

Nordiske klinkbådstraditioner

Fra Levendekultur

English version (https://levendekultur.kb.dk/images/b/b1/Nordic_Clinker_Boat_Traditions.pdf)

Den klinkbyggede båd er en særlig nordisk bådtype, der i de sidste to tusind år har haft stor betydning for danskernes brug af havet. Bådtypen har varieret i form og størrelse. Afhængigt af det farvand den er blevet brugt i, om den har været bygget til fragt, fiskeri, passagerfart eller langfart, hvem og hvor mange den har været bygget til, samt hvilke materialer, der har været til rådighed. Klinkbygningstraditionen har været med til at forme Danmark som en søfartsnation. Klinkbygning beskriver bådens konstruktion af selve skroget eller skallen om man vil. Ved klinkbygning overlapper de vandrette bord (planker) hinanden.

Hvordan praktiseres det i dag

Der foregår fortsat nybygning af klinkbyggede fartøjer i Danmark, men i meget begrænset omfang. Vi har kun kendskab til enkelte værfter, der bygger klinkbyggede fartøjer til erhverv (fiskeri og turisme). Enkelte museer og private bådebyggerier bygger nye traditionelle både eller kopier af ældre klinkbyggede fartøjer til privat brug og som formidling af de maritime håndværk. Nordiske klinkbådstraditioner omfatter foruden bygningen af bådene også brugen og vedligeholdelse. Flere af de oprindelige råmaterialer er det blevet en udfordring at bevare adgangen til. Eksempelvis er jernmalm i dag af en anden kvalitet end den, der blev lavet klinknagler af tidligere. De ny-fremstillede jernnagler har en kortere holdbarhed. På samme vis produceres den langfibrede hamp ikke længere i Europa, da efterspørgslen til hamp til produktion af tovværk er forsvundet. Hamp fremstilles i dag til tekstilbranchen, der efterspørger korte fibre. På Vikingskibsmuseet må de importere hampefibre fra Kina til fremstilling af hampereb. Nicheprodukter er meget dyre, og nogen gange umulige at erhverve, når efterspørgslen fra erhvervet forsvinder. Kystbådene, der lander direkte på stranden, bygges på erfaringer fra de foregående kystbåde og ud fra fiskerens krav til indretning og hvilket fiskeri, den skal anvendes til. Kystbådene bygges ligeledes på bådebyggerens erfaring med, hvad der gør en båd sødygtig og anvendelig i forening med de tilgængelige materialer. Bådebyggerne anvender i høj grad fortsat traditionelle redskaber som eksempelvis økser, når spanterne og bundstokkene skal hugges ud. Men også moderne værktøj anvendes, hvor det giver mening. Danmark har stadig mange levende maritime miljøer omkring de klinkbyggede både. Det gælder miljøer omkring bådebygning, brug og vedligeholdelse. Ligeledes er de sociale aktiviteter mangesidede og levende i foreninger omkring traditionelle arrangementer og i netværk for ejere og brugere af de klinkbyggede både. Miljøerne er forskellige med varierende strukturel sammensætning. De er typisk rodfæstede i særlige lokale forhold med tilknytning til maritime miljøer i havneområder, udsprunget fra lokale værfts- og beddingsanlæg, lokalhistoriske museer, maritime museer eller netværk af ejere af de traditionel byggede både.

Historie og baggrund

History og baggrund::De nordiske klinkbådstraditioner udspringer fra de over 1000 år gamle nordiske småbåde og udspændte stammebåde Historisk har traditionel klinkbådebygning handlet om at bygge både med et erhvervs-, eller livsbetinget formål. Båden har skaffet mad på bordet, fragtet personer og varer over vand, sikret handel og forbindelse mellem landsdele, samt været anvendt i krigsøjemed (vikingetidens langskibe). Formen og udstyret på de traditionelle klinkbyggede både blev bestemt af brugen, brugerne, bådens 'erhvervsmæssige' formål og den pågældende byggetradition. Navnet "klink" peger hen til måden, hvorpå bordene (planker) tilbage fra før vikingetiden, er sat sammen (klinket sammen) med jernnagler. I nyere tid bliver der også brugt kobbernagler og rustfri bræddebolte. I dag er den klinkbyggede båd i meget mindre grad en livsbetingelse, og bådene bliver primært opretholdt af fritidsbrugere. Men også nybygninger til fritidsbrug kræver, at håndværkeren bygger efter krav på sødygtighed, last og farvand m.v. Det kræver de samme traditionelle færdigheder at kunne omsætte de nye moderne krav og forstå sammenhængene mellem form og funktion, som det kræver af bådebyggeren, der bygger både til deres oprindelige formål. En del oprindelige klinkbyggede brugsfartøjer er vedligeholdt og renoveret med henblik på at bevare 'tidsbilleder' af erhvervsskibets historie. Også her er håndværket, både mht. vedligehold, brug og sejlads, hvor man stræber efter at bevare kendskabet til tidligere praksis, teknikker og materialer, nødvendig for at opretholde de traditionelle kundskaber. De traditionelle håndværk

Indsender af bidrag:

Træskskibs S sammenslutningen v. Forretningsfører Merete Ettrup. Han Herred Havbåde v. Kirsten Monrad. Vikingskibsmuseet v. Søren Nielsen.

Geografisk tilknytning:

Klinkbådstraditionen har traditionelt været til stede hele vejen rundt langs Danmarks kyster, og udøves stadig, dog i mindre grad, i hele landet.

Dato for indsendelse af bidrag:

2017/10/31



Erhvervsfiskeri: Den klinkbyggede kystbåd Liv lander i Thorupstrand efter en dag med snurrevodsfiskeri. Maj 2016. Fotograf: Kirsten Monrad Hansen, Han Herred Havbåde



Vikingskibsmuseets bådeværft bygger nye klinkbyggede både. Her med udgangspunkt i en 1905-Åle drivkvasse fra Fejø. Frivillige bådelaug sejler og hjælper til med at vedligeholde bådene. Foto: Werner Karrasch Vikingskibsmuseet.



Træskskibs S sammenslutningen arrangerer sejlads og træf rundt omkring i Danmark. Her er det klinkbyggede både fra Roskilde fjord og Isefjorden til Træf, Fjordens Træbåde. Foto Werner Karrasch, Vikingskibsmuseet.

holdes derigennem i live, men er i fare for at blive faset ud uden den udvikling, som erhvervsformål sikrer. Traditionelt opfattedes en båds levetid til omkring 25-30 år, før vedligehold ikke længere kunne svare sig. I dag er mange klinkbygningsmiljøer optaget af at bevare de gamle fartøjer ud over denne årrække. Det stiller krav om nye kundskaber om vedligehold og bevaring af de gamle håndværkstraditioner. I Landsforeningen for gamle brugsfartøjer, Træskibs Sammenslutningen, er fartøjssamlingen på knap 500 både (både kravel og klinkbygning). Omkring 100 af dem er 100 år eller ældre.

Videreformidling og overlevering

Fiskerne på kystbådene fortsætter erhvervsbrugen og optimerer og udvikler de klinkbyggede fartøjer efter nutidige forhold og krav. Men brugen af de klinkbyggede både holdes også i live ved kapsejlad, fritidssejlad og andet maritimt friluftsliv. Typen af bådene er stadig knyttet til det farvand og den funktion, som bådene er bygget til, og brugerne stræber efter at besidde traditionelle kundskaber. Praksisfællesskaberne og netværkene, som de klinkbyggede både indgår i i dag, er med til at holde de traditionelle håndværk i live og tilpasse dem til nye formål for skibene. Ved udfasning af de traditionelle erhverv, er turismen opstået som en ny type erhverv. Turismen kan være med til at opretholde et formål med skibene, men den igangsætter også nye krav og standarder til den klinkbyggede båd. Landsorganisationerne Træskibs Sammenslutningen (TS) og Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer (DFÆLE) organiserer ejere, foreninger og netværk omkring skibene. Museer med sejlede museumsbåde bidrager med viden og kundskaber omkring skibenes interaktion i det lokale miljø. Bådelaug, maritime miljøer og frivilligt drevne værfter udgør endvidere fællesskaber, der viderefører tidligere erhvervsdrevne maritime miljøer og værfter. Disse miljøer er også vigtige rekrutteringsmiljøer for unge til den professionelle maritime blå verden. I Danmark er der flere traditionsrige stævner for de traditionelle træbåde, herunder også for de klinkbyggede både. Her formidles bådene og de gamle maritime håndværk knyttet til klinkbådstraditionen - blandt andet rebslagning, sejlmager og klinkbygning. Der er derudover uddannelsesinstitutioner som bådebyggerens og sejlmagerens tekniske skole, der årligt optager 20 elever. Hertil kommer søfartsskolerne, maskinmesterskolerne, maritime efterskoler og produktionsskoler, HF Søfart og skoleskibene. Den traditionelle klinkbyggede båd bygges ikke ud fra tegninger, men eksisterer som en model i bådebyggerens hoved, i nyere tid blev der også brugt skitser, modeller og skabeloner som grundlag for bygningen af en klinkbygget båd. Lærlingene skal derfor lære nogle særlige egenskaber for selv at kunne skabe en klinkbygget båd. Overleveringen har "altid" gået fra mester til lærling. Viden om træet – hvilke sorter passer til hvilke både, samt viden om udformning af båden – hvad skal den bruges til og i hvilket farvand - er afgørende former for viden, der skal overleveres.

Hvad sker der fremover

Viability of the element::Klinkbygningstraditionen overlever ikke af sig selv, men heldigvis er der bred opmærksomhed fra private, museer, foreninger, skoler og landsorganisationer. Interessen for at bevare maritime miljøer – og dermed også plads til udøvelse af klinkbådstraditionerne – er stigende fra politikere og havne. Også fondene er opmærksomme på mange gode skibsprojekter. Der er initiativer i gang for at samle de mange aktører og kundskabsbærere i et stærkere samarbejde mellem forskere, praktikere, professionelle og fritidsudøvere. Målet er at koordinere indsatsen for at bevare viden om tradition, håndværk og brug af den klinkbyggede båd, samt sikre rekruttering til, og overlevering af, alle de nedarvede immaterielle kundskaber, som ligger til grund for vores danske søfartshistorie og den nordiske/danske klinkbygningstradition. De klinkbyggede både anvendes stadig erhvervsmæssigt til kystfiskeri i Nordvestjylland. Her er det helt afgørende, at der er tale om den klinkbyggede båd, der er stærk, men samtidig fleksibel nok til at kunne holde til at "strande" dagligt, når de skal ind over revlerne for at blive trukket op på stranden. Kystfiskeriet med disse både er i fremgang, omend antallet af både ikke er stort. For 10 år siden startede et samarbejde med kystlandingspladserne i Han Herred - Han Herred Havbåde. Ved hjælp af fondsmidler, EU-midler og kommunal støtte gik man i gang med at renovere/nybygge ældre havbåde samt etablere en lærlingeuddannelse, ledet af en af de sidste bådebyggere, der er oplært i traditionen med at bygge kystbåde til fiskeri fra åben strand. Dette blev gjort for at sikre ekspertisen inden for klinkbygningstraditionen af kystbådene. I dag er værftet en selvstændig virksomhed, der bygger nye både til fiskerne i Thorupstrand. I alt tre lærlinge er uddannet. Også andre steder, f.eks. på Vikingeskibsmuseet, bliver der jævnligt bygget nye klinkbyggede både til sejladser med danske og udenlandske turister og i undervisningsøjemed. Der er en øget efterspørgsel efter disse sejladser, hvis mål er at formidle den immaterielle kulturarv i et historisk og moderne perspektiv.

Udøvere og dem, der kender det godt

[[Persons/Institutions::På det maritime googlekort (https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1B__g3i_cIcSF9wx-EtDNqA-RIY&ll=56.15226553879181%2C11.411954649999984&z=6) indtegnet –og bliver løbende opdateret – de miljøer, institutioner, foreninger og organisationer, med tilknytning til maritime miljøer, hvor også klinkbygningstraditionens immaterielle kulturarv dyrkes og vedligeholdes. Kortet indeholder også link til de enkelte miljøer, hvor der er en kendt hjemmeside eller facebookside tilknyttet. Der er både faglærte bådebyggere og lærlinge engageret i traditionen med at bygge klinkbyggede både. Den levende kultur er derudover kendt af de fiskere og sejlere, der anvender bådene, men den er også kendt bredt i Danmark. I Han Herred Havbådes regi, hvor der er fem foreningsbåde, der anvender de ældre (nu renoverede) klinkbyggede kystbåde, er der mere end 100 frivillige, I vikingeskibsmuseets bådelaug er der over 300 medlemmer til museets 12 laugsbåde, derudover bliver 8 både brugt til undervisnings- og turistsejladser. I TS er der 1000 medlemmer og 200 klinkbyggede fartøjer ud af i alt 470 fartøjer.. Alle disse frivillige medlemmer og ejere arbejder dagligt med at vedligeholde og sejle disse klinkbyggede både og holde den nordiske klinkbådstradition i live. Ud over disse miljøer er der mange klinkbådsmiljøer spredt ud over Danmark. På det føromtalt googlekort kan man finde dem.]]

Henvisning

[[References::Træskibs Sammenslutningen (<https://www.ts-skib.dk/>)

Hanherred Havbåde (<http://www.havbaade.dk>)

Vikingeskibsmuseet (<https://www.vikingeskibsmuseet.dk/>)

Nationalmuseet Landbokultur & Søfart (<http://natmus.dk/organisation/forskning-og-formidling/landbokultur-og-soefart/>)

D.S.I. Fregatten Jylland (<http://www.fregatten-jylland.dk>)

Thorupstrand Kystfiskerlaug (<http://www.thorupstrandkystfiskerlaug.dk>)

Årø Sund Bådebyggeri og Bedding (<http://aerosundbaadebyggeri.dk>)

Skibsbevaringsfonden (<http://skibsbevaringsfonden.dk>)

ApS Møller og Jochumsens Bådebyggeri (<http://www.mollerogjochumsen.dk/velkommen/>)

Langelands Museum (<https://www.langelandsmuseum.com>)

Limfjordsmuseet (<http://www.limfjordsmuseet.dk>)

[Foreningen til "Skibets" bevarelse]

Træskibsforeningen i Aarhus, TSA (<http://www.tsa.dk>)

Marstals Søfartsmuseum (<http://www.marmus.dk/da/>)

Dansk Forening for Ældre Lystfartøjers hjemmeside (<http://www.defaele.dk>)

Herunder findes en lang række hjemmesider for lokale foreninger, maritime skoler, museer, maritime miljøer. Se Danmarkskortet ovenfor.]]

Kategorier

Mundtlige traditioner og udtryk, , , Viden og praksisser vedrørende naturen og universet, Traditionelt håndværk

Hentet fra "https://levendekultur.kb.dk/index.php?title=Nordiske_klinkbådstraditioner&oldid=1883"

Kategori: Contribution

Denne side blev senest ændret 4. februar 2020 kl. 11:20.

Nordic clinker boat traditions

The clinker boat tradition has traditionally been present all along Denmark's coast and is still practised countrywide, although to a more limited degree.



The clinker-built coaster Liv lands at Thorup Strand after a day fishing with Danish seine. May 2016.
Photographer: Kirsten Monrad Hansen, Han Herred Havbåd

The clinker-built boat is a special Nordic boat-type, which has been of vital importance for the Danish people's use of the sea for the last two thousand years. The boat type has varied in terms of form and size, depending on the type of waters it was used in, whether it was built for transport of cargo, fishing, carrying passengers or long-distance sailing, who and how many the boat was built for, as well as which materials were available. The clinker-building tradition has helped shape Denmark as a seafaring nation. Clinker-building describes the construction of the hull itself, or the outer shell, if you will. When clinker-building, the horizontal boards (planks) overlap each other.

How is it practiced today?

New clinker-built boats are still being constructed in Denmark, but at a much more limited rate. We know of only a few boatyards building clinker-built boats for commercial purposes (fishing and tourism). Individual museums and private craftspeople build new traditional boats or copies of older clinker-built vessels for private use and as a means of communicating maritime craftwork. It is also becoming difficult to acquire several of the original raw materials used. As an example, iron today is of a different quality to that which was previously used for producing rivets. Modern iron nails have a much shorter longevity.

Similarly, long-fibred hemp is no longer produced in Europe, as demand for hemp for the production of rope has disappeared. Today, hemp is produced for the textile industry, in response to their demand for short fibres. The Viking Ship Museum must import hemp fibres from China in order to produce rope of hemp. Niche products such as this are very expensive and sometimes impossible to acquire, once commercial demand disappears.

The coastal boats are built based on direct experiences from (all of) the preceding boats, as well as the fisherman's demands in terms of layout and the type of fishing it will be used for. In addition, the boat is also built based on the boatbuilder's experience with what is required in order to make a boat seaworthy and at the same time, usable, in union with the available materials. Boatbuilders still make abundant use of traditional tools such as axes when hewing frames and floor timbers, but modern tools are also used, where it makes sense to do so.

Denmark still has many active maritime milieus, where the clinker-built boat is in focus: milieus concerned with the construction, use and maintenance of boats. Likewise, the social activities in associations organising traditional events, and in networks for owners and users of clinker-built boats, are also many and various. These milieus are disparate and vary in terms of their organisational structure. They are typically rooted in specific local contexts with connections to maritime environments in harbour areas, which have developed out of local boatyard and slipways, local history museums, maritime museums or networks of owners of traditionally built boats.



Træskibs Sammenslutning arranges sailing events and regattas around Denmark. Here, the clinker-built boats from both Roskilde Fjord and Ise Fjord are gathered for the Wooden Boats of the Fjord Regatta. Photo: Werner Karrasch, Viking Ship Museum

History and background

Historically, traditional clinker boatbuilding was about building boats for a commercial purpose or for subsistence. The boats provided food for the table, transported people and goods across the water, and ensured trade and connections between different parts of the country, as well as being utilised for military purposes (Viking Age longships). The form of - and the equipment present on board - the traditional clinker-built boats was decided by the intended use, users, the boat's 'commercial' purpose and the relevant building tradition.

The name 'clinker' refers to the way in which the boards (planks) are fastened together using iron nails - a technique dating back to before the Viking Age. More recently, copper and stainless flat-headed bolts are also used.

Today, the clinker-built boat does not play such a large role in terms of subsistence and it is primarily hobby enthusiasts who maintain the craftwork. However, even vessels newly built for leisure still require that the craftsman can build a boat that meets the demands for seaworthiness, cargo capacity, specific sailing conditions and so on. The same traditional skills are necessary in order to adapt and integrate modern requirements while understanding the connections between form and function – just as when a boatbuilder built a boat for its original intended purpose. Several original clinker-built working vessels are maintained and renovated with the intention of preserving a 'snapshot' of the commercial ship's history. Here, the craftwork involved in maintaining, using and sailing these vessels, where there is an endeavour to preserve knowledge concerning past practices, techniques and materials, is necessary in order to sustain the traditional skills. Traditional craftsmanship is therefore kept alive but is in danger of being phased out in the absence of the development driven by commercial use.

Traditionally, a boat's lifespan was expected to be around 25 – 30 years, after which point it was no longer economically feasible to continue repairs. Today, many of the clinker boat milieus are preoccupied with maintaining the older vessels beyond their natural lifespan. This requires new skills in relation to maintaining and preserving the old craft traditions. Træskibs Sammenslutning, the national association for old working vessels, includes a collection of roughly 500 boats (both carvel and clinker-built). Approximately 100 of these are 100 years old or older.

Transference of traditions and skills

Fishermen continue to use the coastal boats professionally, and commercially optimise and develop the clinker-built vessels in line with present-day conditions and requirements. However, use of the clinker-built boats is also kept alive through races, leisure sailing and other forms of maritime outdoor pursuits. The specific type of the boat is still connected to the waters it is built to sail in and its required function and users endeavour to acquire and master traditional skills.

The communities of practice and networks that incorporate the clinker-built boats today help to keep the traditional crafts alive and to adjust them to the ships' new purposes. With the gradual phasing out of the traditional industries, tourism has emerged in their place. Tourism maintains a purpose for the ships but it also

instigates new demands and requires new standards of the clinker-built boat. The national organisations Træskibs Sammenslutningen (TS) and Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer (DFÆLE) organise the owners, associations and networks around the ships.

Museums with active museum boats also contribute with knowledge and skills concerning the ships' interaction with the local milieus. Furthermore, boat guilds, maritime milieus and boatyards run on a voluntary basis constitute new communities, which take over maritime milieus and boatyards that previously had a commercial purpose. These milieus are also an important recruiting ground for getting young people professionally involved in the maritime world.

In Denmark, there are several festivals for older wooden boats and ships – including the clinker-built boats. During these festivals, the ships and the old maritime crafts connected to the clinker-building tradition, such as rope-making and clinker-building, are communicated and demonstrated. In addition to the informal communities of practice, there are also the formal institutions such as the boatbuilder and sailmaker schools, which take in 20 students annually. It is also possible to take an education as a seaman or machine master, to attend a maritime boarding school or production school, to take an upper secondary general education in seafaring or to join a school ship.

The traditional clinker-built boat is not built using drawings – rather, it exists as a model in the mind of the boatbuilder. More recently, sketches, models and moulds were all used as the basis for building a clinker-built boat. Apprentices must therefore learn specific skills in order to be able to construct a clinker-built boat themselves. This transference of skills has 'always' gone from master to apprentice. Knowledge about the wood – which type fits to which boat – as well as knowledge about the shaping of the boat, the boats' intended function and the water it will sail in, are all imperative types of knowledge, which must be handed on to the next generation.



The Viking Ship Museum's boatyard constructs new clinker-built boats, in this case, based on a Fejø eel-drifter dating from 1905. Volunteer boat guilds both sail with, and help to maintain, the boats. Photo: Werner Karrasch, Viking Ship Museum.

What will happen in the future?

The clinker-building tradition will not survive on its own, but luckily, there is a broad awareness among private individuals, museums, associations, schools and nationwide organisations. Interest in preserving maritime milieus – and thus ensuring the physical framework for practicing clinker-building traditions – is increasing, among both politicians and the many different partners in harbour areas. Foundations are also becoming aware of the many worthy ship projects.

Initiatives to unite the many players and bearers of knowledge in a stronger collaboration between researchers, practitioners, professionals and enthusiasts have already begun. The goal is to co-ordinate the efforts for preserving knowledge concerning tradition, craftwork and use of the clinker-built boat, as well as recruiting a new generation who will be the recipients of all these inherited immaterial skills, which lie at the heart of our Danish seafaring history and the Nordic/Danish clinker-building tradition.

Clinker-built boats are still used commercially for coastal fishing in northwestern Jutland. Here, it is vital that the vessel in question is a clinker-built boat which is strong, but at the same time flexible enough to withstand being 'stranded' on a daily basis, when they must make the passage in over the sandbanks in order to be hauled up on to the beach. Coastal fishing with these boats is making headway, even if the number of boats is not especially high.

10 years ago, a collaborative project was started with the landing places in Han Herred: Han Herred Havbåde. With financial support from EU funding and the local municipality, a project was begun to renovate/rebuild the older fishing boats as well as establishing an apprenticeship education, led by one of the last boatbuilders who was trained in building coastal boats for fishing from the open strand. This was done in order to preserve this expertise within the tradition of clinker-built coastal boats. Today, the boatyard is an independent company, which builds new boats for the fishermen in Thorup Strand. In all, three apprentices have been trained and a fourth is still taking an apprenticeship. At other places, such as the Viking Ship Museum, new clinker-built boats are regularly constructed for sailing with Danish and foreign tourists and for educational purposes. There is an increasing demand for these sailing trips, which are intended to communicate the intangible cultural heritage from both an historic and modern perspective.

Practitioners and those who can

The various milieus, institutions, associations and nationwide organisations connected to maritime environments where the intangible cultural heritage associated with clinker-building traditions are practised and maintained, are plotted – and regularly updated – on the maritime google map. The map also includes links to the various milieus, which also have a known website or Facebook page. There are both qualified boatbuilders and apprentices engaged in the tradition with constructing clinker-built boats.

This living culture is familiar to the fishermen and sailors who use the boats, but it is also widely known throughout Denmark. There are more than 100 volunteers under

the auspices of Han Herred Havbåde. The Boat Guild at the Viking Ship Museum has over 300 members for its 12 guild boats, and an additional eight boats that are used for educational purposes and sailing with tourists. TS has over 1000 personal members representing 500 vessels. Around 300 of them are clinker-built vessels. All of these volunteer members and owners work daily with maintaining and sailing these clinker-built boats and hereby keeping the Nordic clinker boat traditions alive. In addition to these milieus, there are also many other clinker boat milieus spread around Denmark. You can find them on the aforementioned google map.



Dvørgamoy á Toftum verður mannað. Mynd Regin Debess.

Skráin Livandi mentan

Føroyski báturin – bátasmíð, siðir og brúk

Upprunin er norrøni súðubygdi báturin, men føroyski báturin er vorðin lagaður til umstøðurnar í Føroyum, og bátasmíðir hava í øldir ført handverkið víðari til næstu ættarlið. Hann hevur verið álitíð í fiskiskapi, til veiðu og til flutnings millum oyggjarnar. Føroyski báturin hevur ikki longur sama týdning, og hann verður í dag mest brúktur til kappróður og annað frítíðarvirksemi. Men enn verða føroyskir bátar smíðaðir, og enn hava vøkru bátarnir sín týðandi lut í føroyskari mentan.

Føroyski báturin hevur havt stóran týdning fyri liviumstøðurnar í Føroyum. Hann hevur verið brúktur til fiskiskap, fuglaveiðu, grindarakstur, í landbúnaðinum og til flutnings millum oyggjarnar.

Vinnuliga brúkið er nógv minkað, men føroyski báturin er framvegis í brúki til fiskiskap og til frítíðarvirksemi, og tað er ikki óvanligt at fólk eiga ein føroyskan bát, tó at nógvir av teimum standa so at siga óbrúktir í neystum kring landið.

Í dag eru tað áhugafeløg, sum standa fyri einum stórum parti av virkseminum kring føroyska bátin.

Fleiri feløg eru sett á stovn, ið hava til endamáls at fremja brúk, vitan og varðveiting av føroyska bátinum. Feløgini varðveita eldri bátar, lata nýggjar bátar smíða og skipa fyri útferðum, tiltøkum og frálæru, ikki minst til børn og ung.

Kappróðurin, sum er tjóðarítrótt føroyinga, er við til at vekja áhugan hjá børnum og ungum fyri føroyska bátinum. Summarhálvuna taka fleiri hundrað fólk lut í kappróðrunum, ið eru hæddarpunktið á summarstevnunum kring landið.

Flestu bátarnir, ið verða smíðaðir í dag, eru kappróðrabátar. Onkur hendinga bátur verður eisini smíðaður til einstaklingar og bátafeløg.

Út við 10 bátasmiðir virka í Føroyum í dag, tó at teir ikki virka sum bátasmiðir burturav. Vitanin um bátasmið hefur verið ferd víðari frá einum bátasmiði til annan. Við stóði í aldagamla handverkinum verða stódd og skap á bátinum lagað eftir umstøðum og brúki.

Føroyski báturin sæst sum kappróðrabátur og sum róðrabátur, ofta við páhangsmotori og stundum við segli, sum frambygdur maskinbátur og við húsi.

Søga og bakgrund

Upprunin til føroyska bátin er norrøni súðubygdi báturin, ið hefur umleið tvey túsund ár á baki. Hildið verður tó, at føroyski báturin fekk sítt vakra og sjógóða skap miðskeiðis í 17. øld. Lucas Debes skriver í 1673, at "...en Del øve sig udi at bygge Baader, og bygge de skønne Baader, lette og meget bekvemmer til at sejle med udi disse farlige strømme, saa at de norske Baader ere ikke at ligne ved de færøske".

Føroyski báturin varð brúktur til allan flutning og til fiskari. Báturin var lagaður eftir umstøðunum, so hann var sjógóður og lættur. Nógvastaðni eru lendingarviðurskiftini vánalig og bakkin høgur, og tá hefur føroyski báturin verið góður, tí hann liggur væl í sjónum og er lættur at draga upp á land.

Tað, ið sermerkir føroyska bátin, er konstruktiónin við kjøli og borðum, hálssum og røðum. Í súðubygðum bátum verður kjølurin reistur, og borðini verða síðan sett fyri við kanti yvir kant og klinkað saman. Báturin tekur sítt skap, so hvørt borðini verða sett fyri. Kjølurin er úr eik, og borðini eru úr grann, furu ella lerkaviði.

Bátastøddirnar eru nevndar tríbekkur, tristur, fýramannafar, fimmmannafar, seksmannafar, áttamannafar, tíggjumannafar og seksæringur. Í nýggjari tíð eru nakrir teinæringar eisini smíðaðir.

Føroyskir bátar verða ikki smíðaðir eftir skabelón, men eftir mátistokki, mátum og siðvenju frá eldri bátasmiðum og eftir eygamáli.

Bátasmið kundi ein nevna seg, tá ið ein hevði verið í læru hjá eldri bátasmiði einar tveir vetrar og síðan smíðað tólv bátar. Upprunaliga vórðu bátar smíðaðir úti. Bátasmiðir ferðaðust við amboðum sínum millum bygdir og smíðaðu bátar á staðnum. Seinni komu onnur og størri amboð afturat, og bátarnir vórðu smíðaðir innandura. Vitanin og kunnleikin til bátasmið gekk í arv og serstøk yrkisumhvørvi, har bátasmið var høvuðsyrkið, vóru í Nólsoy og í Mikladali.

Samfelagsligi týðningurin hjá føroyska bátinum broyttist fyrst í 20. øld, tá størri bátar og skip avloystu róðrabátin. Fyrstu kappróðrabátarnir, ið eru serliga lættir og skjótir bátar, vórðu smíðaðir í fyrri helvt av 20. øld, og maskinbáturin, sum er væl størri og tyngri bátur, og sum eitt nú varð brúktur til útróður í Grønlandi, fekk sítt skap miðskeiðis í 20. øld.

Bátasmiðirnir fækkaðust so líðandi í tali og føroyski báturin kom á savn.

Miðlan og frásøgn

Ein týðandi liður í miðlanini og frásøgnini um føroyska bátin er, at hann er sjónligur í gerandisdegnum, og at fólk, serliga børn og ung, kunnu nema sær vitan um bátin, bæði við at vitan um føroyska bátin verður flutt millum ættarlið og við meiri skipaðum tiltøkum. Og nógv ymiskt verður gjørt.

Fleiri áhugafeløg hava frálæru í rógving og sigling fyri børn og ung. Tey skipa eisini fyri tiltøkum og útferðum við føroyskum bátum. Feløgini gera eitt stórt arbeiði í at breiða út kunneikan til føroyska bátin, til rógving og bátasmið.

Kappróðrabátarnir eru sjónligir kring alt landið summarhálvuna, og nógv børn, ung og vaksin, kvinnur og menn eru virkin í nógvu róðrarfeløgnum kring landið. Kappróðurin verður varpaður beinleiðis í Kringvarpi Føroya, og stórir áhugi er fyri kappróðri millum fólk. Róðrarsamband Føroya ger eitt stórt arbeiði at fremja áhugan fyri føroyska bátinum og kappróðrinum í Føroyum.

Bátasmiðir taka ímóti vitjandi, bæði føroyingum og útlendingum og fleiri verkætlanir eru í umbúna at skipa livandi sývn við bátum og bátasmiði.

Í Havn hevur kommunan sett innastu plássini við bátabrúgvvarnar á Kongabrunni av til føroyskar bátar so hesir eru sjónligir og hugna um umhvørvið við bryggjuna.

Fleiri av bygdasøvnunum hava føroyskar bátar í varðveitslu. Tjóðsavnið hevur yvir 30 bátar á goymslu, rúgvismikið myndatiltar, skjøl og gripir, so sum amboð og útgerð hjá bátasmiðum í varðveitslu. Framsýning er um føroyska bátin og bátasmið, og skúlatænastan hjá Tjóðsavninum miðlar vitan um føroyska bátin og føroyskt bátasmið til skúlanæmingar.

Støðan í framtíðini

Áhugin fyri føroyska bátinum er stórir og við øllum tí virkseimi, ið einstaklingar og feløg standa fyri, eru útlit fyri, at føroyska bátinum er lív lagað – í øllum førum í eina tíð.

Størsta hóttanin móti føroyska bátinum og føroyskum bátasmiði er, at marknaðurin fyri føroyskar bátar er lítil, og at bátasmiðirnir gerast alt eldri og fækkast í tali.

Í álitum um føroyskt bátasmið, sum Mentamálaráðið gav út í 2012, verður mælt til, at menna nýggjar vinnumøguleikar fyri siðbundnum bátasmiði. Mælt verður til at seta á stovn eina bátasmiðju sum livandi savn, har handverkið verður varðveitt, samstundis sum bátasmiðir fáa ein vinnuveg við at sýna fram handverkið fyri ferðafólki og skúlaflokkum.

Í álitinum varð eisini mælt til at skipa skeiðstilboð á tekniskum skúla og at støða verður tikin til yrkisútbúgving og lærupláss í bátasmíði. Uttan at lærlingar verða settir við, er skotbráðið umleið 20 ár, til handborna vitanin um føroyskt bátasmíð er burtur.

Tí er neyðugt við tiltøkum, skal føroyskum bátasmíði verða lív lagað.

Tey, ið útinna livandi mentanina, og sum hava vitan um siðaarvin

Føroyski báturin er partur av livandi siðaarvinum hjá stórum parti av fólkinum í Føroyum. Nógv eiga, ella kenna onkran, ið eigur ein føroyskan bát. Nógv hava verið á floti við báti og nógv hava havt ár í hond.

Nógv vitan um føroyska bátin er hjá fólki kring alt landið, eitt nú hjá fólki, ið eru limir í bátafeløgum og í bygdasøvnnum. Bátafeløgini standa fyri tí meiri skipaða partinum av livandi mentanini kring føroyska bátin, og árliga taka fleiri túsund fólk lut í bátastevnum, útferðum, frálæru, hátíðarhaldum og øðrum tiltøkum.

Felagið Teinæringur í Havn og Áhugafelagið Greipur, ið heldur til a Argjum og á Hvítanesi skipa frálæru til skúlabørn og skipa fyri tiltøkum.

Felagið Grindabátarnir í Vági hefur umleið 10 gamlar grindabátar og kappróðrabátar. Bátarnir eru í brúki, bæði í grind og til útferðir, og tá eru bæði ung, tilkomin og eldri, kvinnur og menn við á ferð.

Felagið Naddoddur á Tvøroyri skipar fyri útferðum og hefur felagshús á Hvítanesi á Tvøroyri.

Á Toftum skipar Ánarafelagið Dvørgamoy fyri siðsøguligum tiltøkum og tiltøkum fyri skúlanæmingar.

Øll hesi fólk og feløg eru við til at halda siðaarvin og mentanina kring føroyska bátin livandi.

Róðrarsamband Føroya og tey 33 kappróðrarfeløgini kring landið halda lív í kappróðrinum. Nógv hundrad fólk eru knýtt at kappróðrinum. Fyriskiparar, tey, ið manna bátarnar og tey, ið á onkran hátt stuðla virkseminum, eru øll við til at halda siðaarvin og mentanina kring føroyskan kappróður livandi.

Vitanin um føroyskt bátasmíð er fyrst og fremst hjá teimum bátasmíðum, ið hava nomið sær vitan um og sum útinna handverkið. Bátasmíðirnir eru eini 10 í tali, og ymiskt er, hvussu nógvar bátar, hvør einstakur bátasmíður smíðar. Bátasmíðirnir eru fremstu berarar av livandi mentanini kring føroyska bátin.

Tilvísingar

Føroya Landsbókasavn gav í 1996 út 2. útgávu av bókalistanum *Hin føroyski báturin. Bøkur, greinir og handrit. Eitt úrval*. Í bókalistanum er yvirlit yvir bøkur og handrit, greinar og brot um føroyska bátin. Tilfarið er um bátin sum heild, bátasmíð, bátanøvn, siðir í sambandi við bát, og um hvussu báturin hefur verið brúktur. 88 tilvísingar eru í bókalistanum.

Andras Mortensen, søguførðingur, gav í 2000 út ph.d. ritgerð sína *Hin føroyski róðrabáturin. Sjómentir føroyinga í eldri tíð*.

Tjóðsavnid hefur rúgvismikið myndatilfar og skjalatilfar um føroyska bátin, www.tjodsavnid.fo.

Á heimasíðuni hjá Róðrarsambandi Føroya er tilfar um føroyska bátin og kappróður, www.rsf.fo.

Felagið Grindabátarnir í Vági hevur kunnandi tilfar um bátarnar í felagnum, kunning og myndatilfar frá útferðum og tiltøkum, www.grindabatar.com.

Áhugafelagið Naddoddur hevur kunnandi tilfar á <https://www.facebook.com/groups/520933744603297/about/>.

Felagið teinæringur hevur kunnandi tilfar á heimasíðuni www.batar.fo.

Bátasmiðjan á Kjalnesi hevur kunnandi tilfar á heimasíðuni www.batasmid.com.

Um evnið

Heiti

Føroyski báturin – bátasmíð, siðir og brúk

Bólking í skránni

Siðaarvur av mannamunni

Almenn siðvenja, siðir og hátíðarhald

Vitan og siðvenja viðvíkjandi náttúruni og alheiminum

Siðbundið handverk

Staðseting

Føroyski báturin verður smíðaður og brúktur um alt landið. Bátasmiðir, kappróðrarfeløg, áhugafeløg og einstaklingar við áhuga fyri føroyska bátinum virka um alt landið.

Tey, ið hava latið inn uppskotið

Róðrarsamband Føroya, Felagið Grindabátarnir í Vági, Felagið Teinæringur, Bátafelagið Naddoddur, Áhugafelagið Greipur, Ánarafelagið Dvørgamoy, Jóan Petur Clementsen, bátasmiður, Guðmundur Sjúrdarson Norðbúð, bátasmiður, Kaj Hammer, bátasmiður, Sámal Hansen, bátasmiður, Terji R. Jakobsen, bátasmiður og Tjóðsavnið.

Kontaktpersónur

Annika Dalsgarð

Róðrarsamband Føroya

Hoydalsvegur 23, Postboks 223

100 Tórshavn

Teldupostur rsf@rsf.fo

Telefon 217553 ella 227553

Dagfesting

4. januar 2019

Skrásett

MMRSak: 19/00104 -1, Skráin Livandi Mentan, Føroyski báturin – bátasmíð, siðir og brúk



Dvørgamoy at Toftir being manned. Photo Regin Debess.

Living Culture - an Inventory of Intangible Cultural Heritage in the Faroe Islands

The Faroese Boat – boatbuilding, traditions and use

Its origin is the Nordic clinker-built boat, but the Faroese boat has been adapted for conditions in the Faroe Islands, and boat-builders have passed the craft on to future generations. It was relied upon when fishing, hunting and in transportation between the islands. The Faroese boat is not as important any more, and today it is mostly used in rowing competitions and other leisure activities. But Faroese boats are still being built, and the beautiful boats still play an important part in Faroese culture.

The Faroese boat has had immense importance for living conditions in the Faroe Islands. It has been used for fishing, fowling, whale hunting, in agriculture and for transportation between the islands.

The commercial use has been considerably reduced, but the Faroese boat is still being used in fishing and for leisure pursuits, and it is not uncommon for people to own a Faroese boat although many of them are resting idly in boathouses around the country.

Today interest organizations are responsible for most of the activities concerning the Faroese boat.

Several associations have been established with the purpose to encourage the use, knowledge and maintenance of the Faroese boat. The associations maintain old boats, have new boats built and organize and facilitate clinker boat related activities, particularly for children and young people.

During the summer several hundred people take part in the rowing competitions, which are the main attraction in the summer festivals around the country.

Most boats built today are racing boats. Only exceptionally a boat may be built for an individual or a boat club.

Approximately ten boat-builders are active in the Faroe Islands today although they don't have boatbuilding as their sole occupation. The boatbuilding craft has been conveyed from one boatbuilder to the next. Based on the age-old craft, size and shape are calculated and formed to fit conditions and planned use.

The Faroese boat can be seen as a race boat and a rowing boat, frequently with an outboard motor and sometimes with a sail, and as a motorboat with a house for the engine.

HISTORY AND BACKGROUND

The origin of the Faroese boat is the Nordic clinker-built boat with approximately 2000 years of history. It is believed, however, that the Faroese boat got its beautiful, seaworthy shape in the middle of the 17th century. Lucas Debes writes in 1673 that "...some practise boatbuilding, building the most beautiful boats, light and very advantageous in these dangerous seas, so that the Norwegian boats cannot be compared to the Faroese ones."

The Faroese boat was used for all transportation and for fishery. The boat was adapted to the conditions making it seaworthy and light. In many places the landing conditions are difficult, and where the coast line is steep, the Faroese boat was well suited because it is stable at sea and light to haul ashore.

The characteristics of the Faroese boat is the construction with keel, boat planks and rowing gear. A clinker-built boat has its keel raised, and the planks are subsequently added edge upon edge and riveted together. The boat is formed gradually as the planks are added. The keel is from oak, and the boat planks are from spruce, pine or larchwood.

Boatsizes are mostly named according to the number of rowers: "tristur" and "tribekkur" – a boat with three thwarts, four-oar boat, five-, six-, eight-, ten-oar boat and "seksæringur" – a boat rowed by twelve. In recent times a few "teinæringar" – a boat with ten pairs of oars – have been built as well.

Faroese boats are not built according to a fixed design, but according to measuring stick, key measurements and traditions from older skilled craftsmen and by the builder's eye.

A person could call himself a boatbuilder after apprenticeship with an older boatbuilder for two winters and subsequently having built twelve boats. Originally boats were built out of doors. Boatbuilders would travel from village to village with their tools, building boats on the spot. Later other bigger tools were added, and the boats were built inside. The knowledge and skills of boatbuilding were passed on, and special professional environments with boatbuilding as the main profession, were to be found in Nólsoy and Mikladalur.

The social significance of the Faroese boat changed in the beginning of the 20th century when it was substituted by bigger boats and ships. The first racing boats, which are particularly light and fast boats, were built in the first half of the 20th century, and the motor boat - a considerably bigger and heavier boat, used for example in fishing in Greenland, got its shape in the middle of the 20th century.

The number of boatbuilders has been decreasing steadily, and the Faroese boat was transferred to the museum.

PRESENTATION AND NARRATIVE

An important element of the presentation and narrative of the Faroese boat is its visibility in everyday life and the opportunity for people, particularly children and young people, to acquire knowledge about the boat, both by transmission between generations and by organized clinker boat experience. And much is being done.

Several interest groups organize lessons in rowing and sailing for children and young people. They also organize activities and trips with Faroese boats. The organizations do great work by spreading knowledge about the Faroese boat, as well as about rowing and boat building.

The racing boats are evident around the country throughout the summer, and many children, young and adults are active in the many rowing associations in the country. The rowing competition is broadcast live on Faroese Radio (Kringvarp Føroya), and there is vast interest in rowing competitions among people. The National Rowing Association (Róðrarsamband Føroya) is actively encouraging interest in the Faroese boat and the rowing competitions in the Faroe Islands.

Boatbuilders receive visitors, both Faroese and foreigners, and several projects are being planned to create living museums with boats and boatbuilding.

In Tórshavn the City Council has reserved the innermost spaces at the boat bridges in the harbour - on the Kongabrágv - for Faroese boats so that they are easily admired, lending a charming atmosphere to the harbour area.

Several local museums have Faroese boats in custody. The National Museum has more than 30 boats in store, extensive collections of images, documents and artefacts, such as boatbuilder's tools and gear in safe keeping. The Faroese boat is on exhibition, and the school service in the National Museum imparts knowledge of the Faroese boat and Faroese boatbuilding to students.

FUTURE SITUATION

There is great interest in the Faroese boat, and given all the activities instigated by individuals and associations its prospects seem good – at least for some time.

The biggest threat to the Faroese boat and Faroese boatbuilding is the smallness of the market and the fact that boatbuilders are growing older and fewer in numbers.

A report on Faroese boatbuilding published by the Ministry of Culture (Mentamálaráðið) recommends the development of new business opportunities for traditional boatbuilding. The recommendation is for the establishing of a boatbuilding yard as a living museum where the craft is preserved while boatbuilders get a job opportunity presenting the craft for tourists and school classes.

The report also recommended organizing courses on Technical College and a stand on vocational education and apprenticeships in boatbuilding. With no apprentices in the making, it will only be c. 20 years until the manually transmitted knowledge of Faroese boatbuilding will be gone.

That is why measures are necessary to save the Faroese boat.

THOSE WHO PERFORM INTANGIBLE CULTURE AND HAVE KNOWLEDGE OF THE TRADITIONAL HERITAGE.

The Faroese boat is part of the intangible culture belonging to most people in the Faroe Islands. Many people own a boat or know someone who does. Many have been out fishing in a Faroese boat, and many have tried to use an oar.

Much knowledge about the Faroese boat rests with people all around the country for example members of boat organizations and local museums. The boat associations organize activities related to living culture involving the Faroese boat, and every year thousands of people join in boat festivals, outings, courses, celebrations and other arrangements.

The association *Teinæringur* in Tórshavn and the interest group *Greipur* in Argir and Hvítanes arrange lessons for schoolchildren and other activities.

The association *Grindabátarnir* (*The pilot whale boats*) in Vágur has about ten old pilot whale boats and racing boats. The boats are being used both in pilot whale hunt and for excursions, engaging both young people and grown ups and elderly people, both men and women.

The association *Nadoddur* in Tvøroyri arranges excursions and they have a club house in Hvítanes in Tvøroyri.

In Toftir the interest group *Dvørgamoy* organizes culture-historical events as well as events for students.

All these people and associations combine to keep the cultural heritage involving the Faroese boat alive.

Róðrarsamband Føroya (The Faroese Rowing Association) and the 33 boatrace clubs around the country keep rowing competitions alive. Several hundred people are involved in the boatraces. The organizers, the boat crews, and those supporting the activities one way or other keep the cultural heritage concerning Faroese boatrace alive.

The expertise in Faroese boatbuilding rests first and foremost with the boatbuilders who have acquired the knowledge and perform the craft. There are approximately ten boatbuilders, and it varies how many boats each of them builds. The boatbuilders are the leading bearers of the living cultural heritage concerning the Faroese boat.

REFERENCES

The National Library (Føroya landsbókasavn) in 1966 published the second edition of the booklist The Faroese Boat. Books, articles and manuscripts. A selection. (Hin føroyski báturin. Bøkur, greinir og handrit. Eitt úrval). In the booklist there is a survey of books, articles and extracts about the Faroese boat. The material is about the boat in general, boatbuilding, boatnames, traditions in relation to boats and about the use of the boat. 88 references are in the booklist.

Andras Mortensen, historian, published his ph.d. thesis in 2000: *The Faroese Rowing Boat. Maritime culture in the Faroe Islands in the old days. (Hin føroyski róðrabáturin. Sjómentir føroyinga í eldri tíð).*

The National Museum (Tjóðsavnid) has a large collection of pictures and documents about the Faroese boat, www.tjodsavnid.fo.

The webpage of Róðrarsamband Føroya (The National Rowing Association of the Faroe Islands) contains material on the Faroese boat and boatracing, www.rsf.fo

The Association Grindabátarnir in Vágur has informative material about their boats, presentation and pictures from excursions and arrangements, www.grindabatar.fo

The interest club Nadoddur has informative material on <https://www.facebook.com/groups/520933744603297/about/>.

The association Teinæringur has informative material on the homepage www.batasmid.com

About the subject

Title

The Faroese Boat – boatbuilding, traditions and use.

Classification in the inventory

Oral cultural tradition

General tradition, customs and festivities

Knowledge and tradition concerning nature and the universe

Traditional workmanship

Location

The Faroese boat is built and used all over the country. Boatbuilders, boatrace clubs, interest groups and individuals with an interest in the Faroese boat are active around the country

Submitting parties

Róðrarsamband Føroya (The National Rowing Association of the Faroe Islands), Felagið Grindabátarnir í Vági (The Grindaboat Association in Vágur), Felagið Teinæringur (Ten Pairs of Oars Society), Batafelagið Naddoddur (Naddoddur Boat Society), Áhugafelagið Greipur (Greipur Boat Society), Ánarafelagið Dvørgamoy (Dvørgamoy Boat Society), Jóan Petur Clementsen, self-employed boat builder; Guðmundur Sjørðarson Norðbúð, self-employed boat builder; Kaj Hammer, self-employed boat-builder; Sámal Hansen, self-employed boat-builder; Terji R.Jakobsen, self-employed boat-builder and Tjóðsavnið (The National Museum).

Contact person:

Annika Dalsgarð

Adress: Róðrarsamband Føroya (The National Rowing Association of the Faroe Islands)

Hoydalsvegur 23, Postboks 223

100 Tórshavn, The Faroe Islands

E-mail adress: rs@rsf.fo

Telephone number +298 217553 or +298 227553

Date

January 4, 2019

Registration

MMRSak: 19/00104-1; Living Culture – an inventory of intangible cultural heritage in the Faroe Islands, The Faroese boat – boatbuilding, traditions and use.