



Med fellesnaust for nybygde tradisjonsbåtar midt i bygd eller by vert slike roturar vanleg for alle året rundt. Foto: Hallgeir Forstrønen Bjørnevik, Oselvarverkstaden.

Tradisjonsbåtar i fellesnaust til folket!

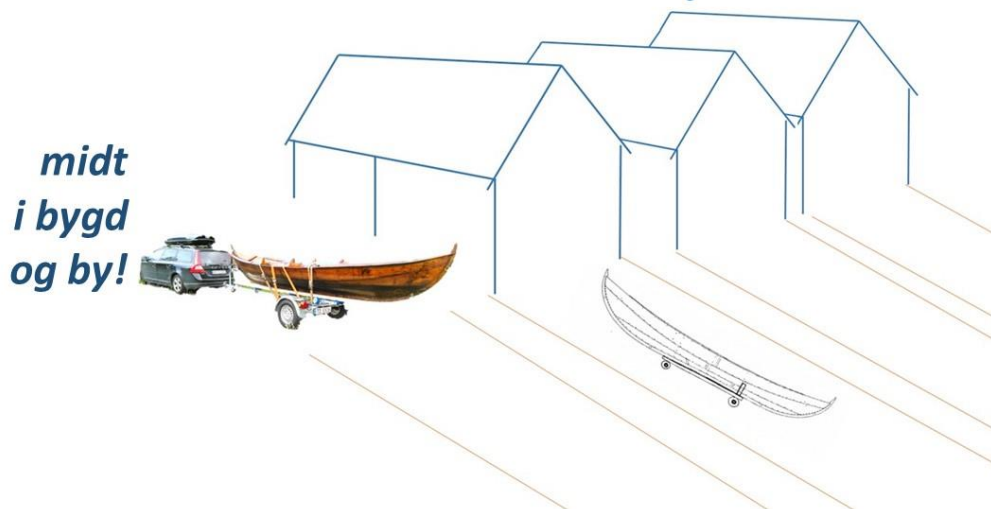
Tekst: Kjell Magnus Økland

Norskekysten rommar ein rik flora av velforma båttypar. Dei er resultatet av ei utviklingssoge som går fleire tusen år attende i tid. Grunna vegen, bilen og endra levesett har ikkje tradisjonsbåtane vore særleg sentrale i dei fleste nordmenn sine liv dei siste 60-70 åra. I dag er folk flest urbaniserte, har ikkje strandlinje, naust eller båt eller veit kva ei nygle er. Kva grep kan gjerast for å ta tradisjonsbåtane med oss inn i framtida?

Situasjonsrapport

Framleis finst eit fåtal båtbyggerar som kan kunsten å bygga tradisjonsbåtar, mellom dei meir kjende finst typeomgrep som Nordlandsbåt, Åfjordsbåt, Geitbåt, Nordfjordbåt, Oselvar og Strandebarmar. Oppdraga til båtbyggerane er få, kundane er stort sett privatpersonar som berre tingar den eine båten. Ofte har kundane liten kunnskap og stiller få krav til båtbyggerane. Båtbyggerane får såleis ikkje jamnleg trening i å bygga alt det som tradisjonen rommar av storleikar og typar. Ei anna utfordring for båtbyggaren er det økonomiske. Tradisjonelt har båtbyggerane vore sjølvstendig næringsdrivande, men sidan timetalet for ein handbygd båt er helst høgt og prisen helst for låg vert utbyttet til båtbyggaren for arbeidet skralt. Rekruttering til faget er vanskeleg. Det skjer lite båtbruk og stoda i dag er at svært mange knapt har noko tilhøve til det som har vore sjølve føresetnaden for busetjinga langs Norskekysten. Å bryta dette mønsteret har vist seg tungt for tradisjonsbåtane. Kanskje trengst det litt nytenking, og her kjem nokre framlegg.

Fellesnaust for tradisjonsbåtar



Prinsippskisse for fellesnaustanlegg, gjerne plassert midt i bygda eller byen. God tilkomst og snuplass for bil med båtutrustning. Praktisk sjøsetjingsrampe utanfor alle nausta. Eit godt utgangspunkt for aktivitet på vatnet. Illustrasjon: Kjell Magnus Økland.

Fellesnaust for tradisjonsbåtar

Fyrste grep er å etablera fellesnaust for tradisjonsbåtar. Nausta bør plasserast slik at dei har god tilkomst, gode sjø- og landsetjingstilhøve og plasserast nær attraktivt farvatn. Dei må dei ha god tilkomst, altså liggja nær kollektiv kommunikasjon, ha bilvegtilkomst, parkering i nærleiken og snuplass for tilhengar nær slippen. Nausta må sikra båtane mot sol, nedbør, tidevatn og anna væte, men kan elles vera nokså enkle i forma sidan formålet deira er å fremja aktivitet på vatnet i staden for på land.

I nausta bur båtane og tilfaret for ulike typar bruk: årer til roing, liten rigg/segl for tursegling og større rigg/segl for sportssegling. Kvar båt sitt tilfar ligg lagra på bjelkane rett over båten. På veggen finst plansje med oversyn over båtar/tilfar og på det største naustet kan naustlemen ha høve til overnatting. På sjøsida trengst høveleg slak helling, som når så langt ut at ein kan sjø- og landsetja uavhengig av tidevatn. Helst bør det ikkje vera tyngre å landsetja enn at ein person som ikkje er så sterk kan klara det åleine, stikkord: vogn og elektrisk spel med fjernkontroll. Fellesnaustanlegga bør òg ha ein båtutrustning eller to, slik at båtane enkelt kan flyttast til andre stader, til dømes ved stemner.

Fellesnausta rommar nybygde tradisjonsbåtar i ulike storleikar, slik at det finst tilbod til både den som er åleine og til større grupper som vil utpå. I overgangssonar mellom ulike distrikt kan eit naustanlegg godt romma båtar frå ulike byggjetradisjonar. I ein startfase kan sjølvstendige eksisterande båtar i utmerka tilstand gjera teneste. Det viktige er at båtane må vera eigd/disponert av eit demokratisk styrt fellesskap heller enn eigd av enkeltpersonar. Minst eitt fellesnaust bør etablerast i kvar kommune i heile landet, på sikt gjerne fleire i kvar kommune. For å lukkast må lokale aktørar identifiserast og engasjerast slik at dei tar eigarskap til prosessen med å skaffa nausta og båtane. Truleg er eit nettverk av rettleiande regionale koordinatorar naudsynt i utbyggingsfasen.



Eit fellesnaustanlegg bør romma båtar i ulike storleikar, slik at både den kjem åleine og store grupper kan få eit godt tilbod. Foto: Karen-Maria Andersson.

Fellestingingar av nybygg

Steg to er å gje båtbyggerane eit samfunnsoppdrag: dei skal bygga tradisjonsbåtar til folket. Lokalmiljøet, båtbyggerane og det organiserte båtbrukarmiljøet spesifiserer saman kva storleikar og typar båtar som skal byggast. Det må lagast ein realistisk framdriftsplan på både finansiering, naustbygging og båtbygging.

Eit fellesnaustanlegg med 10 båtar har kapasitet til at ein stor skuleklasse kan vera utpå. Ei mogleg storleiksfordeling kan då vera to æringar, tre færingar, tre seksæringar og to åttringar. Med slik kapasitet kan alle elevane i klassen ro på ein gong, eller inntil to skuleklassar vera utpå samstundes. Båtar i same storleik i same naustanlegget bør byggast nokså einsarta, noko som er viktig ved tevlingar. Dermed ikkje sagt at alle færingar skal sjå like ut, naboanlegget kan godt ha annan færingsutforming.

Skal eit naustanlegg få ei effektiv etablering bør det koma på plass 10 båtar i løpet av eitt år. For å nå dit må kapasiteten i kvar byggetradisjon vera 10 nybygde båtar inklusiv tilfar årleg. I tillegg må ein ha kapasitet til arbeidet i skogen og på saga, formidling til publikum, fagleg opplæring av nye båtbyggerlæringar og fagleg fordjuping for båtbyggerane. Det har synt seg å vera ein fordel om ein kan samla båtbyggerane innan same tradisjonsdistriktet. Då oppnår ein godt fagmiljø, effektiv produksjon, god formidling og sikrar grundig opplæring av nye lærlingar. Båtbyggerverkstaden bør organiserast slik at flest mogleg av båtbyggerane over tid får bygga uforstyrra. Truleg er det best om produksjon og formidling ikkje er samlokaliserte, evt. formidlingsbygging kan rullera mellom båtbyggerane.

Produksjonsverkstaden må ha nok areal til bygging, materiallager og mellomlager til ferdigproduserte båtar. Verkstaden bør ha eit båtlager for tradisjonsbåtar. Eit slikt båthotell kan ha reolar i fleire høgder der båtane står surra på pallar og vert flytta via truck. Båtlageret bør alltid ha demonstrasjonsbåtar i ulike storleikar som enkelt kan setjast på tilhengar/vatn. Vonleg kan ei slik ordning gjera det vesentleg enklare for ekspedisjonsroaren, brullaupsfotografen eller turisten å leiga seg båt til sitt formål.

Ny finansieringsmodell

Steg tre er å etablera ein ny finansieringsmodell. Det er rimeleg at offentlege styresmakter finansierer produksjonsverkstadane og står for løna til båtbyggerane, lærlingane og rimelege driftsmidlar til deira aktivitetar. Båtbyggjarlønna bør justerast i samsvar med konsumprisindeks og elles følgja normale ansiennitetsprinsipp. Slik får det offentlege vidareført byggetradisjonen.

Når det gjeld båtprisen må denne inkludera båt med komplett tilfarspakke. Det er rimeleg at kjøparane dekkjer materialar, båtsaum, beslag, segl, tauverk, skruer, dekksutstyr og smurning. Slik får kjøparane eit eigarskapsforhold, noko som er vesentleg for at båtane over tid skal få bra stell. Den dagen nordisk klinkbåtbygging vert UNESCO-oppført, så kan dei nemnde prinsippa brukast til å jamstilla prisane på norske tradisjonsbåtar uavhengig av type og byggetid. Det vil vera fornuftig om båtprisen vert justert til eit nivå som tilsvarar moderne, serieproduserte båtalternativ i same storleik. Finansieringsmodellen bør òg romma midlar til etablering av fellesnaust, slik at det kan etablerast minst eit anlegg årleg innanfor kvar båttradisjon.

Drift av båt og naust

Grunneigar der fellesnausta står kan godt vera kommunen, museet, idrettslaget eller ein annan allmennyttig aktør. Båtane kan vera eigd av ein eller fleire opne, demokratiske organisasjonar, gjerne tilknytta Norges Roforbund, Norges Seilforbund, Forbundet Kysten eller Den Norske Turistforening. Driftsorganisasjonen syter for tilsyn, vedlikehaldsprosedyrar og reparasjonar, oppgraderingar og forsikring. For å sikra inntekter til dette er truleg ei viss brukarbetaling naudsynt. Her kan ein vurdere låg brukarbetaling pr. tur, kontingent pr. veke/mnd/halvår/år, skreddarsydde pakkeprisar eller ein kombinasjon av desse prinsippa. God digital infrastruktur, inklusiv båtreservasjon, brukarbetaling, tur-forslag/ruter, brukartips, båtsporing via GPS, resultatservice etter tevlingar og deling av multimedia, er heilt vesentleg. Mykje av dette er alt påtenkt og utvikla hjå deleringar på andre felt.

Båtbrukarane

Slike båtdelelingar for tradisjonsbåtar byr på mange aktivitetar for ulike brukargrupper. Stikkord kan vera uteskule for barnehage/grunnskule/studentar, trening for barn/ungdom/studentar/vaksne/eldre eller lagbygging for næringsliv og andre aktørar ungdom/vaksne. Det kan òg vera rekreasjon/helse for familiar/vaksne/pensjonistar eller tevling for årer eller segl, som er aktuelt for alle aldrar. Turisme, integrering av nye landsmenn, fiske eller kulturbasert omvising er òg aktuelt uavhengig av alderen til deltakarane.

Fellesnaust for tradisjonsbåtar vil vera lavterskel-møtestader, eit midtpunkt i både bygd og by for folk i alle aldrar. Dei fremjer fellesskap, naturopplevingar, folkehelse og folkeopplysning gjennom fysisk aktivitet i naturen. Ikkje er det så veldig dyrt heller, det som er skissert kostar berre om lag ein årleg tiar per innbyggjar i Noreg.

Snakkast på fjorden!

Les meir på www.fellesnaust.no



Kjell Magnus Økland (f. 1977) er dagleg leiar for Stiftinga Kystsogevekene. Han har skrive boka *Oselvar – den levande båten* (2016) og skreiv søknaden for å få bygging og bruk av Oselvaren oppført på UNESCO si liste over gode vernepraksisar for immaterielt kulturvern. Som skribent, redaktør, foredragshaldar, vevmakar, fotograf og organisator medverkar han i ei rekkje organisasjonar som arbeider for å fremja kystkultur på Vestlandet. Les meir om han på www.kjellmag.no

Foto: Geir Systad.