

Ola Dilt – Oselvar med sjel?



Semesteroppgåve ved Vestnorsk Kulturakademi

Delfag Vestnorsk Kultur- og tradisjonsformidling

Av Kjell Magnus Økland

Bergen 17. mai 2000

Innholdsliste

Forord

1. Utsegner om Ola Dilt
2. Oselvaren - eit lite historisk oversyn
3. Ola Dilt si søge:
 - 3.1 Ola Dilt - ein Søvik-båt
 - 3.2 Den fyrste eigaren: Audun Lavik
 - 3.3 "Mass på myro"
 - 3.4 Den andre eigaren: Johannes "Broremann" Vee
 - 3.5 Den tredje eigaren: Bjørn Helge Epland
 - 3.6 Den fjerde eigaren: meg sjølv, Kjell Magnus Økland
4. Spor av bruk og vedlikehald gjennom 65 år
5. Prydting til Ola Dilt
6. Slutningar
7. Kjeldeliste
8. Vedlegg I Skrogteikning av Bjarne Engen (1982)
9. Vedlegg II Riggteikning (1994)

Forord

Denne framstillinga handlar om regattaoselvaren Ola Dilt som eg har eigd sidan hausten 1996. Eg er sjølvsagt klar over faren for at framstillinga kan verta farga av at eg sjølv har eit sterkt kjærleikstilhøve til båten. Eg vil difor gjere klart at mitt syn på båten er at den er det kjæraste eg eig. Båten er det einaste som eg reknar som noko heilt unikt og særmerkt av dei tinga som eg eig, alle andre eignelutar er serieproduserte og vert difor uinteressante i denne samanhengen. Båten er det einaste som det trengst ein handverkar med særskilde dugleikar for å laga og dette er med på å gjera den til noko særskilt i mine auge.

Årsaka til at eg skriv om båten er at eg har fleire gongar fått høyra at dette ikkje var nokon vanleg båt. Desse hentydingane skilte seg sterkt ut frå det eg hørde om dei båtane som eg segla med i tida før eg kjøpte Ola Dilt. Dette, samt at eg vart glad i båten, førte til at eg vart interessert i soga til båten. Det finst mange menneske som har eit forhold til Ola Dilt gjennom å vera til dømes tilskodar eller i familie med båteigarar eller at dei har vore med som mannskap i båten, men dette vert meir indirekte i forhold til det som eg skal sjå nærare på i denne framstillinga, nemleg eigarane sitt forhold til båten. Lesaren skal gjennom soga til båten få innsyn i kvifor eg meiner at Ola Dilt er ein særskild båt.

Oppgåva inneheld stoff av personleg karakter. Dette har samanheng med at båten har vore og er ein viktig del av livet til dei som har eigd den.

Rettleiar i arbeidet med oppgåva har vore universitetslektor Ingmar Meland og eg ynskjer å takka han for gode innspel og all hjelp undervegs. Vidare er det også på sin plass å retta ei takk til alle som stilte sin kunnskap om båten til disposisjon for meg.

1. Utsegner om Ola Dilt

I denne framstillinga vil eg sjå nærare på dei som har eller har hatt eit tilhøve til regattaoselvaren Ola Dilt i form av å eiga den. Eg vil sjå på forholdet som desse har fått til båten gjennom aktiv bruk og stell av båten. Ved å sjå nærare på denne båten vil eg også seie noko allment om det særskilde tilhøvet som eigaren og brukarane utviklar til ein slik båt.

Sjølv har eigd båten sidan hausten 1996 og i særleg starten, men også fleire gongar seinare, har eg fått høyra mange hint om at dette ikkje var nokon vanleg båt. Desse utsagna, samt at eg vart glad i båten, førte til at eg vart interessert i soga til båten. Eit spørsmål reiste seg: Kva var det som gjorde at folk var så udelt positive til nett denne båten? For å gje lesaren innsyn i kva utsegner eg fann interessante om Ola Dilt, kjem difor nokre av utsegnene som er vorte sagt til meg om Ola Dilt her:

Bjørn Helge Epland: "Det var snakk om Ola Dilt heile tida!"

"Eg vart jo kalla Ola Dilt medan eg gjekk på gymnaset på Stord, eg snakkte ikkje om anna!"

"Båten var unik, eg rekna båten for å vera heilt unikt. Det fanst (og finst) ikkje maken!"

"Eg hadde hatt ilt av å ha visst at den båten skulle vera ute i Austevoll!"

Magrete Lavik: "Ein får jo eit litt spesielt forhold til desse båtane!"

Trygve Meland: "Ola Dilt var særmerkt, ikkje berre her i Våge, den var alltid omtykt både på Hjellestad og Milde. Båten har alltid merkt seg ut, den vart studert medan ein rigga den!"

"Ola Dilt skil seg ut frå dei andre. Det var skapet og forma på båten som vart omtykt!"

"Folk følgjer med og har eit forhold til båten, så lenge den er her i (Tysnes)bygda."

Johan Vee: "Dette er båtar med sjel, dei har ei historie!"

"Kappseglingsbåtane var stasbåtar og sundagsbåtar, Ola Dilt var fantastisk flott og er det framleis i ein alder av 65 år"

Harald Dalland: "Eg vil ikkje ha pengar. Å få sjå den båten på fjorden er god nok betaling for meg!"

Eg lar desse utsagna stå for seg sjølve. I framstillinga skal eg tilnærma meg båten på ulike plan:

- **Det materielle planet:** Ein konkret båt som er ein del materialar sett i saman på ein særskild måte, som vert stelt etter visse prinsipp og brukt på visse måtar.
- **Det sosiale planet:** Det gjeld relasjonen mellom båt og folk og relasjonen mellom folka.

- **Det symbolske planet:** Dette er det mest samansette planet, som omfattar dei to andre: På det materielle planet er båten eit symbol for handverk, den er jo eit ypparleg handverksprodukt. Båten er også det materielle spor etter Audun Lavik og krigsmotstanden hans. Det leiar over på det sosiale planet, der båten ikkje berre er eit slags "krigsminne", men også eit "kulturminne" om korleis livet ein gong var og korleis det har endra seg fram til i dag. Og i dag er båten eit fritids- og fridomssymbol. Fridom frå arbeid og andre plikter, det frie mennesket i fri utfolding med elementa, det frie samværet mellom likemenn/kvinner i båten og på festen etterpå.

Problemstillinga som oppgåva tek sikte på å gje eit svar kan formulerast slik:

Kva kan grunnane vera til at oselvaren Ola Dilt står så sterkt i minnet til mange folk?

2. Oselvaren - eit lite historisk oversyn

Før me kan gå inn på Ola Dilt spesielt må me fyrst seia noko allment om kva ein slags båt ein oselvar er. Fram til 2. verdskrig var oselvaren svært etterspurt som bruksbåt - særleg i ytre strok av Hordaland der den var nærmast einerådande som bruksbåt for fiskarbøndene. Oselvarfæringen er ein klinkbygd¹ trebåt med 3 breie bordgangar på kvar side. Det finst også andre båttypar som har berre tre bordgangar. Noko av det som særmerker oselvaren er at halsane, nedste borda framme og bak mot kjølen, er tilhogne med øks av båtbyggjaren. Vidare dannar det øvste bordet, ripebordet, ein mykje mindre vinkel opp frå det midterste bordet, børabordet, enn kva tilfelle er for andre båtar av tilsvarande storleik samt at båten er svært lett og mjuk i forhold til dess båtane. Det er også ei rekkje mindre detaljar som skil oselvaren frå andre båttypar, men det vil ta for mykje plass å gå inn på alt dette her. Sentralt i byggjeprosessen er det sinnrike målesystemet for båttypen. Alle måla til båten har båtbyggjaren i frå *båtalo*, ein målestav. Frå gammalt av vart nemninga oselvar berre nytta om båtar bygde i Os herad, sjølv om det kunne vera vanskeleg å sjå nokon vesentleg ulikskap i forhold til båtar som vart bygde til dømes på Tysnes eller i Austevoll. I dag reknar ein det som oselvar dersom visse krav til form og mål er ført i hevd. Båttypen oselvar er tufta på meir enn 2000 års båtbyggjartradisjon for byggjing av opne udekka trebåtar. Båten skulle vera god å ro, god å seila, mjuk nok, hard nok, sterk nok, lett nok. Med slike

¹ For byggjing av trebåtar er det to ulike hovudprinsipp: kravell- eller klinkbyggjing. Ved kravellbyggjing byggjer ein fyrst innveden som ein kler med hud. For klinkbygde båtar er prinsippet motsett, ein lagar eit ytre skal som ein monterer innveden inn i.

funksjonelle krav vart det også ein fager båt og handverket vart perfektionert opp gjennom hundreåra.

I andre halvdel av 1700-tallet var det to svært dugande båtbyggjarar, Lars og Jørgen Tøsdal, som hadde naust ved munninga av Oselva. Etter dei, og staden dei bygde på, har båten sidan vorte kalla "oselvar". Det finst ingen konstruktør av oselvaren. Den har utvikla seg opp gjennom hundreåra og båtbyggjartradisjonen har vore ein handlingsboren kunnskap som har gått i arv frå far til son. Det næraste ein kjem ein båtkonstruktør for oselvaren sin del, er kan hende Tøsdalskarane, som gav båttypen identiteten som den har. Oselvaren vart, og vert framleis, bygd på bakgrunn av erfaring og avsette mål på skårestokken, ikkje etter teikningar. Båtbyggjaren har dermed ein stor grad av fridom til å forma båten etter sin eigen oppfatning innafør dei allmenne rammer som kjenneteiknar oselvaren. Og soleis er det ingen oselvarar som er heilt like.²

Som kappseglingbåt kjenner me til at oselvarbåtar deltok i Bergens Seilbaadforenings regattaer før 1880. Med unnatak av dei 5 krigsåra under den 2. verdskrig, har oselvaren delteke i kappsegling kvart einaste år sidan 1897. Frå om lag 1870 kom det eit skifte frå råsegl til sprisegl som den vanlege riggtypen på oselvaren. Frå omkring århundreskiftet gjekk det i regattamiljøet i Båtlaget Ran i Bergen føre seg ei omfattande utvikling og utprøving av nye riggtypar. Riggtypar som vart freista var mellom anna gaffelrigg, luggerrigg og gunterrigg før ein kring 1920 enda opp med bermudariggen som den vanlegaste i regattasamanheng. Dette var heilt i takt med den allmenne riggutviklinga også internasjonalt på kappseglingsfronten. Dette visar at dei som har brukt oselvaren som regattabåt har vore interessert i å ta i bruk ny teknologi for å nå fyrst over målstreken. Vidare freista ein også med ulike storleikar på segla. Kappsegling med oselvarar for det meste føregått med båtar som har vore overrigga. Men det meste av eksperimenteringa med rigg, både form og storleik, var i det store og heile over då den båten me skal sjå nærare på vart bygd.³

På Tysnes, der Ola Dilt heile tida har hatt heimehamn, stod (og står) oselvaren sterkt. Det vart sigla regatta før Båtlaget Njard (dagens Båtlaget Njord/Tysnes) vart stifta - i alle fall i 1933 på 17. mai og i 1934. Men det kan også ha vore seilas i 1932. Kvifor vart det så eit

² For ytterlegare skroginformasjon sjå illustrasjon av oselvar på teikninga (vedlegg 1).

³ For ytterlegare riggingsinformasjon sjå illustrasjon av oselvar på riggteikninga. (vedlegg 2)

regattamiljø på Tysnes? Folk som var heime frå jåttsigling⁴ i Amerika ville kappsegla og resten av bygda ville også vera med. Folk tok or nausta det dei hadde av båt. At Bergen Seilforening byrja å ha regatta i Bjørnefjorden frå før 1930 har truleg også hatt innverknad inn på at det seinare vart eit regattamiljø på Tysnes.⁵ Kappsegling med oselvarar kan sjåast på som ei vidareføring av dei sterke maritime tradisjonane som Tysnes har.

I motsetnad til mange andre stader, har segling på Tysnes aldri vore nokon rikmannssport, men dei som eigde båtar og særleg dei som fekk bygd nye spesialbåtar for segling kan det vera grunnlag for å hevda at var mellom dei som var meir betrestilt i bygda. Det svei økonomisk å skaffa seg ny spesialbygd regattabåt og for folk flest var nok dette for dyrt i mellomkrigstida. Ting som tyder på at Ola Dilt vart spesialbygd er mellom anna at den hadde seglbenkjer i sidene, båten var ikkje bygd med keipar til årer og båten var frå den var ny utstyrt med løygong til justering av storseglet. Vidare er båten heilt klart forma for å gje størst fart under segl. Dei andre båtane som vart nytta til kappsegling var bruksbåtar som ein brukte slik dei var med keipar og årer om bord.

3. Ola Dilt si soge

3.1. Ola Dilt - ein Søvik-båt

Ola Dilt vart altså bygd i 1935 på Os av Nicolai Søvik (1899-1969). At båten er bygd av ein med det etternamnet gjer båten eit kvalitetsstempel allereie frå starten av. Nicolai Søvik var ein dugande båtbyggjar og var ein av fleire med det etternamnet dreiv som bygde på denne tida. Andre kjende båtbyggjarnamn er Askvik og Drange. Alle desse tre familiane kan forrest attende til Tøsdalskarane som me hugsar frå 1700-talet. Etter det eg kjenner til bygde Nicolai Søvik berre to andre oselvarar, Grei og Veslemøy, som hamna på Tysnes som seglbåtar før andre verdskrig. Båe desse var vart bygd som bruksbåtar med keipar, men vart brukt som kappseglingsbåtar. Desse to var opphavleg klinka med jernsaum i motsetnad til Ola Dilt, som var klinka med koparsaum. Koparsaumen skuldast truleg at den fyrste eigaren var doktor og difor kunne sjå seg råd til det. I 1935 var prisen på ein oselvar vel 250 kr. Å gå over frå jernsaum til koparsaum auka prisen monaleg på ein båt då koparsaumen var svært dyr på denne tida.

⁴ På 1920- og 30-talet var svært mange tysnesingar hyrde som mannskap på amerikanske millionærar sine seglbåtar. Dette var dåtidens America's Cup og nemninga "jåttsiglarar" vart nytta om desse sjøfolka.

⁵ Det er det ikkje gjort nærare undersøkingar på, noko som kunne vore interessant, men det er opplagt at dette har spela inn.

3.2 Den fyrste eigaren: Audun Lavik

Mannen som tinga båten og som vart den fyrste eigaren heitte Audun Lavik (1899 - 1944). Han hadde ikkje noko tilknytning til Tysnes, men arbeidde altså som distriktslækjar i Tysnes i åra 1933 - 1939. Medan han var på Tysnes vart han så oppteken av kappsegling at han ville skaffa seg båt. Han var ikkje med i båtlaget frå starten av i 1935, men kom med snøgt etter stiftinga. I 1938 sat han som nestformann i styret i laget. Både det og at han tinga seg båt synar at doktoren meinte alvor med seglinteressa si.

Kort tid etter at båten var levert var Lavik-slekta samla til familiesamkome for å gje båten eit namn. Framlegga var fleire: mellom anna "Svanen" og ordskiftet drog ut. Einkvan vart så lei heile ordskiftet at vedkomande braut ut: "Åhh, Ola Dilt, Ola Dalt, Ola Spekesild og salt" etter den tradisjonelle barnevisa. Og dermed vart båten heitande Ola Dilt. Båten tevla då i den dåverande klasse A som i dag er kjent som klasse K, altså 10 kvm. seglareal.

På Tysnes vart Audun Lavik ein godt likt mann. Dottera, Magrete kunne fortelja at han var uhyre elska av dei åtte andre søskena sine. Også kona til Audun Lavik, Inger Magrete "Nuxa" Lavik var aktiv seglar. Då Audun og "Nuxa" Lavik flytte frå Tysnes med familien sin i 1939 byrja han som distriktslækjar i Lyngdal. Båten vart derimot verande på Tysnes. Under krigen vart Audun Lavik aktiv med i motstandsørsla mot tyskarane, og i februar 1944 vart han arrestert. 31. oktober 1944 vart han avretta på Trandum. Dermed vart "Nuxa" sitjande åleine att med båten. Ho såg seg difor nøydd til å selja, noko ho tykte var leitt. Salet gjekk truleg føre seg i 1945. Seinare snakkte ho ofte om båten og hennar von var at sonen skulle spora den opp og kjøpa den attende, noko som aldri vart gjort. At båten vart selt til fok på Tysnes er naturleg sidan den låg i naust der, meinte døtrene Magrete og Bente Lavik. Det er her uklart kven det er som kjøper båten.

Me ser at båten er ein Søvik-båt, har tevla i 10-kvm. der den hevda seg sånn måteleg bra. Båten har fått eit sært namn og at den fyrste eigaren, som var ein godt likt mann vart teken av tyskarane. Kunne dette vera årsakene til denne statusen i folk sitt minne?

3.3 "Mass på Myro"

Mads Johannes Samsonson Vee (1871 - 1960) var sjømann, og ein ivrig hobbyseglar. Heilt frå Ola Dilt var ny vart den lagra i hans naust. Også i åra etter 1945 til 1951 stod den der. Det er mogleg at "Mass på Myro" kan ha eigd båten i desse åra. Men dette er uvisst då ingen i dag kan seia noko sikkert omkring dette. Han hadde bruksrett til båten sidan den låg i hans

naust og han brukte den også. Det var også han som pla gjera vedlikehaldet på både Ola Dilt og andre båtar kvar vår. Audun Lavik betalte han for dette. Slikt vedlikehaldsarbeid var noko "Mass på Myro" likte. Segl til kappseglingbåtar sydde han også, truleg gjorde han dette for Audun Lavik også, sidan dei kjende kvarandre godt. Ola Dilt stod på golvet i naustet hans og ein annan båt hang under taket slik at det var lite ledig plass i naustet. Etterkvart vart det klart at "Mass på Myro" ville ha Ola Dilt ut or naustet og eit sal var foreståande. Om "Mass på myro" var seljaren er her uklart. Kjøpar vart i alle høve son til næraste naboen til "Mass på myro" og dermed ein kjenning som han kunne stola på at ville ta vare på båten; nemleg Johannes Vee (1931-1998). Handelen skjedde i 1951 og ved kjøpet var båten i svært god stand.

Me ser at "Mass på myro" var oppteken av å ta vare på båten både direkte gjennom sitt arbeid, men også då nye krefter skulle overta båten. Men får ein båt slik status av godt vedlikehald åleine?

3.4 Den andre eigaren: Johannes "Broremann" Vee

Som barn var Johannes Vee ofte og leika nede på den same bryggja som "Mass på Myro" stelte Ola Dilt på. Men medan han stelte båten, fekk ikkje Johannes og dei andre borna lov til å vera på bryggja på grunn av at "Mass på Myro" frykta dei kunne koma borti og skada lakken. Johannes Vee var med andre ord kjend med Ola Dilt frå barndommen av. Johannes Vee var 22 år gammal då han kjøpte båten og arbeidde då som stuert i utanriksfart, seinare også i HSD. Han var svært påpasseleg med å pussa og stella alt som hadde med Ola Dilt å gjera, ein jobb han pla ha heile mannskapet med seg på, ein hadde eit miljø. Johannes var glad i båten og kry over å eiga den.

Ein av dei beste seglarane i Tysnesbygda, Sverre Kalgraf, var svært oppteken av Ola Dilt. Sjølv segla han med båten ein gong og tala varmt for at Johannes Vee laut freista Ola Dilt med større seglføring. Ting som kan tyda på at den originale 10-kvm. masta til båten knekka i 1952, både Johan Vee og Trygve Meland trur det. Johannes Vee laut dermed få lagt ny mast til neste sesong.

Sverre Kalgraf vart dermed ein pådrivar for at båten frå og med 1953 vart rigga opp i klasse H, 13-kvm seglføring. Ein ville eksperimentera litt for å sjå kor mykje båten tålte. Båten som til no berre hadde vore å sjå i klasse K - 10-kvm. hadde utvida arenaen sin. Med 13 kvm. segl vart båten tyngre å halda i rett balanse samt at med større seglføring vart det også

større press på utstyret og båten. Den nye masta er den same masta som i dag vert nytta på båten, men kven det var som laga ho er ikkje kjent. Å laga slike bermudamaster var eit spesialisert arbeid og i dag er det ikkje nokon som kan dette fullt ut.

Medan Johannes Vee eigde Ola Dilt vart båten heile tida rekna for å vera ein god båt, den vann mange pokalar og hevda seg godt. Største hindringa for Johannes var at han var sjømann, somtid var han ute i 2 år, men han seglde båten alle dei somrane han var heime på Tysnes. Dersom han ikkje var heime, fekk ein av det faste mannskapet låna båten. Fram til 1960 var båten i bruk kvart år, med unntak av 1959.

Naustet til Johannes vart også litt lite til Ola Dilt og ein annan båt som vart brukt til å fiska med. Dette kan vera ein av årsakene til at båten seinare vart seld. Ein annan årsak var nok at sonen til Johannes, John Torkel (f. 1957) ikkje var interessert i båten. Men den viktigaste årsaka var nok at Johannes fekk for lite tid til å bruka båten. Han laut velja mellom å pussa båten og halda den i fin stand eller å seila med den. Johannes var oppteken av at båten skulle verta verande i bygda. Han hadde truleg ikkje selt til utabygdarar, meinte broren Johan Vee. Han var blitt glad i båten og det var nok ikkje med lett hjarta Johannes avgjorde at han skulle selja båten. På samme måte som "Mass på myro" ville også Johannes berre selja til folk som han visste ville ta vare på båten og bruka den slik at Johannes fekk ha høve til å framleis sjå båten i bruk, noko som var viktig for han. Difor ville ikkje Johannes selja båten til kven som helst. Og etter at båten hadde stått ubrukt i naustet i 5 år vart båten i 1965 seld til Bjørn Helge Epland (1947-) som hadde fått vita at båten var til sals.

Me ser at også Johannes var oppteken av vedlikehaldet og å finna den "rette" til å overta båten slik at den vert teken vare på. I tillegg er båten no rigga opp i ein ny seglklasse der den hevdar seg mellom dei fremste og storseglarar i Tysnesbygda synar interesse for båten. I det heile er det det kappseglingssmessige som står i fokus i denne perioden. Var det fyrst og fremst som kappseglingsbåt Ola Dilt hadde oppnådd sitt ry?

3.5 Den tredje eigaren: Bjørn Helge Epland

Bjørn Helge Epland kjøpte båten som 17-åring for 1700 kr som han hadde tent sjølv og spart opp. Dette skjedde medan han gjekk på gymnaset på Stord. Far til Bjørn Helge Epland, Lars Epland, var involvert i handelen, truleg var det han som formidla kontakt mellom kjøpar og seljar. Det var uvanleg å kjøpa båt i så ung alder. Nokre få andre arva sine båtar. Bjørn Helge fortalde at årsakene til at han kjøpte båt hang saman med at faren pressa på og ikkje

minst at han fekk ein sjanse til å kjøpa ein båt han visste var god. Mellom linjene i det Bjørn Helge Epland her fortel, ligg det underforstått at ikkje alle fekk ein slik sjanse. Den allmenne oppfatninga omkring handelen var at Bjørn Helge Epland hadde gjort eit godt kjøp, då prisen var låg og båten var i bra stand. Handelen gjekk føre seg om våren og båten skulle seilast i klasse L, 8 kvm. For tredje gong utvida båten seglarenaen sin. Ein hadde ein treningsregatta på Tysnes der båten var med før Bjørn Helge reiste til Milde for å delta i regatta med Ola Dilt for fyrste gong. Han starta ikkje om laurdagen, men vann om sundagen, noko som gjorde at han sjølvsagt vart svært ivrig på å vera med seinare. Bjørn Helge deltok med Ola Dilt 22 år på rad i Sommarregattaen på Tysnes!

Dei fyrste åra hadde Bjørn Helge eit meir eller mindre fast mannskap som fungerte godt i lag og hadde eit miljø kring Ola Dilt. Nokre få andre var innom som mannskap ved enkelte høve, men i utgangspunktet var dette ein fast gjeng. Og fleire andre følgde med båten: Bjørn Helge Epland fortel at han hadde eit inntrykk av at mange av dei eldre folka frå Vee alltid skulle følgja med Ola Dilt ved regattaer. Faktisk kunne det virka for han som om dei var meir opptekne av Ola Dilt enn av båten Veslemøy og Olav Kalgraf, som var den som oftast vann seglasane. Etterkvart vart det verre å få mannskap til regattaene og Bjørn Helge opplevde då si interesse som minkande. Dette gav seg frå om lag 1978 av utslag i færre turar bort frå Tysnes for å delta på segling. Frå 1987 -88 av vart båten lagra i lagsnaustet til Båtlaget Njord/Tysnes, Njordstø. Mellom 1988 og fram til eg kjøpte båten, vart Ola Dilt berre sjøsett ein gong i 1991 og ein gong i 1992. Men Bjørn Helge heldt på båten i tilfelle sonen, Joar (f. 1982), skulle verta interessert, noko han ikkje vart. Heller ikkje eldstedottera, Jannicke (f. 1968) vart interessert, trass i at ho var med og siglde nokre gonger. Etter kvart som det vart klart at verken Joar eller Jannicke såg for seg å overta båten og Bjørn Helge Epland vedgjekk at han ikkje klarte å vedlikehalda båten så godt som båten fortente, byrja han å vurdera å selja båten.

"Eg laut ta meir omsyn til båten enn til meg sjølv!" sa han. Frå austevollingen Olav Østervold, frå Austevoll, fekk han eit bud på 25 000 kr for Ola Dilt. I denne samanhengen var pengane lite viktige, tykte han. "Eg hadde hatt ilt om Ola Dilt hadde hamna i Austevoll!" sa han om det å selja båten ut or bygda. Difor vart det til at han hausten 1996 spurde meg om eg kunne tenkja meg å kjøpa båten. Noko eg gjorde for 17 000 kr.

Med ny eigar skulle vel Bjørn Helge Epland vera kvitt heile båten? Å, nei! Som Bjørn Helge Epland sjølv sa: "Kjærleiksforholdet er ikkje slutt sjølv om eigarforholdet er over. Eg kjem alltid til å spørja etter båten og sjå etter den i kikkerten når båten er på fjorden."

Me ser no at båten nok ein gong tevlar i ein ny seglklasse, der den hevdar seg brukbart. Vidare har båten eit publikum som føl med den og ved salet var framtida til båten nok ein gong viktig. Men viktigast i denne perioden er nok den voldsomme entusiasmen og kjærleiken til båten som denne eigaren syner. Som me hugsar innleiingsvis vart han kalla Ola Dilt av di han snakkte ikkje om anna. Kan det vera dette som ligg til grunn for folk sitt godsnakk om båten?

3.6 Den fjerde eigaren: Kjell Magnus Økland

Då eg kjøpte båten var eg altså 19 år gammal og hadde alt segla oselvar aktivt nokre år. Og då eg fekk tilbodet om båten sat eg med kjensla av at dette var ein eineståande sjanse eg ikkje kunne la gå i frå meg. Lite visste eg om kor mykje arbeid som venta meg. Før eg kjøpte båten gjekk eg med ei forestilling om at Ola Dilt var spesiell. Denne forestillinga var basert på utsegner eg hadde høyrte, men eg kjende ikkje då til heile soga til båten. Å eiga ein slik båt er på mange måtar ikkje ei privatsak. Og ein får berre lov til å eiga ein slik båt dersom ein på førehand klarar å overtyda ein seljar om at ein er verdig nok: at ein kjem til å stella godt med båten og bruka den på beste måte.

Når ein skaffar seg ein slik båt får ein mykje meir enn sjølve båten med på kjøpet. I tillegg til å læra korleis ein seglar best mogleg med båten vil ein etterkvart få mykje kunnskap om både material, lagring, vedlikehald samt at ein etter kvart utviklar eit kjenslemessig tilhøve til båten. Ein kan seia at kjærleiken kjem medan ein brukar og arbeidar med båten.

Ved kjøpet var Ola Dilt i ein slik forfatning at det måtte gjerast eit stor vølingsarbeid på den for å i det heile teke kunna brukast. Og dersom den skulle verta tevlingsfør igjen, måtte det kjøpast mykje nytt utstyr. Igjen var det ein far som pressa på. Karsten. Han var i stor grad med vinteren og våren 1997 då båten vart skrappt og pussa heilt ned. Året etter vart også all innveden i båten skifta. Sidan dette er det berre gjort mindre pusse- og lakkingsarbeid på båten kvar vår for å dekkja "sår" i lakken. Utstyrmessig laut eg skifta ut mykje og kjøpa nytt. Båten seglar no i både 8. kvm. og i 10. kvm.

Me ser at eg har teke vare på båten både gjennom vedlikehald og investeringar. Eg lar båten halda fram med å tevla i klassar der den før har delteke. Vidare er eg vorte glad i båten og har brukt mykje energi på den. Kan hende er desse hinta eg nemnde innleiingsvis oppfordringar om å halda fram i samme spor som dei tidlegare eigarane?

For å syna korleis båten er vorte verdsett av dei ulike eigarane vil eg trekkja fram to sider med båten som eg meiner er med på å gjera den til noko spesielt. Fyrst skal me sjå på korleis den er vorte stelt gjennom 65 år. Deretter vil eg fokusera på alle prydinga som er vorte laga til båten.

4. Spor av bruk og vedlikehald av båten

Båten slik den ser ut med fyrste augekast i dag fortel om stort sett godt vedlikehald. Det skuldast ikkje minst den totale nedpussinga som far min og eg gjorde vinteren/våren 1997. Her må det nemnast at dersom ikkje båten hadde vorte teken godt vare på av dei tidlegare eigarane, ville det vore vanskeleg å få til eit så bra resultat i dag. Sjølve veden i borda er stort sett svært frisk og fin . Nokre stader på utsida er det tydeleg å sjå blåmann. Blåmann er ein sopp som fargar veden svart. Fotografi synar at blåmannen var byrja å koma allereie frå slutten av 50-talet. Årsaka til at blåmannen kom var truleg at nausta, både hjå "Mass på Myro" og hjå Johannes Vee, var i fuktigaste laget og difor fekk ikkje båten turka skikkeleg medan den stod på land. Sidan den tid er blåmannen stort sett er halden i sjakk og det viser at båten sidan har stått i gode naust etter den tid. Men nokre spor etter skader finst: i styrbord halsabord framme er det ei gjennomgåande sprekke etter ei grunnstøyting på 70-talet. Sprekka er tetta med gjennomgåande messingbeslag. Ein reparasjon som ville vorte gjort etter eit anna prinsipp i dag, nemleg at ein fresar eit nytt stykke tre inn i sprekka og limer dette saman.

Opp i gjennom åra må ein difor ha fare forsiktig fram med båten sidan det ikkje er mykje som er vorte skifta i løpet av 65 år. Båten har ikkje vore innblanda i samanstøytar slik at ein har måtta skifta nokre av borda. Men medan Johannes Vee eigde båten var den til Askvik for å skifta nokre saumar i botnen grunna lekkasje. Dette er ein av tre gongar båten har vore til båtbyggjar for reparasjon. Den andre var på 70-talet då Peder Vassnes, svigerfar til Bjørn Helge Epland, skifta styrbord esing og sette inn eit støttespant framom midtspantet. Dette siste trongst for å gje eine kjølbolten støtte. Frå midten av 70-talet vart det nemleg utvikla

ein ny og mykje mindre, men like effektiv kjøtype. Tredje gongen var då eg fekk skifta all innveden vinteren 1997-98.

Som me hugsar la både "Mass på myro" og Johannes Vee stor vekt på å halda båten i god stand. Bjørn Helge Epland vedgår at han i dei siste åra let det gå for lenge med puss og stell på båten. Han la heller lakk oppå enn å pussa vekk og vedlikehaldet var til dels prega av ein skippertaksmentalitet.

Under arbeidet med denne framstillinga kom det fram at Johannes Vee måla Ola Dilt kvit i botnen til sesongen 1953. Dette har truleg samanheng med at malinga på den tida gav betre overflate, hardare og betre gli enn lakken som ein hadde på denne tida. Båten vart verande kvit i botnen like til eg kjøpte båten. Årsaka til kvitfargen ligg i at det var det som gav minst motstand i vatnet, glei best gjennom vatnet og dermed var best reint seglmessig. Ein var oppteken av at det som var under vassflata skulle vera polert og blankt, difor vart det bona og voksa for å betra glien. Den gong var det ikkje estetiske omsyn som gjaldt, men med dagens lakktypar får ein same vassmotstand som med maling, så i dag er dette redusert til eit spørsmål om estetikk.

Me ser at båten meir eller mindre alltid har vore i god stand og det har nok gjort sitt til at folk alltid har vore positive til båten. Når noko har vore skada eller i ustand på båten har det ikkje gått lang tid før det vart reparert.

5. Prydting til båten

Gjennom heile saga om Ola Dilt er det mange dømer på ting der namnet Ola Dilt går att: Det viktigaste er sjølvsagt skiltet framme i baugen på båten. Eit flott skilt der namnet på båten står med utskorne gotiske bokstavar. Skiltet som er laga av Hans Aanrud, forfattar og svigerfar til Audun Lavik, stod i båten frå den fekk namnet sitt. Dei seinare eigarane har alle tykt at skiltet var for fint til å ta vekk, difor vart namnet på båten verande. I 1956 laga Helge Aakre, svoger til Johannes Vee, ein film som fokuserer fyrst på Ola Dilt og deretter på sommarregattaen i Våge i 1956. I byrjinga av filmen får me sjå mannskapet rigga og klargjera Ola Dilt til regatta. Vidare fanst det eit ausefat laga i tre med namnet til båten innskrive medan Johannes Vee eigde båten. Det fanst også ei padleåre med namnet Ola Dilt på samt at det fanst livvestar påskrivne med Ola Dilt. Bjørn Helge Epland fekk på si side

laga genserar med Ola Dilt på bringa. Desse vart brukt av mannskapet under regattaer og under enkelte festlege høve der dei ved eit høve framførte ein song om båten. Også eg har fått laga til ei padleåre med Ola Dilt-inskripsjon. Vidare har eg laga internettside om båten og båten har vore på utstilling i ungdomshuset Vonheim under ein festleg tilstelling i tillegg til at eg no skriv denne framstillinga. Båten har endatil eit kallenamn på folkemunne: Dilt'n.

Det er difor grunn for å rekna Ola Dilt for å vera ein svært eksponert båt. Å ha namnet til båten på slike ting som padleårer, livvestar, ausefat og ikkje minst skiltet i baugen har ikkje vore vanleg i regattaoselvarsamanheng. Det siste er rett nok vorte meir vanleg i dei siste 5-6 åra, men opp i gjennom åra har skiltet vore med på å skilja båten ut og gje den ein eigen identitet. Vidare kan alle desse namneeksponeringane vanskeleg tolkast som noko anna enn at eigarane har vore stolte av båten. Samla sett må dette ha vore med på å gje båten ein identitet: både innad hjå mannskapet som har fått ei me-kjensle og utad: for dei som ser båten frå utsida og som kjenner den igjen på enkelte eller fleire av desse trekka.

6. Avslutning

Då eg byrja å arbeida med denne oppgåva trudde eg at årsaka til at folk var så udelt positive til Ola Dilt var at den hadde ei vinnarfortid, altså ein båt som hadde vunne seglasar opp i gjennom åra. Det viste seg å berre vera ein liten del av sanninga. For det meste er det andre årsaker til godsnakket. Når ordet sjel er nytta i tittelen på oppgåva er det sjølv sagt ikkje for å påstå at båten er levande, det er den jo sjølv sagt ikkje. Den er jo ein daud fysisk ting. Men gjennom å bruka båten, gjev ein den liv og den får ein levande dimensjon i folk sitt minne.

Det faktum at båten stod (og framleis vert) lagra i naust i Vee meir eller mindre heile tida. Dette har vore med på å gje mange folk frå Vee har fått eit tilhøve til båten både medan båten har vore på land men ikkje minst ved at heile garden Vee har svært god utsikt til Bjørnefjorden der båten har sin "heimebane". Men her må det presiserast at det ikkje berre er folk frå Vee som har eit forhold til båten, sjølv om Vee er eit "kjerneområde" for båten. Når eigarskifte på båten har vore aktuelt, har det opp i gjennom heile saga til båten vorte sal til unge folk (J. Vee - 22, B. H. Epland - 17, K. M. Økland - 19) som var busett på Tysnes og som seljaren visste ville både ta vare på og bruka båten. Dette fortel mykje om korleis ein slik ting som ein regattaoselvar vart (og vert) verdsett. Å selja var eit alvorleg steg av di det var med på å avgjera framtida til båten. Ola Dilt har heile tida hatt eigarar som har vore levande opptekne av å stella båten og ta vare på den. At eigarane har vore unge har gjort at

dei har kunna lagt mykje energi i både bruk og stell av båten. Slikt sett kan ein hevda at båten har vore heldig med eigarane sine, elles er det ikkje sikkert den ville vore å sjå på fjorden i dag.

Det er klart at Ola Dilt har ein eigenverdi som regattaseglbåt - for det både var og er ein båt langt over gjennomsnittet av regattabåtar. Me har sett at båten har tevla i tre ulike klassar. Det finst fleire ulike båtar som har tevla i dei tre klassane spri, 8 og 10-kvm., men etter det eg kjenner til er svært få andre båtar som har delteke i klassane 8, 10 og 13 kvm. så akkurat her skil båten seg ut.

Mykje som eg har peika på i denne framstillinga gjeld jo Ola Dilt spesielt, men sjølve forholdet mellom eigar og båt kan nok sjåast på meir allment. Ein båt er noko ein vert knytt til på fleire plan. Både gjennom energi ein legg ned i vedlikehaldsarbeid, pengar til utstyr og ikkje minst gjennom det som det heile handlar om, nemleg turane på fjorden og dei positive opplevingane det gjev, vert eigaren knytt til båten sin.

Den viktigaste årsaka til at folk har omtala Ola Dilt på den måten dei som dei har må liggja i at den fyrste eigaren, Audun Lavik, som me hugsar var ein godt likt mann på Tysnes, vart under krigen teken til fange og skoten av tyskarane. Han måtte som det einaste medlemmet av Båtlaget Njard ofra livet under 2. verdskrig. Det er klart at dette gjorde inntrykk på seglarmiljøet på Tysnes. Ola Dilt var det einaste som var att etter han på Tysnes. Båten fekk difor status som eit fridomssymbol i folk sitt minne. Og denne symbolfunksjonen gjer at eg vågar påstanden om at oselvaren Ola Dilt har sjel.

8. Kjeldeliste

Skriftlege kjelder:

Ernst Berge Drange, (1989) Tysnes Gards og Ættesoge, bind 3, side 110-111, 113 og 228

Johannes Heggland, (1975) Tysnes - Det gamle Njardarlog, bind 2, side 291-292

Helge Kaurin Nielsen, (1994) Dog seiler vi ei blot til lyst - Båtlaget "RAN" 1894-1994, side 34-45

Kjell Milde, (upublisert), Oselvarklubben sitt arkiv over regattaresultat

Os Båtbyggjarlag, (upublisert) kopi av referatbøker frå møter, Lokalhistorisk Arkiv, Os kommune

Oselvarklubben, (gjeldande pr. 5. mai 2000): Klassereglar for oselvaren brukt som regattabåt tilpassa ISAF-modell, side 3 og appendix A

Munnlege intervju med lydopptakar:

Sverre K. Dalland, 20 november 1999

Johan Vee, 4. mars 2000

Bjørn Helge Epland, 5. mars 2000

Bente Lavik, 18. mars 2000

Babben Lavik, 19 mars 2000

Magrete Lavik, 20. mars 2000

Trygve Meland, 24. mars 2000

Randi Vee, 25. mars 2000*

Harald Dalland, 13. april 2000*

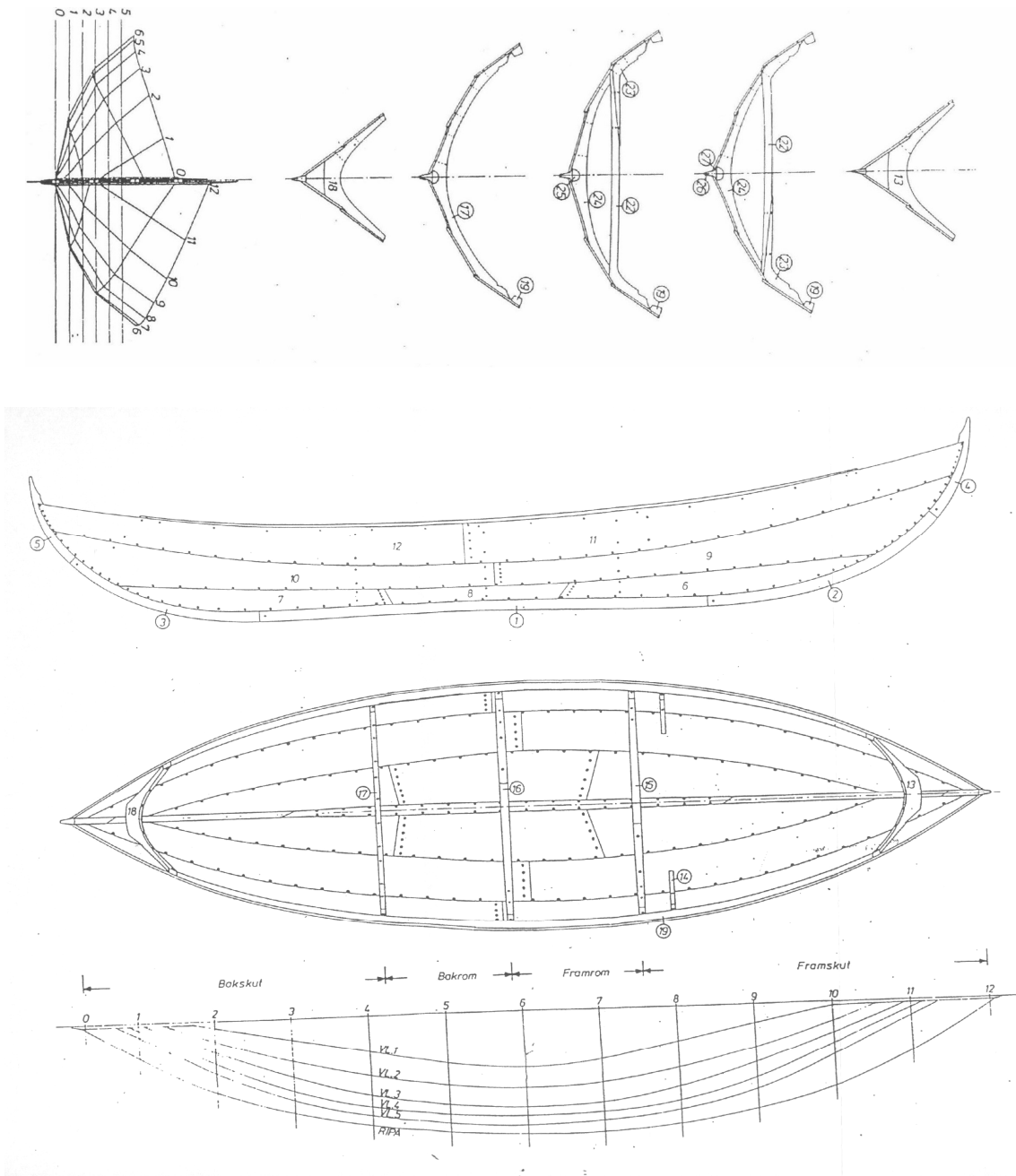
Ole Grøteide, 14. april 2000*

* Har ikkje lydopptak til desse intervju.

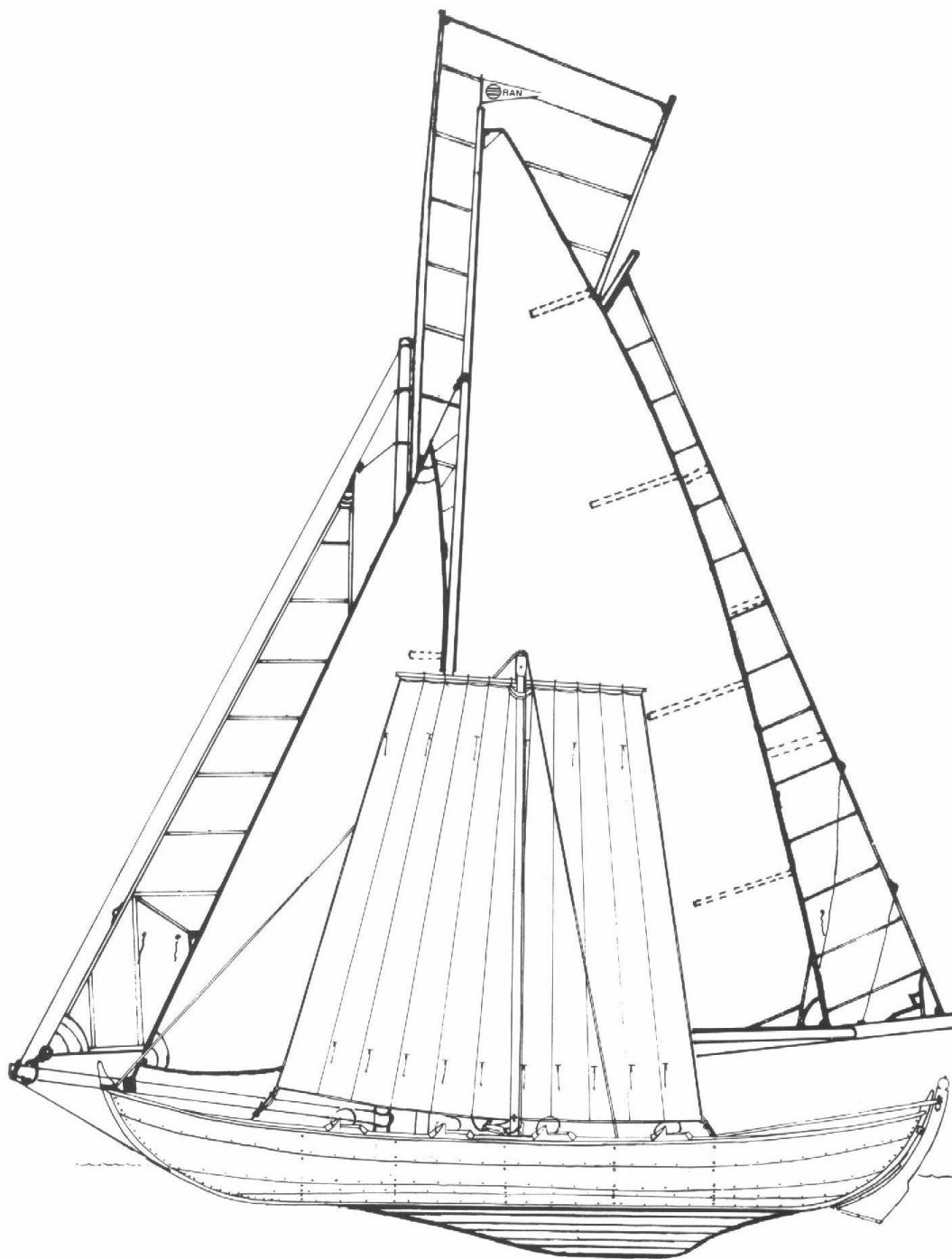
Biletkjelder:

Fotografi tekne på 50-talet av Helge Aakre, utlånt av Johan Vee.

Vedlegg 1 skrogteikning av Bjarne Engen 1982



Vedlegg II – riggteikning av Finn Totland 1994



Utvikling av rigg og seil. Illustrasjon v/Finn Totland 1994