

BOKMELDING

Tradisjonsbåten mellom to permar

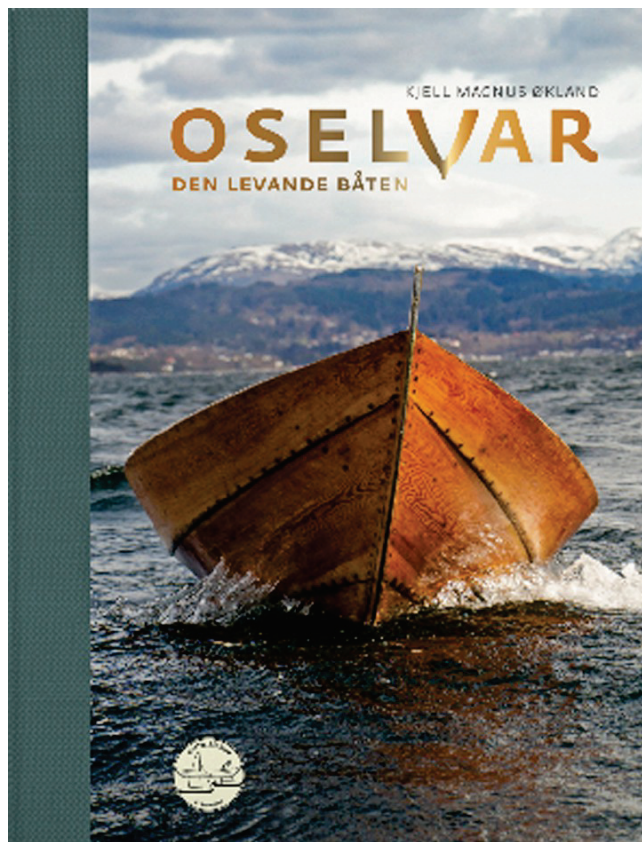
Kjell Magnus Økland:
 Oselvar
 Den levande båten
 Skald forlag, 2016

Tett opp under jul i 2016 vart Noregs nasjonalbåt, oselvaren, kåra til Nordens første bidrag på Unescos liste over verdas kulturarv. Båten har ei meir enn tusen-årig historie som framkomstmiddel og bruksbåt på Vestlandet og har no endeleg fått denne dokumentert mellom to permar i det praktfulle verket til tysnesingen Kjell Magnus Økland. Underskrivne skulle naturlegvis ha kome med meldinga då boka kom ut seinhaustes i fjor, men ei bok av denne kategorien er ikkje noko ein les gjennom i rivande fart. Ho skal nytast og fordøyast, og ikkje minst skal ho danna grunnlaget for eigen oppleving med roing, segling og vøling gjennom eit kan henda langt liv med denne båten på sjøen og i naustet. Ikkje for det; om du aldri har hatt ein oselvar i eige eller ferdest på fjorden med sorten, er det nok av stoff å gle seg over i verket til Økland.

For du verda for eit arbeid forfattere må ha hatt. Tolv år har han halde på med bokarbeidet, og 25 år som brukar på sjøen har lært han alle finessar og eigenskapar ved båten som har vore nødvendige for å kunna bringa desse vidare til lesarane. Det gjer han på ei vis som underskrivne sjeldan eller aldri har opplevd maken til. Han har hatt gode hjelparar, naturlegvis, men det er han som står ansvarleg for arbeidet. Det er ikkje den detalj som er utelaten; skaringar, okar, band, renner, tampar, kausar, lykkjer, saumar, halsar, tiljer og plyttar, bører og riper, keipar og tofter, master og segl er berre nokre av dei langt over hundre delane av båten han skildrar både i ord og illustrasjonar. Jamvel trevirke, treslag, arbeidet i skogen på førehand, sjølv bygginga og dei som bygde hundrevis av år tilbake, er med i framstillinga, der dette har vore mogleg å finna. Mot slutten av boka, som tel 550 sider i stort format, har han også med lister over styreverv i Oselvarklubben, regattamannskap og medaljevinnarar, ordtilfang med forklaringar, eit stort og godt noteapparat og tretti sider skriftlege kjelder, for å nemna nokre av alle opplysningane ein kan finna.

Boka fell i fem delar: Tradisjonsbåten, kappseglinga, kapproinga og bergingsaksjonen, bruksrettleinga og oppslagsverket.

I den første delen tar forfattere føre seg den historiske utviklinga, byggestader og båtbyggjarar heilt tilbake til 1500-talet, båtaskog og sager, tilfar, storleikar og ikkje minst sjølv byggeprosessen frå skog til ferdig båt. Ei lita innføring i stell og vedlikehald er det også i denne delen, men dette kjem forfattere tilbake til seinare i boka.



Forfattere har også utstyrt boka med ei mengd større og mindre spissartiklar om kjende båtbyggjarar, stader og hendingar og opnar kvart kapittel med eit dikt teke frå ei av dei mange lovprisingane av båten.

Dei to neste delane, kappseglinga og kapproinga, blir kan henda i meste laget for ein vanleg lesar utan den tevlingsrøynsla som skal til for å gjera han eller ho interessert meir enn gjennomsnittslasaren. Særleg alle diskusjonane om klasereglar, skroglengder, seglmålingsreglar og utviklinga av samarbeidet innanfor seglsporten i bergensområdet kan vera litt tyngre stoff. Det er likevel eit viktig element for å forstå kva plass oselvaren har hatt og har i dette miljøet. Særleg er det forvitneleg å lesa om turane til andre delar av landet for å delta i tevlingar der oselvarane greier seg med glans. Og ikkje minst om bruken av båten under andre verdskrigen.

Andre delen i dette kapitlet, bergingsaksjonen, loftar boka igjen, om ein kan seia det slik. Her handlar det om vern, om å formidla kulturen rundt oselvaren og presentera båten for mange, både på og

utafor Vestlandet. Det kjem fleire filmprosjekt, museumsårbøker og innsamling av reiskapar. Men åra med offentlig priskontroll har ført til at mange båtbyggjarar sluttar i yrket sitt, somme går td over til å stima halsane for å halda oppe timeløna si, ja nokre brenn jamvel opp båtbyggjarverktøyet sitt. Situasjonen rundt 1970 er dyster og oselvarbygginga er i krise.

Forfattere skriv godt om denne viktige tida og viser korleis flinke og initiativrike folk brukar tid og krefter på å få båten i produksjon og bruk igjen. Heile nittensyttalet og tida fram til hundre-årsskiftet er fullt av tiltak for å få båten tilbake til den posisjonen han hadde. Lærlingeplassar i verkstader og på skular, båtbyggjarkurs, mykje informasjon både i innland og utland, båten som kunstnarleg inspirasjon, nye lag og kommunale åtgjerder fører til at ein i 1997 endeleg har ein oselvarverkstad i bruk. Oselvaren er berga! Forfattere kan dette og ausar av kunnskapen sin.

Boka er ei oppkoma av informasjon om båten, ei opplæring i bruk, stell og vedlikehald av oselvaren. Her er mykje godt stoff for amatører med ein oselvar i naustet som ikkje så ofte er i bruk. Du får all den informasjonen du treng om roing, rigging, taulengder, tursegling, kappsegling, seglingsreglar i ulike vindretningar, transport og lagring av båten, pussing og klinking og smørjing.

Men det er ikkje berre ei bruksrettleing for entusiastane, det er like mykje ei praktbok, ei av dei finaste bøkene denne meldaren har bladd i. Det grafiske designet er fabelaktig gjort og gir kjøparane eit vell av flotte bilete av produksjon og bruk av båten, gode og instruktive billettekstar, massevis av opplysnande tabellar og lister over deltakarar i ulike tevlingar og oversikt over brukarar før og no. Ikkje minst er det så flotte teikningar av ulike typar oselvarar at det må gjera ein røynd arkitekt avundssjuk.

Forfattere har også utstyrt boka med ei mengd større og mindre spissartiklar om kjende båtbyggjarar, stader og hendingar og opnar kvart kapittel med eit dikt teke frå ei av dei mange lovprisingane av båten.

Er det meir å seia no? Nei, boka har alt som skal til. Kjell Magnus Økland har gjort eit framifrå arbeid, det er vanskeleg å forstå den innsatsen han har lagt ned. Stor detaljkunnskap, glimrande språkføring og eit vell av detaljar gjer dette til eit tvers gjennom profesjonelt arbeid som høver for denne båten.

Arne Aarseth