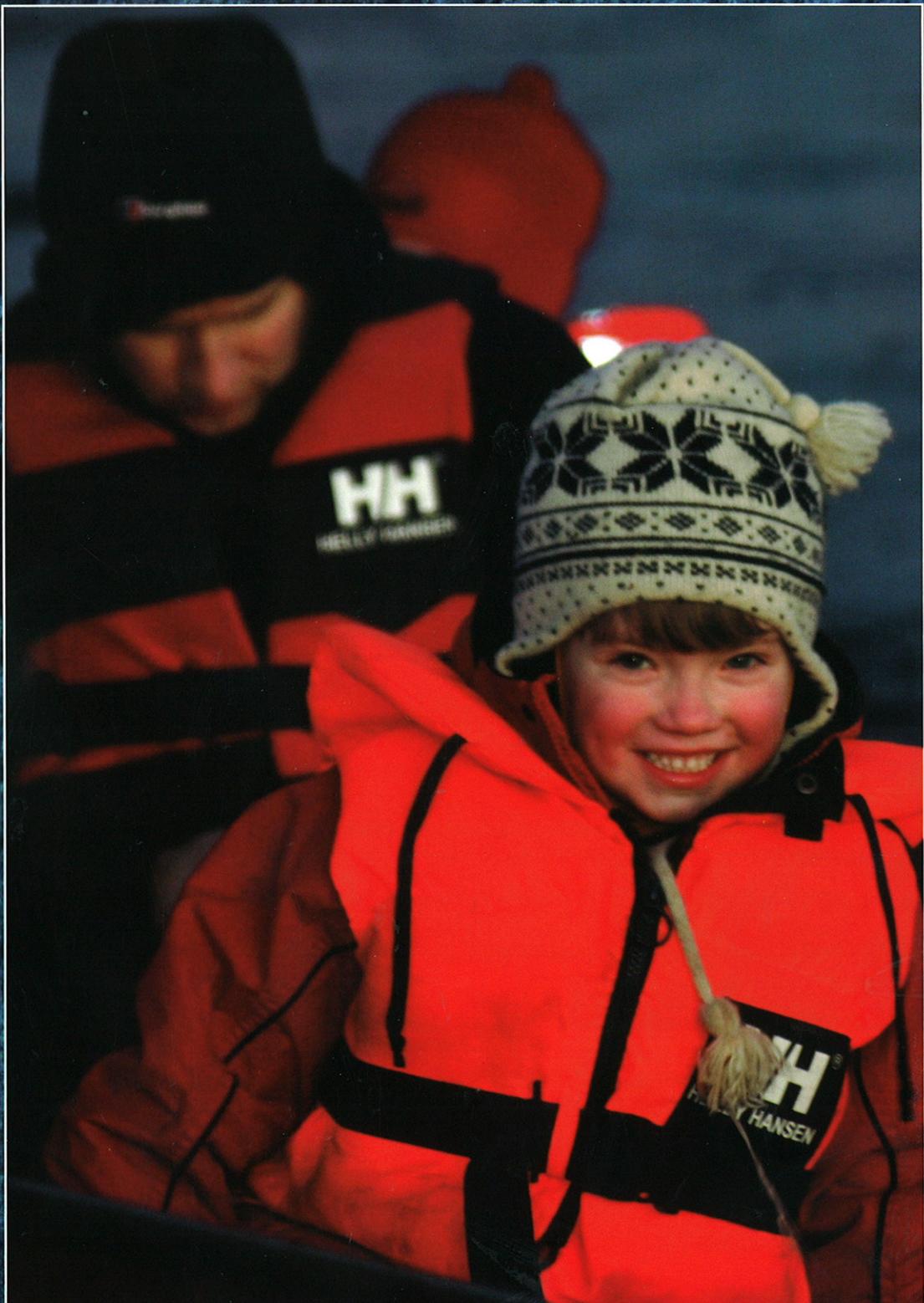




KYSTEN

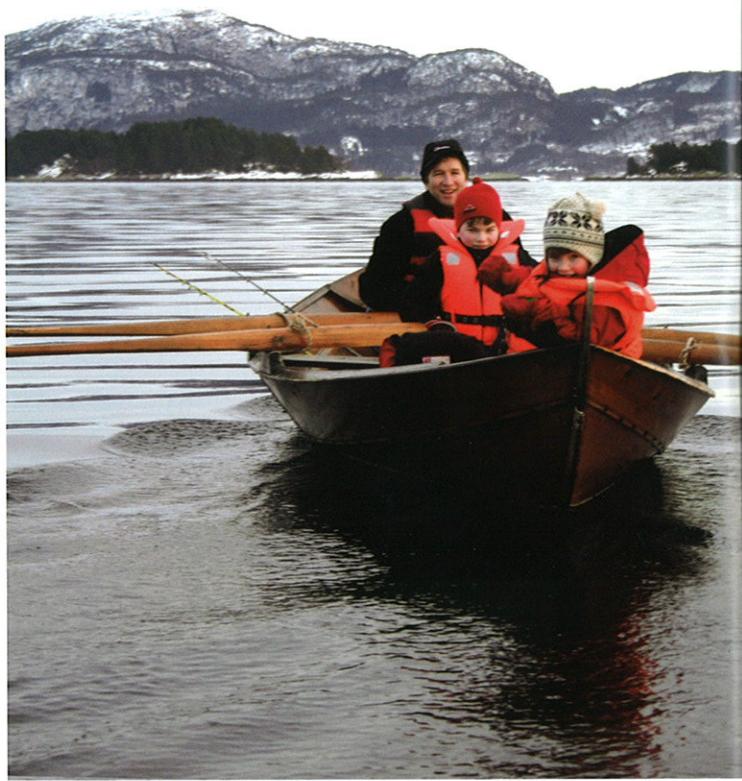
Nr. 2 – 2010

- Oselvar-bygging
- Ta din åre fatt!
- Lirekasse-musikk
- Kraken
- Riggens røyk
- Polar kahytt



Vinteren er en herlig tid. Lufta er skarp og klar, fjorden er fredeleg og himmelen fager i fint vær. Det er noen av oss som er flinke til å skape gode opplevelser til sjøs for ungene også på denne tida av året. Øyvind Sundfjord tok med seg sønnene sine på rotur med en oselver en fin søndag i slutten av januar. Ludvig på fem år og Jonas på ni prøvde fiskestanga, grillet pølser på bål i fjæra og fikk en flott rotur i magisk lys. Vi viser bilder fra turen fra side ti. De er tatt på Bjørnafjorden på vei til Sandholmene utenfor Os i Hordaland. Forsida viser femårige Ludvig med friske vinterkinn, pappa Øyvind Sundfjord og storebror Jonas i bakgrunnen.

Forsidefoto og side 2: Kjell Magnus Økland



Robåter og robåtbruk

Ro din båt	3
I begynnelsen av båten	4
Oselvarverkstaden	8
Med årar i nevane	10
Lirekasser i kystkulturen	14
Et skip og ei skipsklokke	16
Kraken, del to	18

Forbundssider

Mot nye mål	21
Ta din åre fatt!	22
Den gylne åre	23
Velkommen til Gratangen!	24
Kontaktpersoner i Forbundet KYSTEN	26
Medlemsartikler	28
Verv et medlem	29

Ro din båt

Snart berikes fjæra av en eim av furutjære. Naboer som går forbi snuser inn vellukta og sender en tanke til sine henfarne bestefedre. Klare minner framkalles fra en barndom da bestefar smurte robåten som en del av sine faste vårlige gjøremål. Skarp vårsol tørker tjæra selv om det kan være kaldt i lufta. Det gjelder å bli ferdig lenge før knott og fluer våkner til liv. De setter seg fast i finishen.

Noen har startet båtsesongen for lengst. Vi har fått inn en bildereportasje fra en tøff familie som var på fisketur med en oselver midt i januar. Det finnes som kjent ikke dårlig vær, bare dårlige klær, og jeg skal vedde på at ungene ikke glemmer den turen så lett. Det går an å skape store opplevelser med enkle midler. Vi skal være glade for at vi har en så flott turtradisjon i vår kultur.

Forbundet KYSTEN lanserer denne våren en ro-kampanje for å øke bevisstheten om den hverdagslige robåtkulturen. For hundre år siden kunne alle ro, men roing er ikke lenger en allmenn kunnskap. I våre dager er det bare et fåtall som noen gang har vært om bord i en skikkelig robåt. De fleste voksne førstegangstroere blir overrasket over tradisjonsbåtenes fantastiske egenskaper. Det er gøy å ro, det er fint å høre åreplask og bølgeskvulp, det gir god helse

og man kan ta med hele familien. Denne fine muligheten til gode opplevelser bør flere få del i. Vi håper det er mange som benytter anledningen til å delta i forbundets uhøytidelige konkurranser i sesongen som kommer. Se mer om dette på forbundsidene.

Det var også en robåt som vant tittelen ”Norges nasjonalbåt” sist sommer da Redningsselskapet i samarbeid med NRK Nitimen oppfordret folk til å stemme inn sin favoritt. Forbundet KYSTEN og Norsk Sjøfartsmuseum var med i juryen. Vestlendingene sørget for seier til oseleveren foran åfjordsbåten, nordlandsbåten og nordmørsgeita. Det bygges svært gode robåter av alle disse typene.

Vi har tatt turen til vestlandsheiene for å se hvordan man går fram når man skal starte med å bygge en robåt. I begynnelsen av januar fant vi båtbyggerne langt inne i skogen blant noen flotte gamle furutrær. For å få gode båter er det veldig viktig å velge riktige materialer, forsto vi. Det var også fint å erfare at det går an å fornye tradisjonen, selv om framgangsmåten er den samme. For hundre år siden var det vel heller uvanlig at båtbyggeren og sjefen over sagene var ei småbarnsmor.



Reportasjer, rapporter

Da riggen røyk	31
Marna modell S	33
Kahytt til Antarktis	34
Gjensyn med ”Søgne”	36
Kjøl fra 1878	38
Rekruttering av reipslagarar	39

Aktuelt, boknytt, ordet fritt

Nyheter og notiser	41
Boknytt	46
Ordet fritt	49
Ramsalte ord	50
Lesernes bilde	51

Få trær i en skog er egnet til båtbygging. Oselvarverkstadens båtbyggere er nøyne med valget av gamle furutrær når de skal finne emner til nye robåter. Ei fin furu blir to smekre båter.

I begynnelsen av båten

Tekst og foto av Bente Foldvik

Leif Harald Amundsen er en erfaren båtbygger som har gått i lang lære hos Harald Dalland. Trærne må være så tykke at man ikke rekker rundt dem.





Skogsarbeid er trivelig i sol og tørr snø. Berit Synnøve Osmundsen er sjefen over sagene.

Oselveren har blitt kåret til Norges nasjonalbåt. Sist sommer tok Redningsselskapet initiativ til kåringen i samarbeid med Nitimen. Folk i alle landsdeler engasjerte seg for å stemme fram sin tradisjonsbåt. Det var ingen tvil, det var "våre" klassiske tradisjonsbåter som kom øverst på lista, og vestlendingene sørget for seieren til oselveren.

Oselveren er en ganske liten båt, fra 17 til 21 fot vanligvis. Osingene bruker den mest som robåt, men den er også en god seilbåt. Det har vært arrangert regattaer med oselvere i hundre år. Lenger tilbake i tid ble den brukt til alt; det vil si fiske, frakt av husdyr, en tur til butikken, besøk over fjorden osv. Veiene er jo bare hundre år her i landet. Før den tid kunne alle ro.

Vi reiser til Os rett sør for Bergen i begynnelsen av januar. Åsmund Lien, daglig leder for Oselvarverkstaden, forteller at forholdene er perfekte for skogsarbeid. Det er ikke hvert år det er mellom fem og femten kuldegrader og en halv meter snø på disse kanter av landet. Båtbyggerne har greppt sjansen og dratt til skogs. Vi kjører en halv time innover fjorden og parkerer bilen i Rolvsvåg i Samnanger kommune, tar på oss sekk og fjellstøvler og finner traktorsporet innover.

Snøen er tørr og fin, lufta frisk og morgensola skrå og gyllen. Vi går forbi et islagt vann, gjennom skog med bjørk og furu og opp ei li. Det blir fort varmt selv om det er åtte kuldegrader, allerede etter den første bakken må vi bytte over til lettere tøy. Vi passerer et åpent område med små furutrær, antakelig er det ikke så veldig mange år siden det har vært hugd her. Åsmund forteller at de fleste furutrærne blir hugd når de er omtrent 80 år gamle, og det er et problem for en båt-

Furuskog hogges vanligvis når trærne er om lag 80 år gamle. Båtbyggere trenger trær som er dobbelt så gamle. Det er få av trærne i en skog som er brukbare til båt.

bygger. Oselveren er bygd av furu som er mellom 150 og 200 år. Det er mange trær i en skog, men veldig få av dem gir en god båt.

Vi må videre oppover lia, langt opp i uren, luren, himmelturen. Etter en times tid finner vi traktoren og hører lyden av motorsag et stykke lenger opp. Det er bare å følge sporene. Vestlendingene har ikke noe ord for å tråkke i løssnø, viser det seg. I nord heter det å gryinne. Det er tungt, man får bruk for det man måtte ha av stål i bein og armer, og ikke minst kondis.

I det ei staselig gammel furu deiser i bakken, er vi framme. Berit Synnøve Osmundsen retter seg opp, stopper saga, tar av øreklokkene og hilser vennlig. Det er småbarnsmora som er sjefen over sagene, det er hun som har alle sertifikater i orden. Leif Harald Amundsen er den mest erfarene båtbyggeren etter lang tids opplæring og samarbeid med den navngjetne oselverbyggeren Harald Dalland. Nå er det en ny generasjon som har fått ansvaret for å føre tusen års kunnskap videre.

Leif Harald forteller at han så disse furuene i denne lia for ti år siden. De har fått stå i fred for samtidig skogsdrift. Eieren her er sønn av en båtbygger og har både sans for tradisjoner og forståelse for Oselvarverkstadens spesielle behov. Åsmund betaler godt for at skogeierne lar trærne vokse dobbelt så lenge som de ellers ville ha gjort.

De to båtbyggerne studerer stubben. Vi får vite at de ser etter en liten sprekk i margen på treet. Sprekkens retning avgjør hvilken vei plankene skal sages. De trenger sterke, myke bord for å lage en god båt. Det er et mål at treet har vokst jevnt, har hatt god næringstilførsel, at det ikke er vridd, at det er rett og at det ikke er for mye kvister i det. Fibrene på de ferdige bordene bør være lange og rette.

– Vi ser også etter krona på treet. Det må være et voksent tre, et som er ferdig med å strekke seg mot lyset, som ungtrær ofte gjør. Vi vil ha et som har rund krone, sier Berit.

Båtbyggerne vil ha voksne trær som er avrundet i toppen. Tre fine trær gir nok virke til fem, seks båter.



– Det må være så tykt at jeg ikke rekker rundt det, sier Leif Harald.

Oselveren er kjent for at den er bygd av bare tre breie bord. Vanligvis er det fire bord i en robåt, og da blir den stivere. Båtens møte med sjøen er viktig for alle båtbyggere. Ulike behov og forskjellige farvann har skapt en rik og mangfoldig båtbyggertradisjon. Det er knapt en eneste trebåt som er helt lik. Unntaket er oselvere som brukes til roregattaer. I den sammenhengen er det om å gjøre å bygge likest mulige båter. Vi tar fram matpakkene og koser oss i skrå vintersol. Antakelig er det bare tre kuldegrader hoyt her oppe nå når det er så stille. Kulda siger nedover til fjorden der den møter varmere vann og lager frostrøyk.

De to diskuterer hvordan de skal få stokkene ned til veien før slaps og mildvær skaper problemer. De skal ta ut i alt åtte trær, nok til en ti – femten båter. Ved hjelp av vinsjer og vaiere på en selvlagd kjelke mener de at de skal få manøvrert stokkene nedover lia til traktoren. Hestesorten fjording var fortidas alternativ. Fjordingene var sterke og lettbeinte og kom seg fram overalt i vestlandsheiene.



– Det tar ikke så lang tid å felle trærne, det er kvistingen og transporten ned som tar tid, forteller Berit.

– Vi har ganske snaut om tid, forklarer Leif Harald. Trærne bør hugges når det er kaldt, for da trekker treet opplagsnæringen ned i rota. I alle trær er det en type sopp. Hvis de venter for lenge med å sage stokken opp i bord og den i tillegg er full av opplagsnæring, kan materialet bli farget blått av soppen. Før påske bør alle stokkene være ferdig skåret og lagt til tørk.

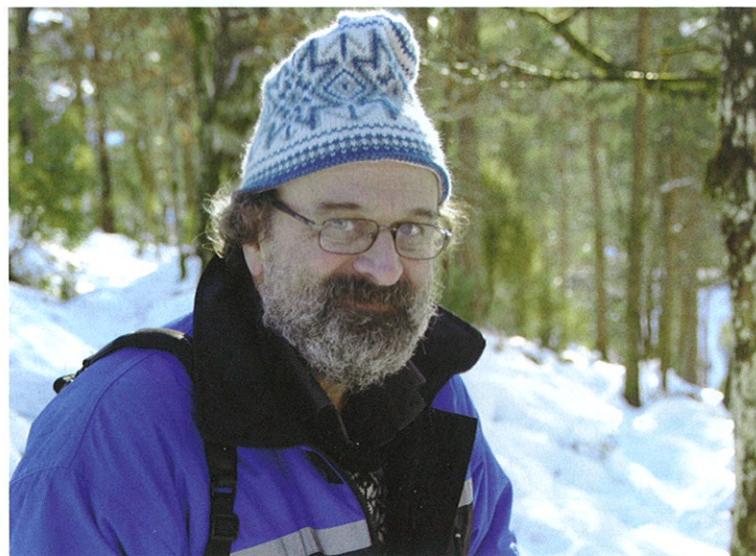
Leif Harald går løs på neste store tre. For å være sikker på at det detter ned riktig vei, blir det kappet ut et trekantet stykke på den siden treet skal falle. Forsiktig og kontrollert brukes motorsaga rundt hele treet. Etter et kvarter går treet i bakken. Båtbyggerne samles rundt stubben og diskuterer årringer, margsprekk og mulig materialbruk.

Berit går løs på dagens siste tre litt lenger opp i lia. Hun må først kappe ned noen små bjørker for at fallet av furua ikke skal bli farlig. Det er svære krefter i sving når treet først er i siget. Leif Harald bruker ei grapse til å grave vekk snøen. Det er et mål å komme nærmest mulig rota. Etter nok et kvarter med øreklokker på hodet er neste tre i bakken.

Hvor mange år kan dette treet være, mon tro? Leif Harald teller 40 årringer på ti centimeter, og stubben er i underkanten av én meter i diameter. Vi regner oss fram til at dette treet begynte som en liten spire i 1830, og blir med ett en smule ærbødige. Kanskje vi burde hatt noen ritualer rundt fellingen? Hvis vi regner at en oselver varer i over hundre år med godt stell, så er det omtrent en tre hundre års syklus vi er en del av. Det er fint at det er noe som er sånn i ei tid med adskillig større omløphastighet på det meste.

De to tar til med kvistingen. Det er denne delen av arbeidet som kan være farlig. Det kan være vanskelig å vurdere hvor kreftene er i spenn og hvordan man skal sage for å unngå å sette fast saga. Berit er den første som får problemer. Heldigvis er Leif Harald i nærheten og kan sage den løs. De

Årringene i stubben viser at dette treet var et lite frø i 1830. Stubben gir mye informasjon om hvordan materialene skal kappes.



Daglig leder Åsmund Lien er opptatt av at båtbyggerne skal få anledning til å dyrke hele kunnskapsfeltet fra å velge ut riktige trær, til å bli kjent med båten i bruk.

har med seg et par ekstra sager også i tilfelle begge sagene sitter fast. Uansett er det en trygghet å være to.

Vi må tilbake, takker farvel og går nedover i det sola er på hell. Et rødlig skjær farger vakker vinterskog. Vi får håpe vestlandswinteren varer et par uker til. I så fall har Oselvarverkstaden sikret seg materiale for to års produksjon framover. Båtbyggerne ved Oselvarverkstaden er kjent for å bygge vakre og forseggjorte båter. Kundene vil ha fine overflater og vakre detaljer. Det er over hundre år siden oselveren var en fiskebåt, siden den tid har de vært bygd for fritidsbruk og til regattaformål. Den som vil ha en slik båt, må regne med å stå på ventelisten i to år, det produseres bare en sju, åtte i året.

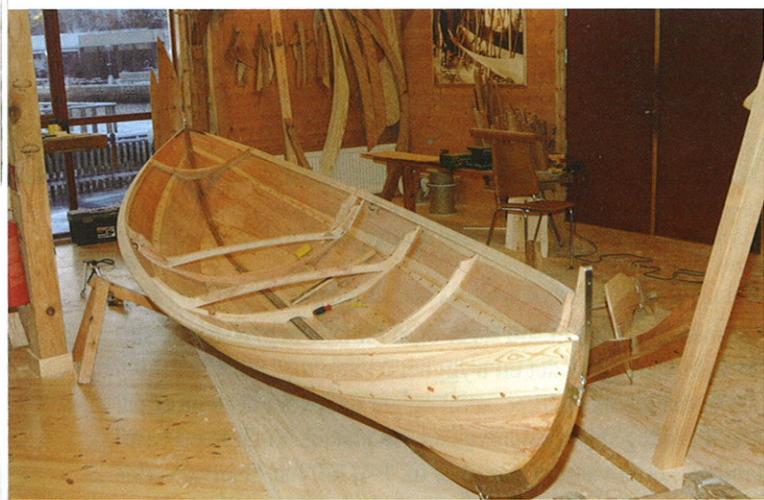
Og hvem vet, kanskje den nye båten etter flere generasjons forsiktige bruk og vennlig stell havner på utstilling en gang i 2110?

Vestlandsheiene har forsyst båtbyggere med virke i mer enn tusen år.





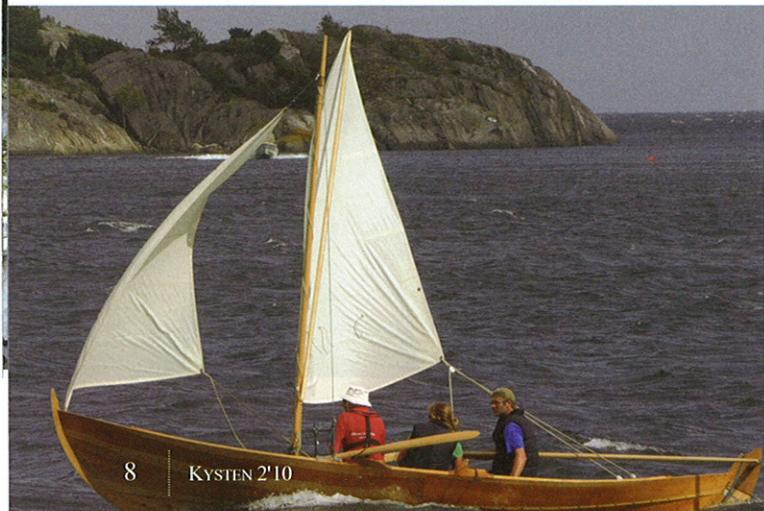
Oselvarverkstaden sto ferdig i 1997 og er åpen for besøkende som vil se hvordan oselvere bygges. I annen etasje er det en utstilling og materiallager. Foto: Bente Foldvik.



Oselvere er kjent for sine brede bord, hvilket gir en mykere båt enn en som er bygd med flere bordganger. Foto: Bente Foldvik.



Regattaer med oselvere har foregått siden 1871. Foto: Ate Ove Martinussen.



Oselvarverk

Av Bente Foldvik

Oselvarverkstaden er veldig opptatt av å ha et godt forhold til osingene, til hordalendingene og til turister.

– Vi er avhengige av at folk snakker om oss, ser at vi er her, og blir oppglødde over det vi holder på med, understreker daglig leder Åsmund Lien. Vi går inn i et relativt nytt hus, gult og vennlig ligger det i elveosen, ikke langt unna der Lars og Jørgen Tøsdal i 1750 sto og bygde båtene som fikk navnet oselver – båtene som ble bygd i elva.

Dagens båtbyggere har det lyst, varmt og fint i åpne og trivelige lokaler der også besøkende kan få komme inn. Berit Synnøve Osmundsen og Leif Harald Amundsen har hele stillinger og er her året rundt. Maik Riebort bor i Berlin og pendler hit på 60 % stilling. Alle har lang erfaring som båtbyggere og har vært lærlinger ved bedriften. Den høyt respekterte og erfarte oselverbyggeren Harald Dalland er alltid hjertelig velkommen, men deltar ikke lenger i det daglige arbeidet.

Naboene Tøsdal var ikke de første som bygde båter i Os. Det tidligste som er dokumentert er fra 1500-tallet da det ble solgt båter fra Os til Bergen. Antakelig har det vært bygd båter her i uminnelige tider, som de fleste steder langs kysten der det var god tilgang på materialer. Oselveren minner om den minste båten i gokstadfunnet fra vikingtida. Det finnes ingen bevis på at det har vært bygd båter her sammenhengende siden vikingtid og tidligere, men tradisjonen som oselveren blir bygd i går i hvert fall tusen år tilbake i tid. Båtbyggingen har gått for seg sammenhengende i en ubrukt tradisjon, og båten har utviklet seg fra vikingtidstypen til en moderne oselver, kan vi lese i Oselvarverkstadens publikasjon om bygging av båter i Os.

Oselveren hører til de sørvestlandske båtene. Et fellestrek for disse er at de har bredere bord enn noen annen båttype i landet. Færingene og de minste seksringene er bygd med bare tre bord. Fra slutten av 1800-tallet ble det et skille mellom båttypene som ble bygd på Strandebarm og de som ble bygd på Os. Strandebarmeren var lastebåten. Den dominerte inne i fjordene, men var også brukt til føringssåt ute på kysten. Strandebarmeren kunne laste mer enn en oselver, men ble regnet for å være tyngre å ro, særlig i motsjø, og den tok inn skvett i stor sjø. Oselveren var fiskebåten, lett å ro og en god havbåt som tålte mer sjø, men som var mindre egnet til mye last. Strandebarmeren fikk seinere flere bordganger da den ble modifisert for å passe til Oslo-markedet.

På slutten av 1800-tallet var oselveren den dominerende fiskebåten på hordalandskysten. Men fiskerne tok etter hvert i bruk større båter og motor, slik at oselveren gikk ut av bruk

taden

i fiskeriene. Osingene møtte endringene med å bygge båter til fritidsbruk. Den første kappseilingen gikk av stabelen i Bergen i 1871. Fra 1889 ble oselverne delt inn i klasser, og i årene som fulgte ble det arrangert årlige kappseilaser. Ved siden av ble det også bygd robåter til bruk i hjemmefiske. Osingene sjøl har i alle år for det meste foretrukket å ro, fjorden kan være farlig med fallvinder og uberegnelige kast.

Etter krigen var båtbyggeryrket i faresonen. Tidligere hadde gjerne yrket gått i arv fra far til sønn, men krigsgenerasjonen anbefalte sine barn å velge andre yrker. De som fortsatt holdt stand, tok i bruk nye materialer. Plastbåten "Johnny" var den første som ble sjøsatt fra Henrik J. Askviks Sønner Båtbyggeri. Plastbåten Askeladden er kjent i hele Norge, nå er dette også navnet på firmaet som bygger plastbåter i Os.

På 1970-tallet var det ingen som trodde at oselverbyggingen skulle overleve. Men Babben Roll i Bergen Husflidslag tok initiativ til et kurs i oselverbygging i 1979 i samarbeid med Hordamuseet. Det var eldre båtbyggere som var kursledere. Harald Dalland var en av deltakerne. Han kom fra en båtbyggerslekt og hadde allerede bygd båter i fem år på Tysnes. Med på neste kurs var Nils Olav Solbakken. Begge disse gjorde oselverbygging til sitt yrke etter kursene.

Oselvarverkstaden ble etablert for å kunne holde tradisjonen ved like som et heltids yrke med normale arbeidsvilkår i vår samtid. Tanken ble modnet på kulturtoret i Os kommune og fikk støtte fra både kommunens politikere og fra fylkeskommunen i Hordaland. Oselvarverkstaden ble bygd og sto ferdig i 1997. Os kommune, Os Båtbyggjarlag og Hordaland fylkeskommune etablerte stiftelsen Oselvarverkstaden.

Fiskerne brukte oselvere fram til for hundre år siden. De mente at det var denne båttypen som var lettest å ro fram og tilbake til fiskefeltene og som tok bølgene best. Foto: Atle Ove Martiniussen.



Economuseum

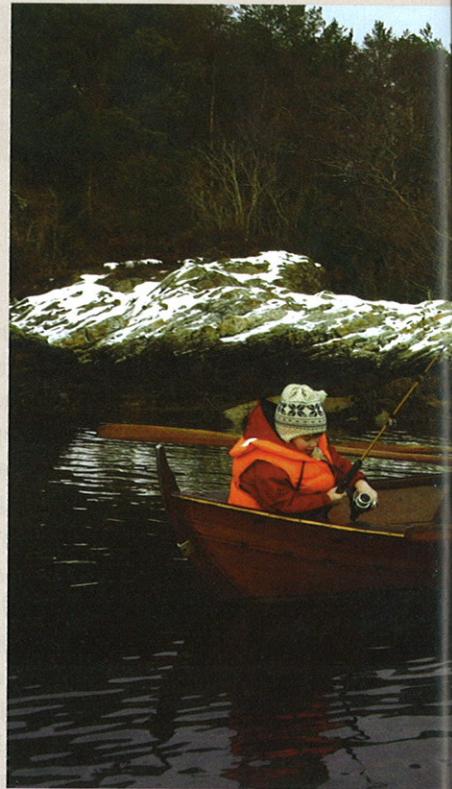
Oselvarverkstaden fikk status som Economuseum i 2009. Ideen kommer fra Quebec i Canada der man har bygd opp 50 slike museum i løpet av de siste 20 årene. Alle disse bruker tradisjonell teknikk og kunnskap i håndverksproduksjonen, de lager kvalitetsprodukter og de driver nyskapning og aktiv formidling. Man må også drive opplæring av yngre folk med tanke på å rekruttere framtidas tradisjonsbærere for å kunne kalles Economuseum.

I Europa er det nå tre Economuseer; nye 18 er under planlegging ved hjelp av midler fra EU. Economuseum Nord-Europa ledes av Hordaland Fylkeskommune i samarbeid med folk i Irland, Nord-Irland, Island og Færøyene. Les mer på www.economusee.no

Båttypen er så viktig for både osingenes og hordalendingenes identitet at det ikke er én politiker som tør å røre ved bevilningene. Verkstedet får årlig to millioner til driften fra kommunen og fylkeskommunen og skaffer én million sjøl i form av salg av båter, småting og omvisninger til bedrifter, hoteller osv.

Oselvarverkstaden har lyktes med sin merkevarebygging og har klart å markere seg i vestlendingenes bevissthet. Det var nok ikke uten grunn oselveren ble kåret til Norges nasjonalbåt. Neste steg er å få flere vestlendinger til å ta årene fatt – det er gøy å ro en oselver. Sunt er det også, for ikke å snakke om alle de flotte naturopplevelsene man kan få.

Langs hele kysten finnes det tradisjonsbåter som er spesielt tilpasset sine farvann. Det er gøy å ro Østlandets prammer, strandebarmere i sør, geitbåter, åfjordsfæringer og små nordlandsbåter også. Alle er bra til sitt bruk. Og heldigvis finnes det kompetente båtbyggere i alle landsdeler.



Øyvind Sundfjord tok med seg sønnene sine på rotur med en oselver søndag 24. januar i år. Ludvig på fem år og Jonas på ni var med på Bjørnefjorden. Bildene er tatt av

Med årar i nevane

Av Kolbjørn Hauge

I min alders 75. år har eg kjøpt meg robåt. Ny færing, bygd av Ryfylke trebåtbyggjeri på Finnøy. I grunnen er han noko mykje meir enn ein robåt. Han er samtidig eit smykke, ein direkte etterkommar etter dei flotte vikingskutene som kryssa nokre av klodens mest vêrharde havstykke på den tid store kulturnasjonar i Sør-Europa knapt våga å sleppa land av synne i koffane sine.

Nordmenn er fødde med ski på beina, heiter det. Denne utsegna høver dårleg for oss som er busette nokolunde nær havet. Om oss er det rettare å seia at me er fødde med årar i nevane. Og sjølv om dette ville vera like ille for den stakkars mora om ho skulle bli ute for slikt, så har robåten alltid vore ein like trufast ven for kystens folk som skia har vore for innlandsbuarane.

Robåten har i lange tider hørt med til livsgrunnlaget for folk flest her vest. For jærbøndene på dei ytre gardane spela robåten om lag den same rolla som skogen for fjordbuarane og sørlendingane. Slitet med årane i færingen og seksæringen gav hummar, laks og sild til å selja, og husfisk til middagsbordet. Og ein og annan medalje for edel dåd når jærbøndene hadde baska seg ut til havaristen og berga forskrämede sjøfolk og passasjerar frå ein sikker og sokkvåt død.

For oss øybuar var robåten faktisk endå viktigare. For i tillegg til den økonomiske sida, var færingen også eit viktig transportmiddel her inne i Ryfylke. Robåten blei brukt til å frakta ved og varer, og dyr og folk mellom holmane og øyane. Somme skulle til dans, andre til kyrkje og bedehus. Presten kom med dampen frå Nedstrand og skulle over sun-



til Sandholmene utenfor Os. Fotograf: Kjell Magnus Økland.



det for å møta ungdommene som gjekk til konfirmasjonsførebuing. Ungar skulle til skulen og heradstyremedlemar til møte. Og etter andre skulle på friarferd.

Han Jon Vadla på Kyrkjøy hadde fått slikt eit godt auga til ho Jorunn Årtun på Bjergøy, og det var ikkje det minste rart. Han flytte den vesle robåten sin frå Lundarvågen på nordvestsida av Kyrkjøy til Ramsvik på austsida, det letta laurdagstransporten hans ganske mykje. Båten hans blei heitande "Friarfjord" i årevis etter at Jon og Jorunn var blitt ektemakar og hadde tatt over garden på Lund.

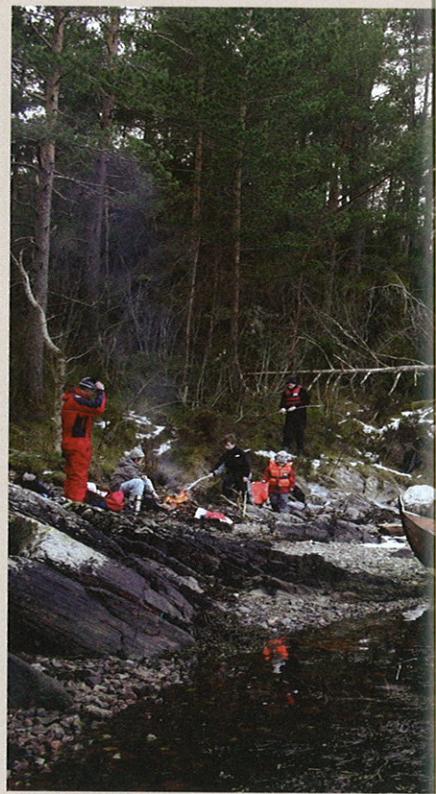
Me var ikkje store karane før me sette oss på rotofta og baska og rodde, hugsar eg. Først med ei åre og så med to - det var prosedyren me alle måtte gjennom. Han Berge Furre er oppvaksen ved Forasundet på Bjergøy, sundet som skil Kyrkjøynå og Bjergøynå frå kvarandre. Lettaste vegen til handelsmann og post for familien hans på Bjergøy var tvers over sundet til Ramsvik på Kyrkjøy. Han var derfor ikkje store karen før han lærte å ro. Og sjølv om han seinare har vist at han kanskje har meir oppi hovudet sitt enn gjennomsnittet av oss andre sjernarøybuar, så måtte han gjennom den same utviklinga som alle andre når det galdt roing; først med ei åre, og så med to. Då han var blitt så stor at han hadde baska seg over sundet åleine for første gong, stod handelsbetjenten på kaien og tok imot han.

- Kan du ro med to årar, då? spurde han Ingemann.

- Eg, ja! svara han Berge. - Eg kan ro med både to og tre årar, eg!

Ein færing skulle vera både stødig og lettrodd. Farbror Lars hadde ein rar robåt. Rank og rulten, og korkje særleg pen eller spesielt velhalden. Men denne båten hadde ord på seg for å vera utruleg lettrodd. Då Trygve Knutsen frå Hjelmeland blei vikarlærar på Kyrkjøy ein gong i trettiåra, fekk han i stand kapproing for vaksne 17. mai. Mange var dei robåtane på øya som fekk seg nye tollepinnar og eit strøk med kvitmaling på esingane den våren. Men då han Tollak Lund og han Johan Foss stilte til start i den gamle færingen hans farbror Lars, visste alle dei andre deltakarane at denne gongen fekk dei nøya seg med å kjempa om andre- og tredjepremien. Han Tollak hadde godt handelag med kniven, slik lundarane alltid har hatt. Til takk for låna, skar han inn i framtofta eit hjarta med denne flotte inskripsjonen: 17. mai 1933. 1. premie. TLJF.

Men det var først og fremst i fisket robåten gjorde nytte. Uunverleg for brislingfiskarane når dei tråla fjordane etter fangst. Dorg og harp, pilk og utlegg på gode, gamle fiskemed, alltid var det færingen som spela hovudrolla. Eg har vore med på det meste av dette. Men gildaste fisket var likevel humarfisket. Eg har sjølv rodd hummarfiske med han far frå eg



var tolv år gammal. Reine lystfisket i juni når sola skein, gauken gol i liene, og fjorden låg blank og stille som eit tjørn. Verre var det i desember når kulden beit i fingrar og tær, og snøbøyene gjekk strie over fjorden. Men alt slitet med årane har likevel gitt meg to små triumfar i livet, og det skal eg no fortelja om.

Den første er vel kanskje vanskeleg å forstå for folk i dag. Men det som hende var at eg fekk vera med han far og levere hummarfangsten til handelsmannen i Ramsvik. Som skikken var, blei både me og dei andre hummarfiskarane då bedne inn i stova til Kleibergen, der ho Lovise serverte kaffi og kaker. Mjølk til meg som var under den koffeinske lågalder. Hendinga høyrest sikkert fattigsleg ut for alle laurdagsgodtungar i dag, men var ei storhending for meg som sjeldan opplevde slikt om eg ikkje var så heldige at eg kom til matbordet i eit bryllaup eller ei gravferd.

Den andre triumfen hende noko seinare i livet. I min beste ungdom brukta eg eit halvt år av livet mitt til å ta vidareutdanning i kroppsøving ved Idrettshøgskolen i Oslo. I undervisninga var innlagd faget anatomi og fysiologi - ein time kvar veke ved Anatomisk institutt på universitetet. På førelesningane sette eg meg alltid på ein av dei fremste benkene slik eg alltid har gjort, til og med før eg begynte å høyra litt mindre. Ein dag blei eg plukka fram av anatomiprofessoren og

spurd om eg ville ta av meg på overkroppen. Det gjorde eg. Dette var langtfrå nokon chippendale-framsyning, men eg var likevel såpass solbrun og muskelsterk etter høyonna og fiseturane på Sjernarøy at nokre av dei kvinnelege studantane sa "åhh" då siste plagget fall (akk ja, det var den gongen!).

Professoren peika på nakkemuskelen min. Namnet er delta-muskelen på vårt barbariske tungemål - *musculus trapezius* på fint latin.

- Har du rodd mykje? spurde han.
- Ja, sa eg.

Teksten er publisert etter avtale med enken, Jofrid Hauge

