynner med å få en oversikt over hva som finnes av levende kunnskap blant båtbyggere. Det er det vi må ta tak i. Så må vi sørge for at den kunnskapen kan overføres til en ny generasjon. Disse gamle båtene ligger der på magasin og kommer til å være der i 10–20 år til. Det er ikke krise. Det aller viktigste er at vi tar vare på den levende kulturarven – det er det som haster aller mest. Når håndverkeren er borte, så er kunnskapen borte. Det er et helt bibliotek som står i brann, sa Eivind Falk.

– Når vi verner tradisjonelt håndverk, så gjør vi ikke det gjennom å lagre det på en PC eller i en kjeller, men at det føres videre gjennom praksis.

– Kunnskapen er alltid i personer, i utøverne. Den finnes ikke noe annet sted. Man kan dokumentere så mye man vil, men kompleksiteten i håndverkskunnskapen og i tradisjonen er i de personene som utøver den.

Eivind Falk la også vekt på fellesskapets betydning for kunnskapsoverføringen innenfor tradisjonsbåtfeltet som også omfatter seilmakere og repslagere, gjørtlere, trebåtbyggere og brukere.

I sitt innlegg trakk Falk frem stipendiatordningen for håndverkere som et virkemiddel i arbeidet med å videreføre kunnskap. Gjennom stipendiatordningen får håndverkerne tre år til å gjøre et dypdykk innenfor sine fag og lete etter kunnskap, øve seg og jobbe sammen med tradisjonsbærere.

– Vårt mål er skape fyrtårn innenfor håndverksområdene som kan lede an i arbeidet for å ta vare på og formidle håndverkskunnskapen videre. Stipendiatordningen er en aksept av håndverkskunnskap som en kunnskapsform også på et høyere, utøvende nivå.

DIGITAL TEKNOLOGI I BEVARINGSARBEIDET

Hva gjør vi om 40 år når ingen lenger kan bygge båt? Kan hvem som helst bygge en slik båt når vi har fantastiske 3D-skanninger?

Problemstillingen ble reist av en av tilhørerne i salen og ble besvart av et tilnærmet samstemt fagmiljø.

– Jeg påstår ikke at det ikke går an å bygge båt etter tegning, men jeg har aldri gjort det, sa båtbygger Einar Borgfjord ved Museet Kystens Arv. Etter sin grundige gjennomgang av innlandsbåter i Midt-Norge og særtrekk ved dem, var Borgfjord tydelig på det uerstattelige ved den erfaringsbaserte kunnskapen. Han pekte på teknikker og ferdigheter man ikke kan beherske hvis man ikke har fått kunnskapen overlevert i praksis. Hans konklusjon var at fotogrammetrien og 3D-modeller er et bra verktøy for båtbyggere, ikke minst ved sammenligning av båter innenfor en kategori, men at man likevel er nødt til å kunne bygge båt for kunne utnytte modellen.

– De målene vi tar ved en oppmåling av en båt er nødvendigvis ikke målene som er på tegningene. Vi bruker en del andre mål. Vi tar målene der vi må ha dem, og for å vite hvor man skal ha dem hen, så må man ha bygd båt, sa Borgfjord, og presiserte at det er forskjell på å bygge en båt som en



Båtbygger Einar Borgfjord fra Museet Kystens Arv på Fosen.

kopi og å bygge båt.

Han fikk støtte i dette synet fra flere hold, også fra Kristina Steen, arkeolog ved Norsk Maritimt Museum.

– Tolkningene vi har gjort hadde vi ikke kommet til uten den fagkunnskapen som tradisjonsbåtbyggerne sitter på. Selv om vi kan presentere 3D-modeller til båtbyggerne, så vil de alltid gå tilbake til originalmaterialet og se på det. Man får ikke følelsen av hvordan trevirke er bare ved å se på en 3D-modell, du trenger begge deler. Det samspillet er helt essensielt.

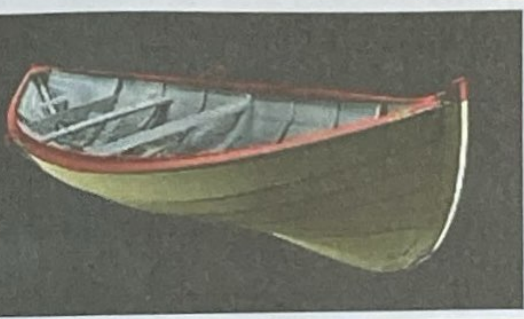
Båtbygger Kai Linde fra Rognan var av samme oppfatning.

– Spørsmålet om immateriell kulturarv

vil jeg sette opp mot den nye fremgangsmåten. Det ligger jo ingen overføring av kunnskap fra folk til folk i det. Det brenner i vår kunnskapsformidling, sa Linde.

Behovet for å prioritere det levende håndverket ble også understreket av seniorrådgiver Irene Skauen Sandodden i Innlandet fylkeskommune.

– Det nytter ikke med en digitalisering hvis du ikke har en som skjønner båten. Skal du bygge en kopi, så må du ha en som skjønner faget. Hvis man skal prioritere, så er det der man må begynne både nasjonalt og regionalt gjennom å kartlegge hvor båtbyggerne finnes og hjelpe dem til å overleve.



Under byggingen av mjesbåten sommeren 2024 var en 3D-modell av Grøndal-båten en viktig datakilde for båtbygger Emil Holmgren. Kilde: Anno museum.

Arkeolog Kristina Steen fra Norsk Maritimt Museum.

Båtbygger Kai Linde fra Rognan.



Oppstart for prosjekt om østnorske båttyper

– Etter år med stemoderlig behandling, er det gjevt å kunne innlemme de østnorske tradisjonsbåtene i aktiviteter og la dem få en rolle å spille utenfor museumsmagasinet sine fire vegger, sa Chatrine Arnesen, kystkulturkonservator ved Museene i Akershus (MiA).

Med prosjektoppstart 1. januar 2025 innledes et treårig prosjekt med tittelen «Østnorske tradisjonsbåter: Aktiv samhandling, kunnskapsutvikling, bærekraft og levende kulturarv» som har fått tildelt 4,9 millioner kroner av Kulturdirektoratet.

– Dette er et samarbeidsprosjekt med elleve aktører, som i tillegg til MiA består av Vest-Agder Museet, Aust-Agder Museum og Arkiv, Bohuslän Museum, Forbundet KYSTEN, Sollerud Båtbyggeri og Slipp, Isegran Fartøyvern, Riksantikvaren, Akershus fylkeskommune, Norsk institutt for kulturminneforskning og KulturIT, fortalte Arnesen.

– Hovedformålet for prosjektet er å utforske ulike samhandlingsformer om de østnorske båttypene, med mål om å få på plass varige strukturer mellom museer, kystlag, båtbyggere, forskningsinstitutt og

forvaltning, der kunnskapsutvikling, kompetanse, bærekraft og levende kulturarv er ønskede virkninger.

Ifølge Arnesen er det et mål at de samhandlingsformene prosjektet utvikler, har en overføringsverdi til andre båttyper og andre museumsfaglige områder.

– Med den gjengen av prosjektdeltakere som ble med, og slik prosjektet etter hvert tok form, ble det klart at oppmerksomheten ble lagt både på den materielle og den immaterielle kulturarven. I tråd med konvensjonen om vern av den immaterielle kulturarven, tar dette prosjektet i betraktning at det er dype avhengighetsforhold mellom materiell og immateriell kulturarv.

– Jeg har kjent på et stort kunnskapshull når det gjelder disse båtene, sa Arnesen, med referanse til de litt over 20 båtene i MiAs samlinger som er av østnorsk type

og omfatter sjekter, snekker og prammer.

– En rekke museer i Norge har båt-samlinger der brorparten av farkostene er magasinert. Prosjektet om østnorske tradisjonsbåter springer ut fra et ønske om å sette båtsamlinger i aktivitet for å utvikle kunnskap og gi dem en større samfunnsmessig rolle. Det er et mål at de samhandlingsformene prosjektet utvikler, har overføringsverdi til andre båttyper og andre museumsfaglige områder.

– Det er ingen grunn til å begrense kunnskapsutvekslingen til de østnorske båtene. Selv om ikke innlandsbåter er definert inn i prosjektet som sådan, er det interessant å dele kunnskap og erfaring. Hvilke grenseoppganger ser vi mellom innlandsbåtene og kystbåtene? Hvilke variasjoner finnes, og på hvilket tidspunkt dukket det opp en distinkt innlandsbåt og østnorsk tradisjonsbåt?

– Etter de store utgravningene i Bjørvik i Oslo de siste 20 årene, med svært mange båtfunn datert mellom 1500 og 1700, er det som om definisjonen av hva som er østnorske typer har åpnet seg og at det blir mer interessant å spørre: Hvor gikk veien fra en relativt felles skandinaviske båtbyggertradisjon i vikingtid og middelalder til østnorske typer slik vi kjenner dem i dag? Hvordan har Oslofjordens og Skagerraks mindre båter faktisk sett ut til ulike tider og på ulike steder? Er det i det hele tatt mulig å peke ut noen båttyper som definerer den østnorske tradisjonsbåten? I denne tenkningen kan også innlandsbåten inngå, understreket Arnesen.

Hun understreket også at båtbyggere, kystlag med private båtseiere, forvaltning og forskningsmiljøer var definert inn i prosjektet som relevante samarbeidspartnere.

– Vi ser dette som en del av det store kartleggingsarbeidet vi er helt avhengig av på små og åpne båter, uavhengig av hvor i Norge man befinner seg, kommenterte Tor Kristian Torsvik fra Riksantikvaren.

Chatrine Arnesen er kystkultur-konservator ved Museene i Akershus.



– VI HAR KOMMET VIDERE

– Fokuset på samarbeid og samhandling er vesentlig større nå enn for bare noen år siden. Jeg synes det har skjedd veldig mye på den fronten de siste årene. Før var det større avstand mellom de som var opptatt av den materielle og den immaterielle arven, de snakket ikke sammen, men nå ser vi at den helhetlige tenkningen er på vei inn, sier Tore Friis-Olsen i Forbundet KYSTEN.

– Vi har kommet videre i den forstand at vi har løftet frem dette som en viktig sak. Nå vet vernemyndighetene godt om arbeidet vårt og de vet hvor viktig den immaterielle dimensjonen er, ifølge Friis-Olsen.

– Vi kommer til å fortsette arbeidet med å sikre den immaterielle arven til vi ser at vi oppnår i hvert fall deler av de målene vi har satt oss, blant annet at vi sørger for bærekraftige modeller som sikrer de eksisterende regionale båttypene gjennom systemer som ivaretar kunnskapen om bygging og bruk. Sporet vi følger nå er å tenke regionalt. Vi ser at man i noen regioner har lyktes, i alle fall på kort sikt, med modeller som ivaretar både bygging

og bruk innenfor rammene av en institusjon finansiert gjennom en kombinasjon av tilskudd og kommersielt salg.

HVORFOR INNLANDET?

– Tradisjonsbåtkonferansen ble i år lagt til Hamar fordi man ville løfte frem innlandsbåttradisjonen, forteller Friis-Olsen.

– Da vi fikk forslaget om at Forbundet KYSTEN skulle lage forprosjektet til en verneplan for de små og åpne båtene, ble det uttrykt, blant annet fra Riksantikvarens side, at vi skulle ha et særlig blikk på innlandsbåter fordi de mente at de var underkommunisert.

– Vi ser også at Anno museum kan være en aktør som tar et ansvar for regionen. Tilsvarende vil vi arbeide for å finne institusjoner som kan ta ansvar i andre regioner. Vi tror at museene ligger fremst her. De har imidlertid ikke ressurser til å håndtere dette i dag. De må ha økte, øremerkede midler til båtbyggere og til bruken. Det kan også være at et kystkultursenter i en region kan ta en slik rolle, i alle fall som et nav i en region. Vi tenker



Seniorrådgiver Tore Friis-Olsen.
Foto: Roger Johansen Anno museum.

fylkeskommunalt og regionalt fordi kulturminnevernet og fartøyvernet er overført til fylkene, og så representerer museene allerede fysiske steder med immateriell kulturarv rundt og i museet. Det er viktig at museene tar denne rollen, med bistand og i et samarbeid.

ER HÅNDVERKET I AKUTT FARE?

– Ja, akutt for noen båttypen på kort sikt, og på lang sikt for alle. Det er ikke noe hierarki her hvor noen båttypen er viktigere enn andre, men det er åpenbart at det er noen som det står dårligere til med. Nordlandsbåten er et eksempel på det, hvor det bare er en håndfull håndverkere igjen, avslutter Tore Friis-Olsen.

EN KOMPLETT BÅTBYGGERTRADISJON VED MJØSA

– Vi totninger blir ikke så lett rørt. Men det er jeg i dag, og det skyldes den forsamlingen som er her. Slik åpnet Arne Julsrud Berg, direktør ved Mjøsmuseet – med et lite stikk til Forbundet KYSTEN.

– Noen av oss begynte i 70-årene å interessere oss for den maritime kulturhistorien på Mjøsa, men responsen var ikke så veldig stor. Så fikk vi Forbundet KYSTEN i 1979, og da meldte vi oss inn. Vi var fire medlemmer fra Mjøsa. Vi ville danne kystlag, men så fikk vi beskjed om at Forbundet KYSTEN bare ville jobbe med saltvann. Vi meldte oss ut, og siden har vi surret oppi Mjøsa her alene. I dag er det samlet folk fra hele Norge her. Fantastiske båtbyggere, entusiaster og folk fra offentlig forvaltning som kommer hit til Hamar, og som vil høre om hva vi driver med og bli bedre kjente med vår båtkultur.

Julsrud Berg ga i sitt innlegg et interessant overblikk over Mjøsas samferdselshistorie og båtbyggertradisjoner fra 1600-tallet og fremover. Fra 1840 og i en hundreårs periode trafikkerte cirka 60 rutegående damp- og motorbåter Mjøsa.



Den kommersielle skipsfarten på den 11 mil lange innsjøen var betydelig. For å understreke farvannets særstilling viste Julsrud Berg til Arne Emil Christensens uttalelse om at Mjøsa ikke kan sees på som et alminnelig vann, men må sees på mer som Hardangerfjorden og Sognefjorden.

– Vi har en komplett båtbyggertradisjon ved Mjøsa, fra de minste robåtene til de største fartøyene på 60-70 fot, sa Julsrud Berg, og viste blant annet til åpne klinkbygde båter med råseil som var i bruk til rundt 1890, og til mjøsjaktene som ble bygd i perioden 1859 til 1914.

Arne Julsrud Berg tok også spesifikt for seg den rike robåttradisjonen på Mjøsa, fra ålfloyer til ferger.

– Jeg er litt skeptisk til å bruke begrepet mjøsbåt, men dette er en båt som dukker

opp når industriarbeiderne på Gjøvik, Hamar, Brumunddal og Kapp får åtte timers arbeidsdag og dermed fritid.

Dreggfiske etter sjørreten kunne være en lukrativ fritidssyssel, og en for stor ørret kunne de få en halv månedslønn.

– Utviklingen av denne fritidsbåttypen skjer fra 1870-årene og frem til 1930. Da er den ferdig utviklet, før vi får påhengsmotoren og noen blir kappet akter og blir plattgattere. På Gjøvik var det mange båtbyggere, mens på Hamar ble det nesten en monopoliseringssituasjon rundt båtbygger Holland, som var fra Gjøvik og tok med seg tradisjonen derfra. Han ble dominerende her på Hamar, sa Julsrud Berg. På Gjøvik var det mer konkurranse mellom båtbyggerne, noe som førte til at de hele tiden måtte utvikle for å få solgt båtene.

– I 1877 får vi Rorosbanen, og da kommer det båter fra Trøndelag til Mjøsa, ikke minst åfjordsbåter. Og vi får Hamarbanen i 1880, og da kommer det både strandebarmere og nordlandsbåter på Mjøsa og dermed konkurranse. Ser vi på et foto fra rundt 1900, så er det mange varianter å se, selv om de lokale båtene dominerer.

Revitalisering av mjøsbåtkulturen

– I prosjektet sier vi at vi skal revitalisere mjøsbåtkulturen. Det betyr at dette skal være noe mer enn et prosjekt som er et blaff over en periode, sa førstekonservator Sigurd Nielsen ved Anno museum under sin presentasjon.

Prosjektet, som startet formelt i 2022 og skal pågå ut 2025, har finansiering fra Riksantikvaren som støtter dokumentasjonsarbeidet, og i tillegg støtte fra Forbundet KYSTEN og Sparebankstiftelsen DNB til bygging og bruksdelen av prosjektet.

Nielsen fortalte at det er 3D-dokumentasjon som er Anno museums nisje, men at både byggedelen og bruksaspektet i prosjektet tilfører noe vesentlig.

– Vi mener at de tre delene styrker hverandre veldig bra. Det er også en tredeling som vi synes svarer godt på innskrivingen av skandinaviske klinkbyggingstradisjoner på UNESCOs liste for immateriell kulturarv. Den statusen er også veldig til hjelp for at vi i vår region, hvor jordbruk og skogbruk tradisjonelt sett tar mye plass, skal greie å prioritere en innsats for de små og åpne båtene.

– Vi som jobber ved museene er opptatt av ting, men det er ikke tingene i seg selv som er viktige – men opplevelsen av dem.

– Anno museum har mange båter i samlingene. Samtidig vet vi at det store, interessante mangfoldet fortsatt er ute i felten i privat eie. Det er mye vi ikke vet i vårt område. I distriktet vårt er det sørsamisk bosetting, og flere minoritetsgrupper er mest sannsynlig flettet inn i den histo-



Førstekonservator Sigurd Nielsen (t.v.) ved Anno museum sammen med båtbygger Emil Holmgren utenfor Mjøsbåtlaboratoriet på Hamar. Foto: Natalie Sørlie/Anno museum.

riske, og kanskje nåværende, bruken og byggingen av båter. Så det er viktig å være oppmerksom på et mangfold som vi ennå ikke har kartlagt skikkelig.

– Vi har valgt å fokusere på spissbåtene fra Mjøsa. Det er både fordi de er sjeldne, men også fordi de er karakteristiske og med et vesentlig brukspotensial i dag. Vi antar at disse båtene fikk sin form tidlig på 1900-tallet, samtidig med utbredelsen av sportsfiske, da det også ble etablert fiskeforeninger rundt Mjøsa. Disse båtene var 5–6 meter lange, lettbygde, som oftest i gran i hele bordlengder, med 5–6 spant i helved eller bøyde eikelister. Bruken var ofte dregging etter mjøsørret, sa Nielsen, og fortalte også om utviklingen av rosporten på Mjøsa hvor mjøsbåten har en sentral plass.

– Rostevnene og kapproingen ble så utbredt at fiskeforeningene lagde egne roklubber for bruksbåtene i 1928. Forut for dette ble engelsk rospport introdusert i Norge på midten av 1800-tallet, og i Hamar fikk vi den tredje roklubben allerede i 1880, innført av engelskmenn. I de tidlige fasene brukte de ofte en kombinasjon av spesialbygde, importerte regattabåter og lokale, norske bruksbåter. Her på Mjøsa ser vi at det må ha vært kontakt mellom mjøsfiskerne og utøverne av engelsk rospport, og at de har inspirert hverandre. En teori er at uttriggerne i mjøsbåtene kan være en påvirkning fra engelsk rospport.

– Hamar har hatt hundrevis av mjøsbåter. Det har vært tradisjon at de ble

lagret på kjølen med et lite tak over for å beskyttes mot sol og regn.

– Den siste tradisjonelt lagrede mjøsbåten ble gitt til Hamar Roklub og er fra cirka 1946, og det viste seg at dette er en båt bygget av Martin Grøndal. Siden båten er unik på flere måter, så er det den vi har valgt å lage en kopi av.

– 3D-dokumentasjon kan ha mange ulike formål, men bygging av replika eller kopier er en dem. Og for å kunne teste ut kunnskapsgrunnlaget i 3D-dokumentasjon, så var breddegavemidlene fra Forbundet KYSTEN en gavepakke. Vi er enn så lenge ikke et båtbyggende museum, så når vi først skulle gjøre dette, ville vi gjøre mest mulig ut av byggeprosessen. Båtbygger Emil Holmgren laget båtbyggeri – et lite «laboratorium» – for å gi byggeprosessen en verdig ramme og en egen utstillingsplass.

– Emil Holmgren har for det meste ikke hatt tilgang til originalbåten, men i all hovedsak formet båten på grunnlag av 3D-data som vi har levert. Lærdommene fra denne prosessen, som fikk sitt høydepunkt ved sjøsettingen, kommer til å pågå i lengre tid. Vi skal blant annet dokumentere den nye båten, og det er et eget prosjekt å sammenligne de fysiske båtene og de digitale kopiene. Da kan vi se for oss både teoretiske studier, men gjerne praktiske studier på vannet – noe det er god anledning til siden både originalen og nybygget vil finnes i roklubbens samling, avsluttet Nielsen.

Anno museum skal i tiden fremover dokumentere et 30-talls mjøsbåter, hovedsakelig ute i felt hos private eiere.



Engelske robåter og tradisjonsbåter har lange tradisjoner i Hamar Roklub 1881.



Bygging av mjøsbåt

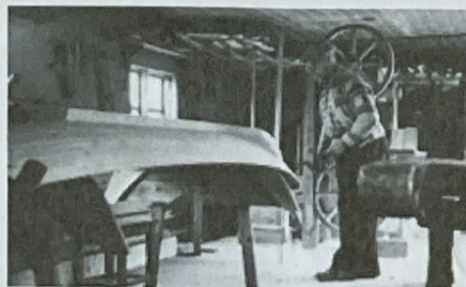
Båtbygger Emil Holmgren bygde sommeren 2024 en mjøsbåt finansiert gjennom Forbundet KYSTENS breddegaveprosjekt.
Foto: Ali Suliman/Anno museum.

Robåten som ble sjøsatt under Tradisjonsbåtkonferansen er en rekonstruksjon av en mjøsbåt bygget av båtbygger Martin Grøndal (1891 – 1973) i 1946. Den skal være den siste fra båtbyggerens hånd, men også den siste mjøsbåten som ble lagret på tradisjonelt vis, stående på kjøl på stranda, i Hamar.

Prosjektet er et samarbeid mellom Anno museum, Mjøsmuseet og Hamar Roklub 1881, med støtte fra Forbundet KYSTEN, Riksantikvaren, Hamar kommu-

ne og Norsk Håndverksinstitutt.

Båten ble bygget sommeren 2024 av båtbygger Emil Holmgren på grunnlag av en 3D-modell. I forbindelse med Tradisjonsbåtkonferansen ble båten offisielt døpt av Hamars ordfører, Vigdis Stensby, og sjøsatt ved Hamar Roklub 1881, som har fått båten i gave. Der skal den bli tilgjengelig for Hamars befolkning, og ønsket er at økt bruk av båttypen kan bidra til mer interesse for mjøsbåtene.



Martin Grøndal var båtbygger på Ottestad. Prosjektbåten er en rekonstruksjon av Grøndals siste kjente båt. Foto: Reidar Haugrud/Anno Glomdalsmuseet.

Mjøsbåtene ble tradisjonelt lagret på kjølen med et lite tak over. Foto: Mjøsparkivet.

Ordfører i Hamar, Vigdis Stensby, dømte den nybygde mjøsbåten – med en skvett akevitt fra et lokalt brenneri i Stange. Foto: Roger Johansen/Anno museum.

