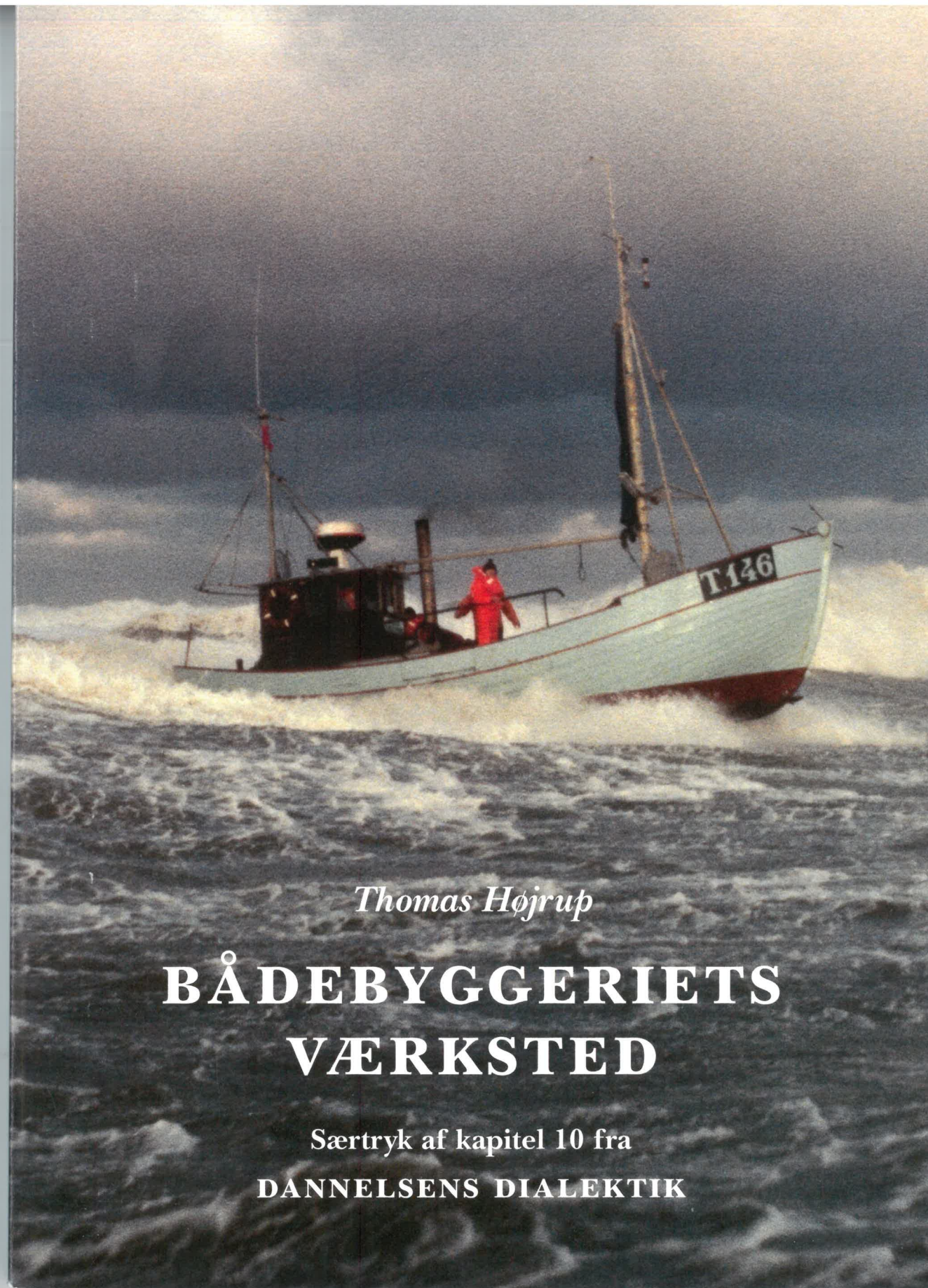




Thomas Højrup

BÅDEBYGGERIETS VÆRKSTED

Særtryk af kapitel 10 fra
DANNELSENS DIALEKTIK

BÅDEBYGGERIETS VÆRKSTED

Særtryk af kapitel 10 fra
DANNELSENS DIALEKTIK

af Thomas Højrup

MUSEUM TUSCULANUMS FORLAG
KØBENHAVNS UNIVERSITET
2002

Indhold, Kapitel 10

Skrogform og bordfacon I	348
Fra havbåd til kystbåd	348
Hvordan opdager og genskaber vi havbådebyggeriets former i kystbåden?	352
 Skrogform og bordfacon II	 358
Om at lokalisere en form ved at lede efter dens udgangspunkt	358
Videnskabsteoretiske overvejelser over formbegrebet i den materielle folkelivsforskning	373
 Plancher	
Noter	I
Indholdsfortegnelse til hele bogen	VII

Bådebyggeriets værksted. Skrogform og bordfacon I og II
© 2002, Thomas Højrup og Museum Tusculanums Forlag
Sats og tryk: Narayana Press, Gylling
ISBN 87 7289 786 4

Udgivet med støtte fra Nordea Danmark Fonden

Uændret genoptryk af kapitel 10, side 348-384 i:
Dannelsens dialektik. Etnologiske udfordringer til det glemte folk
© 2002, Thomas Højrup og Museum Tusculanums Forlag
Tegninger: Thomas Højrup, s. 368, 372, pl. 21ø;
Morten Kvist Jensen & Jes Kromann, s. 353; Peter Madsbøll, pl. 6n, 7n.
Rentegning: Pernille Sys Hansen, Jes Kromann.
Sats: Narayana Press, sat med New Baskerville
Papir: hhv. 100g Book Design Smooth og 130g Lumisilk
Printed in Denmark by Narayana Press, Gylling
ISBN 87 7289 785 6

Omslagsfoto: Arne Baltesen

Fotografer:
Arne Baltesen, pl. 22, 23, 24; Arne Baltesens album, pl. 21n;
Arne Emil Christensen, pl. 6, 20; Peter Elle, pl. 3n;
Flemming Gjedde, pl. 10, 16ø;
Thomas Højrup, pl. 2n, 4, 5, 7, 8, 9, 11, 16n, 17, 18, 19;
Martin Konges album, pl. 1; Kirsten Monrad Hansen, pl. 9n, 12, 13, 14, 15;
Aage Pedersen, pl. 3ø, 25; Jens Steffensen, pl. 2ø.

Museum Tusculanums Forlag
Njalsgade 92
DK-2300 København S
www.mtp.dk

KAPITEL 10

Bådebyggeriets værksted

Skrogform og bordfacon I og II

Fra gammel tid har en af verdens største trafikårer på et stykke af sin vej fulgt den jyske vestkyst, den ene vej kommende fra Vadehavet og kanalegnene på vej til enten Øresund og Østersøen eller Norskehavet, den anden vej kommende fra Østersøen eller fra Norge og Nordatlanten på vej mod Vesterhavet og den Engelske Kanal. Fra Friesland og til Skagen tog havboerne del i den dertil knyttede skudefart fra et utal af landingspladser i læ af revlerne langs kysten og i ly af dens rev, pynter og fjordmundinger. De sejlede på Altona og Nederlandene, på England og Norge samt til København og Østersøegnene. Fra Blåvandshuk til Skagen – i nyere tid ikke mindst fra Agger til Højen på Jyllands Nordstrand – udviklede havboerne deres skuder med henblik på at kunne navigere ud og ind over revlerne langs kysten. I modsætning til vadehavets fladbundede everter, har den klinkbyggede kølbåd altid været foretrukket på den åbne kyst. Det var nødvendigt at kunne krydse ud fra land og at kunne løbe med søen i land, også selvom der stod brænding. Sådan er det fortsat, selvom moderne maskineri har afløst de gamle kystbådes håndkraft og sejlkraft.

På Jyllands Nordstrand, mellem den jyske vestkyst og Skagen, kaldtes fartøjerne tidligere for “sandskuder”, egnede som de var til at blive sat i havet og at lande op på sandet igen samt trukket op og ned over stranden alt efter vejr og vind. I sin *Beskrivelse over Thy* skriver Knud Aagaard i 1802: “Det er almindeligen sagt og troet, at disse skibe er fladbundede, men de er alle kølbyggede, skønt ikke med meget skarp køl.” Han siger videre: “En hovedegenskab ved disse skuder er elasticitet, til den ende forbindes de ikke med jern, men med træagler, især af enebærtræ.” At blive trukket op og ned over stranden stiller krav til en havbåd, ligesom det gør at navigere ind og ud mellem revlerne. Sandskuden og vore dages moderne kystbåd udmærker sig ved at forene de to krav i en skrogform, der egner sig til såvel kystboernes særlige navigationskunst på havet, som den kunst hvormed de flytter rundt med deres fartøjer på land. Skrogform, bordfacon og elasticitet er fortsat afgørende for bådenes duelighed. Men hvordan?

Det følgende er et uændret genoptryk af kapitel 10 i bogen *Dannelsens Dialektik*, hvis samlede indholdsfortegnelse er at finde efter noterne. Kapitlet beskriver arbejdet med at begribe havbådens hemmeligheder i forbindelse med brug og bygning af nye kystbåde til det moderne havfiskeri.

Indhold, Kapitel 10

Skrogform og bordfacon I	348
Fra havbåd til kystbåd	348
Hvordan opdager og genskaber vi havbådebyggeriets former i kystbåden?	352
Skrogform og bordfacon II	358
Om at lokalisere en form ved at lede efter dens udgangspunkt	358
Videnskabsteoretiske overvejelser over formbegrebet i den materielle folkelivsforskning	373
Plancher	
Noter	I
Indholdsfortegnelse til hele bogen	VII

Bådebyggeriets værksted. Skrogform og bordfacon I og II
© 2002, Thomas Højrup og Museum Tusculanums Forlag
Sats og tryk: Narayana Press, Gylling
ISBN 87 7289 786 4

Udgivet med støtte fra Nordea Danmark Fonden

Uændret genoptryk af kapitel 10, side 348-384 i:
Dannelsens dialektik. Etnologiske udfordringer til det glemte folk
© 2002, Thomas Højrup og Museum Tusculanums Forlag
Tegninger: Thomas Højrup, s. 368, 372, pl. 21ø;
Morten Kvist Jensen & Jes Kromann, s. 353; Peter Madsbøll, pl. 6n, 7n.
Rentegning: Pernille Sys Hansen, Jes Kromann.
Sats: Narayana Press, sat med New Baskerville
Papir: hhv. 100g Book Design Smooth og 130g Lumisilk
Printed in Denmark by Narayana Press, Gylling
ISBN 87 7289 785 6

Omslagsfoto: Arne Baltesen

Fotografer:
Arne Baltesen, pl. 22, 23, 24; Arne Baltesens album, pl. 21n;
Arne Emil Christensen, pl. 6, 20; Peter Elle, pl. 3n;
Flemming Gjedde, pl. 10, 16ø;
Thomas Højrup, pl. 2n, 4, 5, 7, 8, 9, 11, 16n, 17, 18, 19;
Martin Konges album, pl. 1; Kirsten Monrad Hansen, pl. 9n, 12, 13, 14, 15;
Aage Pedersen, pl. 3ø, 25; Jens Steffensen, pl. 2ø.

Museum Tusculanums Forlag
Njalsgade 92
DK-2300 København S
www.mtp.dk

KAPITEL 10

Bådebyggeriets værksted

Skrogform og bordfacon I og II

Fra gammel tid har en af verdens største trafikårer på et stykke af sin vej fulgt den jyske vestkyst, den ene vej kommende fra Vadehavet og kanalegnene på vej til enten Øresund og Østersøen eller Norskehavet, den anden vej kommende fra Østersøen eller fra Norge og Nordatlanten på vej mod Vesterhavet og den Engelske Kanal. Fra Friesland og til Skagen tog havboerne del i den dertil knyttede skudefart fra et utal af landingspladser i læ af revlerne langs kysten og i ly af dens rev, pynter og fjordmundinger. De sejlede på Altona og Nederlandene, på England og Norge samt til København og Østersøegnene. Fra Blåvands-
huk til Skagen – i nyere tid ikke mindst fra Agger til Højen på Jyllands Nordstrand – udviklede havboerne deres skuder med henblik på at kunne navigere ud og ind over revlerne langs kysten. I modsætning til vadehavets fladbundede everter, har den klinkbyggede kølbåd altid været foretrukket på den åbne kyst. Det var nødvendigt at kunne krydse ud fra land og at kunne løbe med søen i land, også selvom der stod brænding. Sådan er det fortsat, selvom moderne maskineri har afløst de gamle kystbådes håndkraft og sejlkraft.

På Jyllands Nordstrand, mellem den jyske vestkyst og Skagen, kaldtes fartøjerne tidligere for “sandskuder”, egnede som de var til at blive sat i havet og at lande op på sandet igen samt trukket op og ned over stranden alt efter vejr og vind. I sin *Beskrivelse over Thy* skriver Knud Aagaard i 1802: “Det er almindeligen sagt og troet, at disse skibe er fladbundede, men de er alle kølbyggede, skønt ikke med meget skarp køl.” Han siger videre: “En hovedegenskab ved disse skuder er elasticitet, til den ende forbindes de ikke med jern, men med træagler, især af enebærtræ.” At blive trukket op og ned over stranden stiller krav til en havbåd, ligesom det gør at navigere ind og ud mellem revlerne. Sandskuden og vore dages moderne kystbåd udmærker sig ved at forene de to krav i en skrogform, der egner sig til såvel kystboernes særlige navigationskunst på havet, som den kunst hvormed de flytter rundt med deres fartøjer på land. Skrogform, bordfacon og elasticitet er fortsat afgørende for bådenes duelighed. Men hvordan?

Det følgende er et uændret genoptryk af kapitel 10 i bogen *Dannelsens Dialektik*, hvis samlede indholdsfortegnelse er at finde efter noterne. Kapitlet beskriver arbejdet med at begribe havbådens hemmeligheder i forbindelse med brug og bygning af nye kystbåde til det moderne havfiskeri.

Skrogform og bordfacon I

Et projektforslag i Skibsbevaringsfonden august 1997.

DETTE INDLÆG introducerer kort den problemstilling, der ligger bag undertegnede forslag til Skibsbevaringsfonden om at sikre kystbåden *T 80, Jammerbugten* af Lild Strand imod fysisk ophugning, sætte den i et "bådbibliotek" og her bruge den til at udforske formgivning, opmåling og plankeudfoldning¹ i klinkbyggede² både. Studierne tænkes udført i samarbejde med bådebygger Peter Madsbøll på Hannæs, der er fuldtidsbeskæftiget med at reparere og nybygge klinkbyggede både til erhvervsmæssigt fiskeri. I det nordvestjyske havfiskeri fra åben strand bruges den klinkbyggede båd stadig under de ekstreme forhold, som både skyldes det åbne hav og at de op til femogtyve tons store fiskerbåde dagligt sejler ud og ind gennem brændingen og bliver trukket direkte op på stranden, når de lander. Der er derfor en enestående mulighed for her at udforske bådformer i samarbejde med folk, hvis erfaringer og viden hviler på daglig fornyelse og brug af skibene og på generationers erfaringer med deres anvendelse fra den åbne kyst. Specielt formbegrebets idé vil være i fokus og forskellige opfattelser af, hvad *former* er, vil blive prøvet af i teori og praksis. Tesen er, at vi i stedet for at betragte formen som det modsatte af indholdet, det funktionelle som det modsatte af en formssag, skal anskue formgivningen som det essentielle forhold imellem et skibs bygning og brug, der er kernen i dets idé. Ved at udforske en bådtypes idé vil vi forsøge at opnå den dybere indsigt i bådebyggeriets formverden, der er nødvendig for at begribe bådebyggerkunsten som en praksis, hvis æstetik er intimt forbundet med formernesuelighed. Og ikke primært et spørgsmål om stil og værdier, som moderne kulturforskere gerne gør kulturvariationer til.

Fra havbåd til kystbåd

På den nordvestjyske kyst drives erhvervsvfiskeri fra åben strand, som det blev drevet i det meste af verden, før havnebyggeri blev muligt og rentabelt. Til forskel fra den tredie verdens udbredte kystfiskeri er det et gennemmotoriseret kystfiskeri, vi har i Europa, og i Nordjylland er det moderne kystfiskeri fuldt på højde med fiskeri fra havn. Der er 8 landingspladser fra Thyborøn til Hirtshals. Fra 5 af disse bruges fortsat klinkbyggede kystbåde på 5 – 25 tons. Frem til 1960'erne udvikledes og byggedes denne bådtype – af havboerne i Thy og til dels Han Herred kaldet *havbåde* – særlig på de tre landingspladser Stenbjerg, Vorupør og Klitmøller, men i mindre udstrækning også i Løkken og Lønstrup. Bådebyggerlæggerne fra Thy stod i lære hos hinanden (med Chri-

sten Thomsen i Sønder Vorupør som den store læremester sidst i 1800-årene). De konkurrerede indbyrdes på pris og fornyelse og gik meget op i havbådenes skrogformer. Hvert havbådebyggeri havde sit snit i stævn og agterende. Smukke former og kunstnerisk udtryk indtog en eksplicit plads i drøftelserne af en havbåds fortrin og ulemper. På mange havbåde fra 1920'erne, 1930'erne og 1940'erne blev krumme stævne, forskibenes spring³, agterspejlenes⁴ hjertefacon eller hækkens⁵ elegance drevet til det yderste.

Af til dels vilkårlige årsager var der fra begyndelsen af 1970'erne ingen sønner, som førte nybyggeriet af havbåde videre på de gamle bådebyggerier ved havet. En søn slog sig på omkringkørende reparation og udskiftning af slidplanker⁶. En anden byggede værft ved beddingen i Hanstholm for også at kunne satse på kravelbyggede⁷ kuttere. På pladserne fra Lild Strand i nordøst til Stenbjerg i syd regnede mange med, at kystfiskeriet ville forsvinde med den daværende generation af midaldrende fiskere. Tilsanding eller bortskylning af stranden på landingspladserne gav i flere tilfælde stødet til, at spillet⁸ nedlagdes, og bådene flyttedes til Hanstholm havn. På de to pladser nordøst for Lild, Thorupstrand og Slettestrand stod imidlertid en ny generation af unge kystfiskere klar til at investere i nye fartøjer. De drev deres erhverv med godt udbytte og var fast besluttede på, at kystfiskeriet fra deres hjembyer skulle overleve. Folk herfra kørte i begyndelsen af 1970'erne rundt for at finde et bådebyggeri, der ville bygge nye kystbåde.

Et sådant bådebyggeri fandtes i Løgstør, hvor to yngre bådebyggerisvende var gået fra byens skibsværft, da dette ville satse på stålskibsbyggeri. De overtog bådebyggeriet ved byens gamle bedding og var interesserede i at komme i gang med nybyggeri til de driftige havboere i de nærliggende kystfiskerlejer. Deres faglige baggrund var dels kravelbygning af kuttere, dels klinkbygning af motorjoller til fiskeri på Limfjorden. De så det som en udfordring at bygge en "kystbåd" – altså en båd "ud til" kystfiskeriet på havet.

Bådebyggerne fra fjorden besøgte de gamle havbådebyggerier i Thy for at få noget at vide om, hvordan man bygger en kystbåd, men fik ingen gode råd med sig hjem. "Det ka' I et!" sagde fiskerne i Vorupør til dem, da de nede ved havet forklarede, hvorfor de gik rundt og så på bådene. De kunne dog godt få lov at låne et sæt skabeloner⁹ fra et af havbådebyggerierne til at bygge efter. Desuden målte de selv en ældre havbåd op på Slettestrand. Flere værfter ved Limfjorden tog konkurrencen op og fik bestillinger på nye både til kystfiskerne.

Gennem de næste tyve år byggede Thisted Skibsværft, Løgstør Bådebyggeri og Bådebyggeriet i Aalborg fiskerihavn årligt en eller flere nye både til plad-

serne i Han Herred og efterhånden også til Vorupør. De ældre fiskere regnede dem ikke for smukke skibe sammenlignet med de gamle havbåde, men de havde en "ny dåbsattest", og selvom de lå mere uroligt på havet, viste de i flere storme at bjærge sig udmærket hjem. De fik højere lønning¹⁰ og større styrehuse, end mange "kystbåde" hidtil havde haft. Og de blev samlet med stor præcision og omhu.

Værfterne og bådebyggerierne ved fjorden fik vanskeligt ved at klare sig, da fjordfiskeriet svandt ind og havfiskeriet nåede over grænsen for fortsat ekspansion. I anden halvdel af 1990'erne lukkede selv det velrenommerede Løgstør Bådebyggeri. Den ene søn, der havde været i mesterlære, tog andet arbejde. Flådereduktionerne i forbindelse med fiskeriets strukturrationalisering gjorde det vanskeligt for unge fiskere at få fiskeritilladelse til en ny kystbåd, med mindre en gammel blev hugget op. Hidtil havde en ung mand kunnet starte med at købe en ældre båd billigt, slide den op eller modernisere og sælge den videre, spare op og få råd til at bestille en ny. Derfor hørte det løbende nybyggeri af fiskerbåde op og kun reparation og udskiftning af slidplanker syntes i længere tid fremover at kunne give arbejde for enkelte bådebyggere, der ville tage rundt og arbejde på landingspladserne.

Anton Bonde, hvis farfar Amel Bonde og far Christen Jensen Bonde drev det berømmede havbådebyggeri i Stenbjerg, levede på dette tidspunkt som omkringkørende bådebygger af at udskifte slidplanker og udføre reparationer. En ung svend fra det nedlagte Thisted Skibsværft, Peter Madsbøll, så også en mulighed for at skabe sig et udkomme ved at etablere et omkringkørende værksted ligesom den aldrende Anton Bonde. Peter Madsbøll havde i sin læretid på Thisted Skibsværft været med til at totalrenovere den gamle havbåd *Thabor* af Vorupør og havde som svendestykke bygget stævn og krydserhæk¹¹ på den ene af de tre nybygninger, værftet leverede til Nørre Vorupør, efter at de gamle havbådebyggerier i Stenbjerg, Vorupør og Klitmøller var holdt op.

Efter et halvt årtis pause i nybygningen af klinkbyggede både til kystfiskerne, der efterhånden blandt fiskerne i Han Herred blev kaldt "kystbåde", mens ordet "havbåd" her gik af brug, og en ophugningsordning, der har taget omkring en håndfuld gamle og nyere kystbåde (som jeg derfor også i det følgende vil kalde dem) ud af fiskeriet, er der i dag en generation af kystfiskere på vej, der drøfter mulighederne for at få bygget nye både. Nye, hurtiggående skrogformer og nye materialer såsom aluminium og glasfiber bliver overvejet, og adskillige glasfiberjoller er allerede prøvet af i Lild, Løkken, Lønstrup, Vorupør, Thorupstrand og Slettestrand. I 1997 er det Thorupstrand,

Lild Strand og Nørre Vorupør, der er de største kystfiskerlejer, med Thorups 15 både som de fleste og driftigste.¹² Et andet aspekt er, at mange taler om fordelene ved at fiske med énmandsfartøjer. Også i Thorup, hvor de unge holder hinanden til ilden, og fiskeriet foregår med store både og op til firemandsbesætninger, der ofte sejler langt og bruger mange redskaber "for at være med", taler flere om, at de kunne tænke sig at lægge om til mindre både og drive fiskeri ene mand.

Denne diskussion præges af det forhold, at mens man under snurrevodsfiskeri skal jage fisken sammen (vodtovene skræmmer fisken ved at hvirvle sandet op fra havbunden), så fanges fisken med garn, ved at redskabet gøres så usynligt, at fisken *ikke* skræmmes af det.¹³ De to teknikkers virkemidler er med andre ord hinandens direkte negation. Er havet "tykt" (uigennemsigtigt), er det svært at jage, men let at skjule noget ved havbunden, mens det omvendte er tilfældet, når vandet er klart. Det veksler med andre ord fra dag til dag og i løbet af en dag – med vind og strøm – hvilken fangstteknik, der har de bedste vilkår. Det ideelle ville derfor være at have begge redskabsformer med ombord, så man altid kunne bruge den bedst egnede. Konsekvensen af denne filosofi er, at bådene og udhalingsspillet skal være større og ikke mindre. Den modsiges imidlertid af en modsat filosofi, der siger, at forsøget på at realisere idealet ved at ophæve negationen slet ikke giver bedre fiskeri i virkelighedens verden. Argumentet er, at man i en given situation altid må vælge enten den ene eller den anden teknik, og videre: I praksis at få noget ud af den valgte teknik kræver tid. Tid til at finde den fisk, der kan fanges med denne teknik, og tid til at koncentrere sig om at gribe fangsten af denne fisk an på den helt rigtige måde under de aktuelle vilkår. Men tiden er begrænset, den går, og den får en ende, ligesom man kun kan være ét sted ad gangen, så det er en illusion at tro, at man kan gøre to ting på én gang tilstrækkelig grundigt til, at bare den ene af dem lykkes. Gør man alligevel forsøget, vil tanken om, at man hellere skulle bruge den anden teknik, sejle et andet sted hen osv. forstyrre arbejdet med den første, så resultatet er stress og forvirring snarere end optimalt fiskeri. Konsekvensen af denne filosofi er, at bådenes størrelse skal bestemmes af de enkelte fangstteknikkens konkrete krav og ikke af en drøm om at kunne alt på én gang.

En af de konkrete bekymringer, der optager kystfiskerne, når det drejer sig om nye og gamle materialer, er: "Kan det holde?" En båd, der lander på den åbne kyst, skal kunne holde til i brændingen at falde flere meter ned på en hård sandrevle igen og igen under landing i frisk vejr. Også når sandet er fyldt af limsten, flinteblokke og rullesten. Ikke blot hælen¹⁴ under roret, men også skibsbunden rammer ofte hårdt og skævt på revlerne i landingen og under

udsætningen. Den skal kunne holde til under vanskelige udsejlingsforhold at bakke ud til revlen og med motoren gående for fuld kraft spule sig igennem den med skruevandet, selvom det måske varer en time, hvor båden ligger og hugger i bunden ved hver bølge, der løfter den. Erfaringen med bådene fra Limfjordens bådebyggerier er, at bordene¹⁵ på udsatte steder i skroget i længden godt kan være tilbøjelige til at revne og flække. Også på både, der ellers er uhyre fint og stærkt sat sammen. Ved for- og agterstævnene kan de også være tilbøjelige til at ville skille ad, mere end de gamle kystbåde gør. Det bliver diskuteret, om bådene fra fjorden vil få den alder, som nogle af de gamle kystbåde har. De nye både er ikke nødvendigvis stærkere, fordi de er kraftigere bygget. Både de gamle og de nye udsættes i dag for hårdere belastninger, end bådene tidligere gjorde. De har større maskinkraft og mere overbygning. De bærer flere og tungere redskaber, sejler længere bort og fisker i dårligere vejr. Det er en kendt erfaring, at en generation af ikke (ifølge ideen) hensigtsmæssigt byggede skibe godt kan gå så hårdt ud over en skibstypes renommé, at folk vil have noget andet i stedet.¹⁶

Hvordan opdager og genskaber vi havbådebyggeriets former i kystbåden?

Mange kystfiskere er endnu i 1997 enige om, at en god(t) klinkbygget kystbåd af træ "kan holde". Den er smidig og kan derfor tage imod de knubs, den får, uden at blive læk og leddeløs. Når man inde fra stranden ser en tomastet kystbåd lande i frisk vejr, kan man se masterne sveje til hver sin side, fordi forskib og agterskib vrider sig i forhold hinanden. Nogle både er også kendte for at "smyge sig op som en orm", når de bliver "hebet" op over en ujævn strand. Det klinkbyggede skrogs måde at arbejde på er afgørende for dets styrke. Samtidig er den klinkbyggede båd det skib, man lettest kan udskifte alle dele i, bygge om på og få bygget efter individuelle ønsker. En klinkbygget båd er som et samlesæt, hvori alle komponenter kan skiftes ud direkte på stranden og i praksis jævnligt bliver det.¹⁷ Det er derfor ikke urealistisk, at de tilbageværende bådebyggerier på egnen igen vil blive spurgt, om de kan bygge en kystbåd, formentlig i første omgang til énmandsfiskeri. Peter Madsbøll er i dag næsten ene om at leve som omkringkørende bådebygger. Han er for få år siden om vinteren begyndt at bygge nye "havpramme"¹⁸ til Vorupør. Her er landingsforholdene og havet så voldsomt, at glasfiberjoller ikke har kunnet slå an, og da fiskeriet med havpramme er indbringende, har der løbende været bygget små og større havpramme hertil. To prambyggere, der stammede fra Vorupør, leverede for få år siden deres sidste havpram, og det er dette nybyggeri, Peter Madsbøll nu har satset på. Hans første pramme anses for gode og smukke skibe selv i det kritiske vorupørmiljø.



Hverdagskost på en kystlandingsplads. Båden Niels Juel, der lander op, får den sidste lussing af en stoksø, inden den når op på brinken, hvor Klitmøllers flåde af motoriserede havbåde og snyderiggede snarer holder til i læ af Ørhage, 1940'erne.



Øverst: Klitmøllers shipshaped landingsplads i 1960'erne da den var præget af seamanship, ekspertise i krogfiskeri og nyt dieselmaskineri samt bådebyggerne Mortensen og Bondes avantgardistiske eksperimenter.

Nederst: Den gamle havbåd Bihama af Løkken fremtræder i 2002 som ny og er et godt eksempel på det gamle mundheld: "Så længe der er træ i kongens skov, behøver skibet ej at forgå." Det hele skiftet ud af løkkenfiskerne selv.

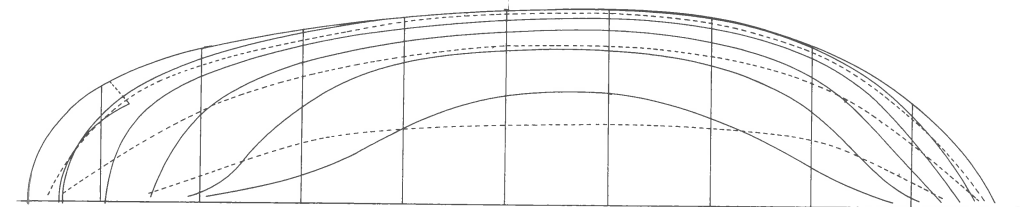
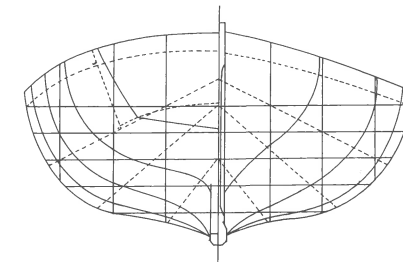
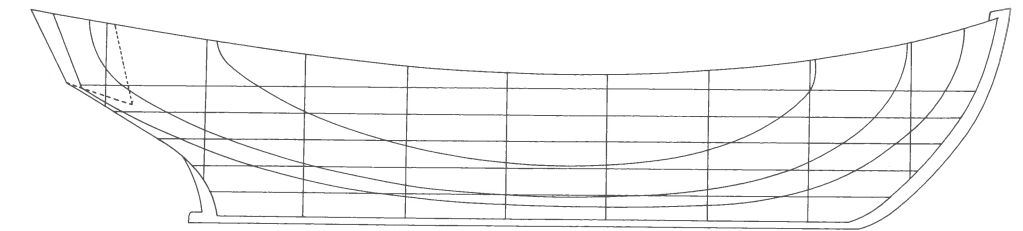
Øverst: Slettestrand med en af Eron Andersens havbåde fra Nørre Vorupør i forgrunden. Forskibet samler den brede bund op i en fyldig stævn, der skærer vandet lige over kølen, men har så stor bæreevne over vandlinien, at den kan surfe på en høj sø uden at skære på tværs. I baggrunden to Løgstørbåde bygget tidligt i 1970'erne, hvis bordforløb umiddelbart ser mere lige ud end havbådens, selvom det forholder sig omvendt.

Nederst: 3 forskellige måder at løse agterskibets dialektik på: spidsgattet, agterspejl og rundbuet hæk. Den rundbuede hæk formår at forsoner den største bredde med den laveste dybgang og danner alligevel et skarpt undervandsskrog, der sikrer, at propeller og ror skæres så dybt ned, at skruvandet under alle omstændigheder bevarer bådens styreevne.



Den af Peter Ninn Thomsen byggede vorupørbåd Jammerbugten af Lild Strand, 1982.

Planche 3 nederst: Det har været brugt at ballaste de spejlgattede både ned med sten ude i agterrummet, når man skulle på langfart og derfor være sikker på at kunne løbe i høj sø. Bådebygger Peter Mortensen forsynede de nye Klitmøllerbåde, der fik rundbuet hæk, med et vandtæt skod lige agten for rorstammen og et hul agten for dette med en prop til at trække ud, så hækken kunne løbe fuld af vand og virke som en vandballasttank. Ligesom stenballasten kunne den vandfyldte hæk trykke agterskibet tilstrækkeligt langt ned til, at bådene blev i stand til både at "løbe kroge" og at løbe fuld fart med søen – "tage rend" som de kalder det i Klitmøller – uden at miste styreevnen. Løkken landingsplads i 1970'erne.



Harbåd T80 Jammerbugten af Lild Strand

Bygget 1938 af Peter Ninn Thomsen, Nørre Vorupør

Kendingsmål: 8,2 m lang, 3,6 m bred, 1,1 m dyb

Fremdrivningsmiddel: sejl og skrue

Kendingsbogstaver: 5 PGT

Opmålt og tegnet i oktober 1997 af stud.arch. Morten Kvist Jensen
og arkitekt m.a.a. Jes Kroman for Skibsbevaringsfonden

Figur 9: Opmålingstegning

Endnu har Peter Madsbøll ikke forsøgt sig med nybygning af en større kystbåd. Han er interesseret i at forsøge sig med nybygning af énmands kystbåde, når og hvis der kommer en fiskeritilladelse til en nybygning og mulighed for, som sædvanen foreskriver, at betale byggeriet undervejs. Han ved, det vil tage flere nybygninger at opbygge den erfaring, der skal til for at få magt over selve formgivningen og byggearbejdet samt opbygge den påkrævede rutine. Der skal med andre ord nogle konstruktivt indstillede fiskere til at sætte processen i gang og løbe den risiko, der er ved at investere i de første nybygninger fra et uprøvet bådebyggeri.

Som model for nybygning af énmandsbåde har Peter Madsbøll en gammel havbåd på Lild Strand i kikkerten med kendingsbogstaverne *5PGT* og havnekendingsnummer *T80*. Den er bygget af den kendte havbådebygger Peter Ninn Thomsen, kaldet "P' Ninen", i Nørre Vorupør i 1938, hvor den er registreret med "sejl og skrue" som fremdrivningsmiddel. Den er i nationalitetsbeviset målt til en bruttonnage på 6,87 registertons, er 26,9 fod lang, 11,8 fod bred samt 3,6 fod dyb, og den har en form og et bordforløb, som Madsbøll kunne tænke sig at bygge videre på. Dens lange liv i aktiv tjeneste borger for, at den er et godt havskib og arbejdsfartøj. Den gemmer efter hans vurdering på de bedste af det gamle havbådebyggeris ideer. Båden har fået tildelt ophugningsstøtte pr. 1. oktober 1997 og vil blive fysisk ophugget snarest derefter. Båden er den sidste af sin art og størrelse på kysten. En hurtig opmåling vil være den sidste nødløsning, hvis modeltagningen skal lykkes.

Her er det imidlertid, at det etnologisk interessante kommer ind i billedet, både ud fra et bevaringsperspektiv og ud fra et forskningsperspektiv. At opmåle en kystbåd og lave skabeloner til at støtte formgivningen er nemlig ikke tilstrækkeligt til at sikre sig, at der kommer en kystbåd med havbådebyggeriets dyder ud af det. Erfaringerne fra bygningen af de nyere kystbåde synes at bevise dette.

Da jeg midt i 1970'erne sammen med den navnkundige bådebygger Karl Frederik Nielsen på Esbjerg Fiskeri- og Søfartsmuseum skulle købe træ til nye bord på kystbåden *Danmark* bygget i Klitmøller i 1942, sørgede han for, at vi på Røde Kro Savværk fandt en tyk, krumvokset rodende af en tysk eg. Som kyndig bådebygger gik han ud fra, at der skulle gode, krumvoksede planker til at formgive en rigtig kystbåd, fordi den er så fyldig og har så stort et spring. Denne viden deles af så godt som alle (ikke hav-)bådebyggere, jeg har drøftet dette med. Den lå også til grund for bådebyggeriernes arbejde ved Limfjorden. På disse bådebyggerier kunne man til stadighed se brede egeplanker, hvoraf der var savet særdeles krumme bord til nybygningerne. Der var meget

afskær. Jeg lagde mærke til det, fordi det åbenbart var svært at få tilstrækkeligt brede og krumme planker til, at træets årer kunne følge de udsavede bords facon. Bordformerne stillede større krav, end træet altid kunne honorere. Det var af og til nødvendigt at save på tværs af årerne. Kunne disse bord undgå at flække, når de blev udsat for en kystbåds slag og vred på havet og i landingen?

I vort eget arbejde med at forny bord på den gamle Klitmøllerbåd erfarede vi mærkeligt nok, at der ikke blev brug for de krumme planker, vi havde indkøbt. Hele den tyske eg ligger stadig i trælageret, for den har hidtil været for krumvokset til, at vi kan undgå at save på tværs af årerne, når der skal udskiftes gamle bord med nye. Når jeg har spurgt den ældre havbådebygger Christen Josef ("Kesse") Mortensen i Klitmøller, hvordan det kunne være, har han svaret, at *Danmark* blev bygget af noget "fremragende, spejlskåret amerikansk eg" (dvs. rødeg), som hans far Peter Christian Mortensen på Klitmøller Bådebyggeri fik hjem i kun 20 cm brede, retvoksede og helt lige planker. Det var planker, hvis tværsnit i princippet fulgte egetræets marvstråler fra vækstlaget og ind mod kernen. Da revner i egetræ hovedsagelig følger marvstrålerne, er sådanne planker ikke tilbøjelige til at slå revner. Men kan det være rigtigt, at en gammeldags kystbåd, der har havbådens brede bund, fyldige stævn og store spring, kan formgives ved hjælp af lige og relativt smalle planker? Det bordforløb, vi taler om her, er et, der på kysten regnes for en "vakker" Klitmøllerbåd.

Hvis en kystbåds skrogform kan skabes af planker, der følger årerne i et normalt retvokset egetræ, så er det selvfølgelig rigtigt, at man – ved at frasortere de yderste planker i kæflen og benytte de midterste, der er relativt spejlskårne – uden stort spild af træ kan bygge den af bord, der følger træets årer på langs og dets marvstråler på tværs. Tesen kunne derfor være, at en væsentlig del af ideen i en sådan kystbåd er, at den er bygget af lige og relativt spejlskårne planker. Denne tese sandsynliggøres af det forhold, at blandt kystfiskere, der var aktive i anden halvdel af 1900-årene, fik de Klitmøllerbåde, der blev bygget i 1940'erne af "amerikansk eg", det ry, at det var særdeles stærke både. Trods hård behandling og mange års brug var bordene ikke tilbøjelige til at flække, og de var ikke tilbøjelige til at slå revner af udtørring, selvom en båd fik lov at stå på stranden en sommer igennem.

Havbådene fra 1940'erne havde funktionelle egenskaber, der kontrasterer den formgivning, der introduceredes ved fjorden i begyndelsen af 1970'erne. Jeg har spurgt en af de erfarne bådebyggere fra fjordens værfter, der har bygget flest både til kysten, om det vil være muligt at bygge en kystbåd af lige plan-

ker. Til det siger han, at det kan man godt. Han har kendt en bådebygger i Hvalpsund, der byggede joller af korte brædestumper fra trælasten! Når man ved, at en bordgang¹⁹ helst skal bygges af tre eller fire planker, så er dette at bygge en ny båd af korte "brædestumper" noget, som en ansvarlig bådebygger kun har foragt overfor. Det vil sige, at muligheden for at bygge et fyldigt og svungent skrog af lige planker er udelukket i denne bådebyggers problematik, hvis kvalitetsbevidsthed forudsætter, at der er en jævn stødfordeling i hele skroget.

Der er med andre ord en større dybde i det, han siger, end fortælleren selv ved, når han citerer vorupørboerne for at sige, at "sådan en kan I ét lave". Han fik ikke det muligvis afgørende at vide, nemlig at en kystbåd skal formgives uden vred, så bordenes facon gør det muligt at følge træets årer og at bruge relativt spejlskåret træ, som er med til at give en båd, der "kan holde" til hårde stød på revlerne og til at stå på land udsat for solens og vindens udtørring.

Peter Madsbøll, der i årevis har skiftet slidplanker og bord i såvel de gamle som de nye både på kysten, bekræfter, at der er stor forskel på måden, både- ne er bygget på, idet han har erfaret, at det er langt lettere at skifte bord i en kystbåd fra et af de gamle havbådebyggerier end i en kystbåd fra et værft ved fjorden. Til de sidstnævnte skal der mange steder ekstremt krumme planker til, dvs. planker der er så brede, at han både mærker det på prisen til det træ, der går til, og på vanskelighederne ved at undgå alligevel at save på tværs af træets årer. Han taler endvidere om, at bordene i en ny båd skal "vrides på plads", mens bordene i en gammel kystbåd "falder naturligt" på plads og er lige til at skyde op, hvor de skal sidde. For den, der skal skifte et bord ud midt i en klædning, er der afgørende forskel på, om det nye bord skal vrides for at finde ind på plads, eller det blot – som i de gamle kystbåde – skal bøjes let for at passe. Madsbøll regnede det – formentlig med rette – for et stiltræk, idet han mente, at bådebyggerne i Løgstør bestræbte sig på at bygge både, der var mere i overensstemmelse med kutterne i en havn, dvs. med mindre fylde og et mindre spring i forskibet end de gamle kystbåde. For at opnå det, mente han, at de helt nede fra kølbordet havde anstrengt sig for, at bordene – trods bådens fylde – ikke skulle løbe for højt op på forstævnen.

En af de interessante pointer er, at de nye både blev skabt over skabeloner lånt og kopieret fra Ninn Thomsens havbådebyggeri i NørreVorupør. En skabelon dikterer imidlertid ikke udformningen af selve bordlægningen, bordenes forløb kan udformes på utallige måder og varierer gerne, fordi man søger at udnytte de materialer, man har til rådighed, bedst muligt. Vorupørbådens

skabelon er med andre ord gået videre, men formgivningen, dvs. bordforløbets formdannelse og dermed kystbådens specielle styrke er det ikke. En god form rummer med andre ord ikke alene skrogets skabelon, men også den formgivning der ligger i bordforløbet. Dets betydning for, hvordan skroget arbejder og hvordan spændingerne i det skal ophæve hinanden, for at den som helhed kan holde, ved vi i dag mindre om, end de gamle havbådebyggerne gjorde.

Dette rejser det yderligere spørgsmål, om vi i Skibsbevaringsfondens og museernes arbejde med at dokumentere de skibe, der går ud af brug, for ensidigt har koncentreret os om at opmåle skibenes skabelon. Måske har det gjort os blinde for det vigtige i, at en skabelon kan følges eller skabes ved hjælp af helt forskellige bordforløb, og at en lige så væsentlig del af bådens idé derfor er formerne på de enkelte bord – deres facon – fordi dette kan være af essentiel betydning for en båds styrke, dvs. dens funktionelle form.

Ligesom vi for bådebygningens vedkommende skal tænke i helt andre – faktisk modsatte – baner for at begribe, hvordan en kystbåd skabtes på et havbådebyggeri og i dag vil kunne genskabes, så skal vi som etnologer tænke i en anden opmålingsteknik for at indfange dette, nemlig i den såkaldte plankeudfoldning, som er udviklet til at rekonstruere skibsvrag, der har mistet materialets formstabilitet og er fladet ud på havbunden. Her skal skrogets skabelon rekonstrueres ved hjælp af bordenes facon, dvs. ved hjælp af bordenes forskelligt udskårne eller udhugne bredde og deres indbyrdes placering (eller, hvad der er et udtryk for det samme: den hældning hvormed de har været nittet sammen).

Det konkrete forslag er, at vi forhindrer, at den gamle Vorupørbåd *T 80, Jammersbugten* hugges fysisk op, og i stedet får den kørt hjem til Peter Madsbølls værksted og sat under tag. Der lader vi den så måle op på traditionel vis, lader Peter Madsbøll foretage sine studier med henblik på at bygge en ny og endelig måler bordene op svarende til en plankeudfoldning. På grundlag af dette materiale vil det være muligt at foretage en lang række undersøgelser til belysning af formbegrebets idé. Man kan for eksempel studere, om man fra den traditionelle opmåling vil være i stand til at genskabe skibets form (dvs. både skrogets skabelon og bordenes facon eller bordforløbet). Man kan undersøge, om det er rigtigt, at båden er bygget af "lige planker", eller om det er en sandhed med bestemte modifikationer. Man vil kunne sammenligne bordenes former med de tilsvarende former på en nyere båd fra et af værfterne ved fjorden, hvis bord måles op efter samme metode.

Endelig vil det være muligt i samarbejde med bådebyggeren at skabe et praktisk vidensgrundlag, der kan bygges videre på i arbejdet med at udvikle en nybygning, der lever op til fiskeriets aktuelle fordringer og samtidig hviler på de form-ideer fra de gamle havbådebyggerier, der giver kystbåden dens særlige fortrin i styrke og vedligeholdelse. Der vil med andre ord i det lokale miljø kunne arbejdes videre på måder, der muliggør fortsatte eksperimenter med formgivningens ideer og funktioner. For at dette kan lade sig gøre, er kystbådens fortsatte statsanerkendelse nødvendig, hvilket kræver, at Statens Skibstilsyn typegodkender den nye kystbåd, hvilket en professionel opmåling og tegning vil kunne være et vigtigt bidrag til.

Forslaget er derfor, at der etableres et samarbejde imellem Etnologi, Vikingeskibsmuseet, Skibsbevaringsfonden og den lokale bådebygger, og at fonden som det første tager initiativ til at sikre *T 80, Jammerbugten* imod fysisk ophugning, samt at sætte den under tag ved bådebyggerens værksted.

Skrogform og bordfacon II

Notat til Skibsbevaringsfondens møde i Thorupstrand august 2001.

Det er nu knap 4 år siden, det lykkedes at sætte kystbåden *T 80, Jammerbugten* fra Lild Strand, bygget 1938 af Peter N. Thomsen i Nørre Vorupør, Thy, ind på Peter Madsbølls bådebyggeri på Kolsgaard i Øsløs på Hannæs. Siden da har arbejdet i dette værksted uddybet vores forståelse af kystbådens formbegreb. Eller rettere af dens *idé*, for initiativet har givet os mulighed for ikke blot at arbejde med dens *begreb*, men også at omsætte dette i *virkeligt* bådebyggeri, hvor tankens realisering blotlægger modsigelser og rejser modstand, der kun kan overvindes ved igen og igen at revidere de hidtidige udformninger af såvel eg som ånd. I det følgende vil jeg kort afrapportere foreløbige resultater fra dette arbejde, som i øvrigt kan følges på Madsbølls hjemmeside: www.kystbaade.dk.

Om at lokalisere en form ved at lede efter dens udgangspunkt

I oktober 1997 målte Jes Kroman, Skibsbevaringsfonden, *Jammerbugten* op og udfærdigede linietegninger af dens dæksplan, opstalt og spanterids.²⁰ Tegningerne giver et billede af bådens skrogform på grundlag af dens ydre mål. Se figur 9. De følgende år var torskefiskeriet fra Thorupstrand særdeles indbringende, og den 35-årige skipper Bjarne Olsen overvejede at benytte de gode tider til at få bygget en ny kystbåd til garn- og snurrevodsfiskeri. Det skulle være en båd, der er større end den, han har i forvejen. På grund af lan-

dingsforholdene må den dog ikke stikke dybere end de ca 1,6 m den gamle stikker, for at kunne sejle i "første kiel", der er den inderste strømmrende mellem første revle og land. At kunne flyde i kielen er både nødvendigt for at kunne lande op på "kielbrink" (den faste strandbred) og for at kunne slippe wirestroppen, når man "hibes ud i hav" i læ af første revle. For brugen af en kystlandingsplads er første revles dialektik afgørende, fordi den på den ene side er et farligt rev, på hvis yderside brændingen bryder, og hvor det er en stor belastning for et skib at blive banket igennem alt for længe ad gangen. På den anden side lader første revle sig af selv samme grund benytte som en bølgebrydende læmole, inden for hvilken man kan lande og søsætte en kystbåd i havstokkens mindre voldsomme bråd. Men det forudsætter altså, at man kan flyde og manøvrere i dybet inden for revlen. Fra den "første kiel" er det under gunstige forhold muligt at sejle ud i den "anden kiel" ved at finde den strømmrende, hvor i vandet løber ud gennem første revle. Under ugunstige forhold er det nødvendigt med skruevandet at kunne grave sig ud og ind gennem revlen.

Bjarne Olsen overtog for 10 år siden *A 25, Nordvest* på 12 brt. efter sin far. Den er bygget i Løgstør i 1983 og er efterhånden ved at blive for lille til at bære de stadigt større tovtromler eller stadig flere garn, som den tremands besætning anvender henholdsvis sommer og vinter. Da Bjarne blev selvstændig, brugte besætningen f.eks. 180 torskegarn på hver 100 meters længde i garnfiskeriet og 20-22 mm tykt vodtov til at snurre med. I dag bruger den samme besætning 300 torskegarn og 26 mm tykt vodtov. Bjarne har gennem årene investeret i større og bedre garnhalere, i tovtromler og voldtromle, i bedre indretning af arbejdsdækket, i digital registrering af fiskepladser samt i styrehusets øvrige elektronik for at være i stand til gradvis at øge den effektive fangstkapacitet uden at øge de nødvendige investeringer mere, end at de faste udgifter rigeligt dækkes af den landede kvantitet ganget med priserne og fratrullet omkostningerne til olie, service og udbedring af slitage.²¹ Det lykkes ganske godt med det nuværende prisleje og tilgangen af fisk i Skagerrak. Prisstigningerne på olie rammer ikke kystfiskerne mærkbart, fordi rationalet i landingspladsernes beliggenhed er deres nærhed til gode fiskepladser langt fra havnebyerne. Andre fiskeres forbrug af olie til at steame denne afstand frem og tilbage over havet erstatter kystfiskerne med hurtig landing af den nyfangede fisk til den hjemlige samlecentral og derfra fælles transport i kølebil ad landevejen til Hanstholm og videre sydpå. Transportarbejdet kollektiviseres, koncentrerer og forlægges til landevejen, mens bådene i højere grad specialiseres til selve fangstsituationen og de særlige landingsforhold. Fiskeri med garn og snurrevod har ydermere et lavt brændstofforbrug i forhold til det fiskeri med trawl og bomtrawl, som kystfiskerne også konkurrerer med.

Bjarne har med andre ord satset på et brændstofbesparende fiskeri og udnyttet den forhåndenværende båd til det yderste for at begrænse de faste udgifter. Til en besætning på tre mand med dette ræsonnement har *Nordvest* derfor nået grænsen for, hvad den kan rumme og bære. Der står under snurrevods-fiskeri en tovtromle i hver side af skibsdækket foran styrehuset. Med 26 mm vodtov på vejer de godt 1,58 tons hver. To gange har båden – fordi hele det 2,4 kilometer lange tov fra tromlen i den ene side var sat ud i havet, mens tromlen i den anden side endnu var fuld – fået så stærk slagside af trykket fra en høj sø, at hele skibssiden kom under vand. Besætningen tvivlede begge gange på, at båden ville rette sig op igen. Under indhaling af snurrevoddet står der jævnlige vand på agterdækket, og når båden er lastet med beskudte garn, ligger den for dybt med hele forskibet til at være velsejlende. Endvidere kunne Bjarne godt tænke sig at have dæksplads nok til, at (de tomme) tovtromler kan blive ombord under garnfiskeri, så besætningen kan rigge om fra den ene slags fiskeri til den anden på den (kortere) tid, det vil tage at skifte (de tunge) vodtove ud med (de ligeså tunge) garn. For en kystfisker med kort afstand ud til fiskepladsen, burde det kunne give tilstrækkeligt fleksible muligheder for at vælge imellem de to fangstmetoder. Den nye båd skal med andre ord have en større bæreevne, plads og stabilitet, uden at den kommer til at stikke dybere. Men hvilke andre krav stiller fiskeriets praksis til bådens duelighed?

Bjarne Olsens fiskeri med snurrevod og garn indebærer, at hans båd størstedelen af tiden enten ligger for anker eller ligger næsten stille. Indhivning af 2,4 km vodtove tager rundt regnet 2 timer pr. træk, og der sættes gerne 4 træk på en dag. Otte timer om dagen ligger båden derfor spændt ud mellem ankeret og vodgrejerne, hvilket stiller store krav til bådens bevægelser, især når bølgerne kommer agten fra og fra siden. Indhivning af 250 garn tager 5-6 timer alt afhængigt af hvor meget fangst, skidt, hold, strøm eller besvær med at genfinde overrevne garmlænker, dagen byder på. Han har derfor brug for en båd, der, selv om den ligger på tværs af bølgerne, bevæger sig så roligt i søen, at den er velegnet at arbejde på. Denne duelighed lader sig specificere i to forskellige, men sammenhængende egenskaber betinget af arbejdet ombord. På dækket består det dels af et relativt stillestående arbejde med at tage imod enten vod eller garn, bøjer, ankre og liner under indhalingen, pille fisk af, sætte redskaberne ud igen samt at sortere og rense de fangede fisk, mens de er levende, således at den landede kvalitet giver de højeste mulige priser. Hurtig rensning af sprællende fisk med kniv fordrer et skibsdæk, der bevæger sig på forventelige og rolige måder. Jo mere uventede og urolige bevægelser, desto mere muskelkraft spildes på at kile sig fast under arbejdet for at holde kniv, fisk og hænder i ro. Dels består arbejdet af ombordhejsning og udtømning af

vodposens tunge løft med levende fisk, af pakning, isning og stuvning af de fyldte kasser med rensede fisk samt af flytning, fastgøring og anden håndtering af det øvrige grej ombord. Selvom der løbende arbejdes på at minimere anvendelsen af muskelkraft til dette transport- og håndteringsarbejde, så udgør det fortsat en væsentlig del af opgaverne på dækket. Når noget gøres fast eller flyttes, så benyttes bådens bevægelser til at gøre det. Således bruges bådens nedadgående bevægelser til at klare den flytning af alt tungt grej, som kræver løft. Sideværts bevægelser benyttes til at stramme til under fastgøring. Fiskeri i stille vejr er tungt arbejde, hvorimod bløde, nedadgående bevægelser fjerner tyngden og letter tingene på en hensigtsmæssig måde, så det bliver muligt kun at bruge muskelkraft på skub og træk. Bådens bevægelser er med andre ord en afgørende kraftkilde, men de må af selvsamme grund ikke have en abrupt, svirpende og stødende karakter. De må heller ikke være afhængige af, om båden kan støtte sig til fremdrift igennem vandet.

Bjarne Olsen har med andre ord både brug for en båd, der kan bære en stor vægt af vodtov eller garn ude i den ene side af båden uden at få slagside, og for en båd der bevæger sig hensigtsmæssigt med henblik både på det stillestående arbejde og på udnyttelsen af bevægelserne som kraftkilde. Bjarne Olsens idé er at opnå dette ved at få bygget et først og fremmest bredt skib. Bredten er hans udgangspunkt, hvorfra alle øvrige træk emanerer eller er bestemt. Han forestiller sig således, at det skal være et træskib, der er så smidigt, at det kan holde til at være bredt både i dækshøjde og under vandet. Et skib, der uden at skulle op på stødabsorberende sanddribber (som glasfiberbådenes høje sidekøle) kan holde til at have en bred og lang bund, der er udsat for såvel bølgeslag (når den falder ud af en sø) som at ramme revlerne og kielbrinken inde ved land. Han ved også, at båden af selv samme grund bliver mere hård at sejle op imod vind og høj sø med end et smallere og mere rundbundet fartøj med en mindre fyldig forende er, men – som han siger: "Det er kun nogle dage og den ene vej; den vej må man – de dage – krydse sig frem". Han henviser til to tidligere både, der i hans tid har været hjemmehørende på Thorupstrand. Det er den gamle Lønstrupbåd A 8, *Disko* og den gamle Ålborgbåd A 100, *Jammerbugten*, som begge var usædvanligt brede både, der havde ry for at være gode arbejdsskibe, men også for at "klappe" og "banke", når de blev sejlet "op i hav". *Disko* afløste i 1968 den brede, fyldige og meget vellykkede Stenbjergbåd, *Stjernen*, der var kendt for sine fine bevægelser i havet. De ældre fiskere bakker op om synspunktet med henvisning til erfaringerne med den endnu ældre Løkkenbåd, *Vesterhavet*, – på grund af sin firetaktsmotor også kaldet "Ræven", fordi den kom listende med langt imellem takterne og kunne langt mere end den gav sig ud for – der også var særlig bred og regnedes for et meget hensigtsmæssigt fartøj at arbejde ombord på.

Bjarne Olsen betragter det som et valg imellem to muligheder: Vil man have en rolig båd at arbejde på, der samtidig kan flyde ind til land, grave sig igennem en revle og rutsje sideværts i stedet for at vælte, når en grov sø skubber til den, så må man have en båd, der er grundgående og bred i bunden. Til gengæld er den tilbøjelig til at slå og klappe, når der sejles op imod vind og sø. Alternativet er en smallere og mere rundbundet båd, der opnår sin stabilitet ved hjælp af ballast, som tipper den op efter hver krængning. En sådan båd skærer lettere gennem vandet, men når den ikke er i fart frem, er den til gengæld mere tilbøjelig til at rulle fra side til side. Denne rulning hænger sammen med, at den bevæger sig hurtigere, længere om på siden og mere svirpende end den bredbundede båd med samme dybgang gør.

På dette grundlag skitserede jeg for to år siden en båd til ham, der bygger på en kombination af en slank Vorupørbåd og en mere bredbuget Stenbjergbåd, dvs. som i forhold til den opmålte *T 80, Jammerbugten* er bredere i dækket, fyldigere i bunden, og hvis bredde fortsætter helt agterud til hækken. At gøre den bredere agter er nødvendigt for at afbalancere den større bæreevne i forskibet, der følger af den forøgede bredde midtskibs. I tilgift gør det fartøjet egnet til at bære brugen af en større maskinkraft, og endelig giver fuld dæksbredde i næsten hele bådens længde god arbejdsplads på skibet. Denne båd bliver 14 meter lang, 5,5 meter bred og stikker 1,6 meter dybt. Se figur 10.

De fleste fiskere og håndværkere forventede, at en båd af den størrelse ville blive billigere at bygge i glasfiber, men Peter Madsbøll kunne den 2. februar år 2000 afgive tilbud på et træskrog med køl, stævne og spanter af facongroet kerneeg, bordplanker af facongroet og spejlskåret kerneeg, spændt sammen af godt 5200 syrefaste, rustfrie bolte og ilagt et dæk af høvlet og pløjet, første classes grantræ samt aluminiumslønning til knap 1,5 mill. kr. excl. moms. Med i prisen var alle beslag og slidlag til ophaling på åben strand, færdigt lukaf under en forbak af aluminium og et motorruf forberedt for installation af maskineri (på 550 HK). Prisen var indiskutabelt favorabel i forhold til et hvilket som helst glasfiberskrog. Efter at vi i fællesskab havde tegnet os frem til en krum, skydende stævn, som både skipperen gerne ville have og bådebyggeren gerne lave, fordi den passer til bordforløbet, gav de hinanden det afgørende håndslag på bygning af den nye båd og aftalen blev herefter nedfældet i en formel kontrakt hos deres fælles advokat i Fjerritslev.

Den brede båd sætter kystbådens formbegreb på spidsen, for jo bredere og længere båden er i bunden, desto mere sættes ideen om at bygge en sådan båd af lige planker på spil. Peter Madsbøll satte skabeloner op og kunne straks se, at "bunden" (bundens bredde og fylde) kunne flyttes lidt længere frem i

skibet, end vi havde dristet os til på skitsetegningen. Hvis vi ingen begrænsninger havde lagt på plankernes facon, ville den form, der var skitseret af skabelonerne, kunne være skabt på flere måder. Men med den lige, ikke vredne, relativt spejlskårne bordplanke som udgangspunkt – og klinkbygningens generelle krav om at skroget formes som en selv bærende skal af bordplanker, der overlapper hinanden, idet de bygges op fra kølen og til dækket – viser det sig, at de almene træk i skrogets form bestemmes allerede i og med den første bordgang, kølbordet. Den måde hvorpå planken skæres til – hvorefter følger den måde, hvorpå den lader sig smygge på kølen og stævnene, og den måde, hvorpå planken folder sig ud på midten, når den bukkes sammen og bøjes til i enderne – bestemmer hele det følgende planketræk. Uden undtagelse skal den næste planke i hele sin længde smygges på det første bords overkant.²² Opgaven er at følge dennes kurver og lægge yderligere bredde til bordfylden, hvilket – når man har en lige planke til rådighed – giver en yderst begrænset margin for variation. Den første bordgang er derfor det udgangspunkt, som sætter sig på spil i resten af bordfyldningen. Og vor mistanke blev bekræftet: de første tre bord skal formgives lige modsat af, hvad man umiddelbart skulle tro. Det vanskelige er, at det korrekte (eller katastrofale) resultat af dette først viser sig senere, hvis man ikke på grund af erfaring hermed er i stand til at forestille sig de senere konsekvenser af de kurver, man har grundlagt.²³ De første tre bordgange kan – selv med lige planker som det, Aristoteles ville kalde bådebyggerens *stof*, – udformes på mange måder. Men den måde, bådebyggeren vælger at gøre det på, fastlægger, når vi tager skabelonernes grovskitse af den ønskede skrogform for givet, ufravigeligt de opgaver, som de følgende bord skal klare i bordfyldningen og dermed de mulige måder, hvorpå de lader sig udforme.

Når man som Peter Madsbøll skal bygge et skib af en størrelse og en specifik form, man ikke har bygget før, kan man med den midterste skabelon angive den tænkte bredde og fylde, men uanset hvordan de øvrige skabeloner er skåret, så er det – når de lige planker er det stof, vi har at arbejde med – den måde, hvorpå de første bord skæres, foldes og smygges på kølen og stævnene for og agter, der bestemmer den mulige fylde, skroget kan få mellem middelspanet²⁴ og stævnene. Det er grunden til, at Peter Madsbøll tidligt fik bekræftet, at han, med den facon han havde givet det første bord, kunne give forskibet større fylde end oprindeligt tænkt. Han kunne have begrænset konsekvenserne af det første bords foldning ved at mindske bredden af de følgende bord i forenden, men det havde fået konsekvenser for linierne i planketrækket²⁵, som kunne have givet vanskeligheder senere. Af dette har vi lært, at den afgørende viden om, hvordan en kystbåd af en bestemt størrelse og fylde skabes, ligger gemt i den oparbejdede erfaring med de specificerede følger af det første bords

udskæring og foldning, hvilket forklarer den sikkerhed i formgivningen, et bådebyggeri kan få ud af ganske gradvis at udvikle sine bådes størrelse og fylde.²⁶

Men det forklarer også, hvorfor traditionen kan gå tabt. For hvis man ikke tager det for givet, at lige planker er det stof, man har at arbejde med, så bliver man heller ikke tilsvarende klar over det første bords afgørende betydning for hele forløbet. Man vil måske sørge for ikke at smyge de første bord for højt op ad stævnene, fordi man ved, at der på begge stævne er kneben plads til de mange bordgange, der skal til for at skabe bredden midtskibs uden at stævnene bliver alt for høje. Men man vil ikke gennemtænke konsekvenserne af den måde, hvorpå man griber opgaven an, og det vil i virkeligheden være blevet umuligt at gennemføre den videre formgivning uden brug af krumt udskårne planker, der vrides på plads for at løse de problemer, som vil opstå undervejs. Der skal med andre ord stor dristighed til første gang at skabe et bredt og fyldigt skib af lige planker, fordi udgangspunktet skal udformes længe inden de konsekvenser, der emanerer eller stammer fra det, materialiserer sig som problemer i den senere bordfyldning. Det første bord er som udgangspunktet for et specifikationsforløb, hvis mere detaljerede forgreninger undervejs i skrogformens tilblivelsesproces blotlægger den større eller mindre hensigtsmæssighed af den måde, hvorpå det første bord som udgangspunkt blev tildannet. Først med det næste skib bliver det muligt at rette på dette udgangspunkt, så det bliver mere hensigtsmæssigt at arbejde ud fra. Så snart første bord er tildannet, foldet og fastgjort, er det på dets præmisser, hele det følgende arbejde foregår – som én lang og besværlig anstrengelse for at genoprette noget, der ikke lader sig realisere som ideen var, eller som en hurtig proces hvor hele ideen med største lethed vokser ud af bordgang efter bordgang som en naturlig følge af et rigtigt tildannet udgangspunkt.

Af disse grunde vil man meget hurtigt kunne komme til at stå med kontante fysiske beviser på, at kystbåde kun kan bygges af krumt udskårne og vredne planker, og jo bredere både, desto mere krumme planker er det nødvendigt at skære ud og vride på plads, hvis ikke stævnene skal rage helt ind i himmelen. Hemmeligheden er, at dette ikke nødvendigvis er tilfældet. Hver størrelse og hver fylde kræver sit særligt tildannede kølbord, hvis udformning i praksis kun lader sig udvikle gennem en selvkorrigerende vekselvirkning²⁷ imellem på den ene side det at drage de lærerige konsekvenser af den valgte udformning af en båds kølbord ved så langt op i bordlægningen som overhovedet muligt kun at bruge lige planker. Og på den anden side det at bruge de erfaringer, man får hermed, til at tildanne kølbordet til den næste båd mere hensigtsmæssigt ved at tage højde for de vanskeligheder, udformningen af den

forudgående båds kølbord blotlagde og gøre et forsøg på at undgå dem på den næste båd. Ved på den måde at "styre igennem bakspejlet" er kystbådebyggeriet et udmærket eksempel på den sikkerhed i formgivningen og relativt store hensigtsmæssighed, der er potentielt mulig i en dannelsesproces, hvor man pålægger sig den disciplin at følge et bestemt udgangspunkt og gør den fortløbende arbejdsproces til en læreproces, hvor erfaringerne med det materielt realiserede udgangspunkt lægges til grund for korrektionen af det næstes udformning – i stedet for en proces uden ét udgangspunkt, hvor man derfor i større udstrækning famler sig frem i blinde. Og erkendelsen drukner i ad hoc løsninger.

Peter Madsbøll er nået til øverste bord, og det er lykkedes hurtigt og relativt let at skabe et skrog, der af lange, lige planker uden vred danner det brede og helt fra bunden af fyldige skib, Bjarne har bestilt. Plankerne er ikke bredere (20-30 cm), end at de har kunnet skæres inden for splinten²⁸ på hver side af kernen af store retvoksede egetræer. Det er med andre ord bevist, at man med lige planker som materiale kan bygge en kystbåd, der har den fylde, man ønsker. Og dette understreges af det forhold, at det kun har været nødvendigt at koge de første bordgange i svedekisten, mens de øvrige er blevet bøjet på plads udelukkende med håndkraft, klemmer og skruetvinger. Kølbordets tilskæring er den afgørende nøgle til dette. Den deraf betingede foldning er så specifik for en båds ønskede størrelse og fylde, at bådebyggeren kan holde den tæt ind til livet som den håndværksmæssige hemmelighed, han udvikler i det stille, og som skal sikre ham hans individuelle konkurrencedygtighed på markedet.

Når Peter Madsbøll i samme periode har udskiftet oprindelige bord i gamle kystbåde på landingspladserne, har han haft et vågent øje med, om de er spejlskårne, og det viser sig, at det er de langt fra altid. I dag er der ikke mange både fra 1940'erne tilbage i aktiv brug, men de store Klitmøllerbåde og Vorupørnbåde fra 1960'erne er bygget af planker, hvor marvstrålernes forløb ikke har været det afgørende kriterium for frasortering.²⁹ Interessant er det, at mange af disse bord ikke er revnet, og det *kan* skyldes, at det manglende vrid og den lige, facongroede form på bordene er mindst lige så vigtigt et træk, som selve marvstrålernes forløb. Formentlig fordi det ophæver og fordelel spændingerne i skrogskallen på en sådan måde, at skrogets smidighed lader det arbejde sig ud af de vred, stød og øvrige belastninger, det udsættes for, uden at der opstår bløde "led" i det, hvor bevægelserne koncentrerer sig og gør båden leddeløs. Både, der bliver leddeløse, kendes på, at naglerne eller boltene gnaver eller "saver" hullerne utætte i de bord, de skal holde sammen, eller at bordene revner og flækker det sted, hvor skroget bliver "blødt". Af dis-

se betegnelser fremgår, at det er en problematik, kystfiskerne har egne begreber for.

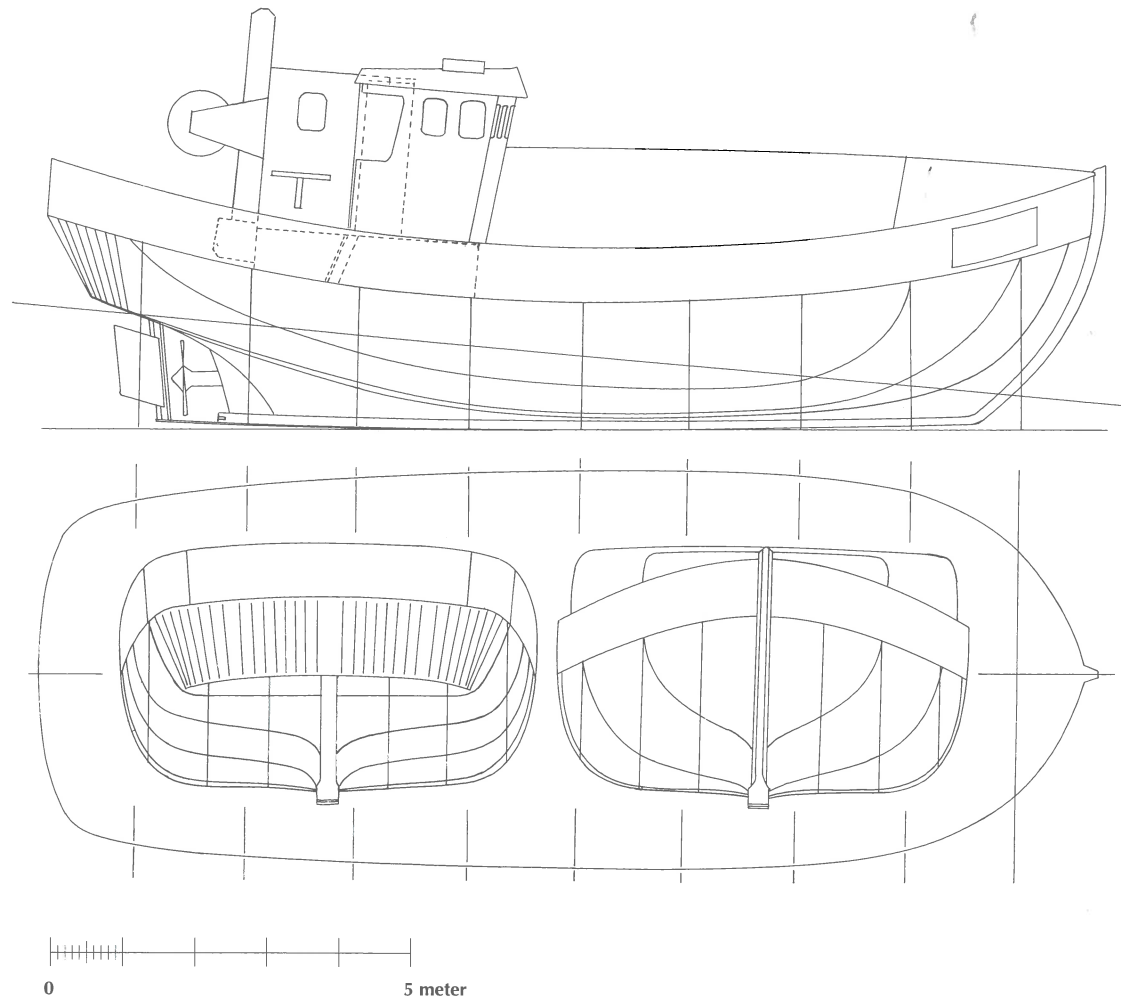
Mange, mere specifikke detaljer gør, at kystbådens formbegreb ikke umiddelbart fremstår så entydigt, som her fremstillet. For at tage et enkelt eksempel på dette vil jeg her nævne stævnenes udformning. Forstævnen skal samle bordene på en sådan måde, at båden er så velegnet som mulig til at sejle op imod sø og strøm. Skrogets fylde skal med andre ord samles, så forskibet er både stærkt og yder så lille modstand i vandet som muligt. En pramstævn, der samler alle bordgangene i ét punkt, et lille halvrundt spejl (plade), er almindelig for de mindre kystbådes vedkommende. For de størres vedkommende er det relativt høje, opretstående stævntræ, hvis krumning er afpasset den fylde og de kurver, hvormed bordene mødes, den almindelige måde at udforme forstævnen på. En kystbåds forstævn skal i øvrigt have en styrke og bæreevne, der gør det muligt at sejle ret ud igennem bølger i en brænding, der brækker ind over den. For agterstævnens vedkommende forholder det sig helt anderledes. Den skal ikke kunne sejles op imod søen, men tværtimod slippe vandet let, bære godt, holde propelleren³⁰ nede i vandet, skabe gode betingelser for rorets styrende virkning og – for kystbådens vedkommende – have så ringe dybgang som muligt og være så stærk, at den kan tåle mange gange dagligt at falde op til 3 meter ned på en hård sandrevle. Hvis blot ét af disse træk havde første prioritet, ville agterenden ikke i praksis udgøre en anden problematik end forstævnen, men dens dialektik indebærer, at disse indbyrdes hinanden modsigende træk samtidig nødvendiggør hinanden:

Motoren ligger i bådens agterende for ikke at tage plads op i lasten, og for at bådens tyngde og langskibs omdrejningspunkt ligger så langt agterude, at propelleren ikke kan løftes ud af vandet i høj sø, så båden mister sin styreevne. Det er et ufravigeligt krav, hvis en motorbåd skal være duelig i høj søgang. Uden skruevirkning vil den blive slået på tværs i søen og være herreløs. Selvom hele det øvrige skrog "falder ud af en sø", skal det holde skruen i vandet³¹. Maskinens placering i agterskibet betyder imidlertid, at båden her skal kunne bære både motorens vægt og suget fra propellerens skruevirkning, hvilket kræver en tilstrækkelig fyldighed agter til at skabe den nødvendige bæreevne. Denne fyldighed letter derfor agterenden, men den må ikke kunne lette propelleren så meget ud af vandet, at den suger luft. Den må heller ikke forhindre vandet i forfra at strømme frit til propelleren, for dennes virkning er stærkt følsom overfor vandtilførslen midtskibs fra, da dens effekt består i at skrue vandet så kraftigt bagud, at trykket fremad på motorblokken driver skibet frem i forhold til det omgivende vand. Det hensyn gør, at agterenden skal være så skarp, at den både tilfører rigeligt vand og slipper det let igen. Den

skal have et "fint slip" i vandet. På den anden side må den ikke være skarpe, end at den ikke stikker for dybt og ikke er for svag til de knubs, det under udhaling og under landing giver at udgøre den dybest stikkende og tungeste del af hele båden. Og motor, skrueaksel og propeller skal ligge så lavt i forhold til hælen, at båden med skruevandet kan spule sig igennem en sandrevle, når det ikke er muligt at flyde ud gennem en rende i revlen. Går skruen for højt over bunden, kan den ikke spule sten og sand bort under båden.

Agterstævnen skal med andre ord stikke dybest både af hensyn til styreevnen (såvel når den flyder, som når båden tager bunden) og af hensyn til graveevnen, og den skal stikke så lidt, at båden kan flyde eller spule sig helt ind til land. Endvidere skal der være plads nok i agterskibet til, at maskine, omstyring³² eller gear kan være der samtidig med en motorblok, spanter og agterstævn i dimensioner, der er svære nok til at klare de voldsomme tryk bagfra og stød nedefra, konstruktionen skal kunne holde til uden at blive utæt og leddeløs. Endelig kommer dertil de to mere specifikke, men igen modsatte krav fra bådens anvendelse som arbejdsredskab, at der skal være god dæksplads på agterdækket, hvor hele arbejdet med udsætning og indhivning af snurrevoddet foregår, og hvorfra garn, bøjer, ankre og liner sættes i vandet, samtidig med at agterenden som helhed skal kunne tage imod bølger, der rammer skibet bagfra. Bølger bagfra rammer en kystbåd hårdt, når den – som i Thorupstrand – hales baglæns ud gennem bølgeslaget i den trækbolt, der gøres fast til hælen agter, samt når båden ude til havs ligger spændt fast imellem ankeret og det vod, der er under indhivning i over halvdelen af den samlede arbejdsdag. I begge situationer afhænger dens duelighed af, at agterenden tager blødt imod bølgen, bærer roligt op over den uden at springe ud af den og bevæger sig ned ad den igen uden at klaske ned på bagsiden af bølgen, så den smækker ind i den næste.

Denne problematik kan, når det stof eller materiale, vi har at arbejde med, stadig er lige planker, løses på mindst tre grundlæggende forskellige måder, som alle er i anvendelse på den jyske nordvestkyst og på den engelske kanal-kyst. Man kan bygge en spidsgattet stævn³³ af samme princip som forstævnen, hvorved kølbordet og det derfra specificerede bordforløb som ovenfor omtalt bestemmer formgivningen. På Jens Christian Andersens bådebyggeri i Nr. Vorupør blev nogle af disse agterender bygget så skarpe under og brede over vandlinien, at de kunne minde om Lynæsådene ved Isefjorden, men sådanne agterender kræver usædvanligt fint og især krumt træ. Man kan også bryde med denne logik ved at frigøre bordene fra at skulle samles og mødes på et stævntræ ved at vide dette ud til et bredt agterspejl. Ved f.eks at give dette facon som et hjerteformet spejl er det muligt at lade bordene samles i en



Linietegning til garn- og snurrevodsbåd

Bygges af Peter Madsbøll, Øsø,

til fisker Bjarne Olsen, Thorupstrand, 2000-2002

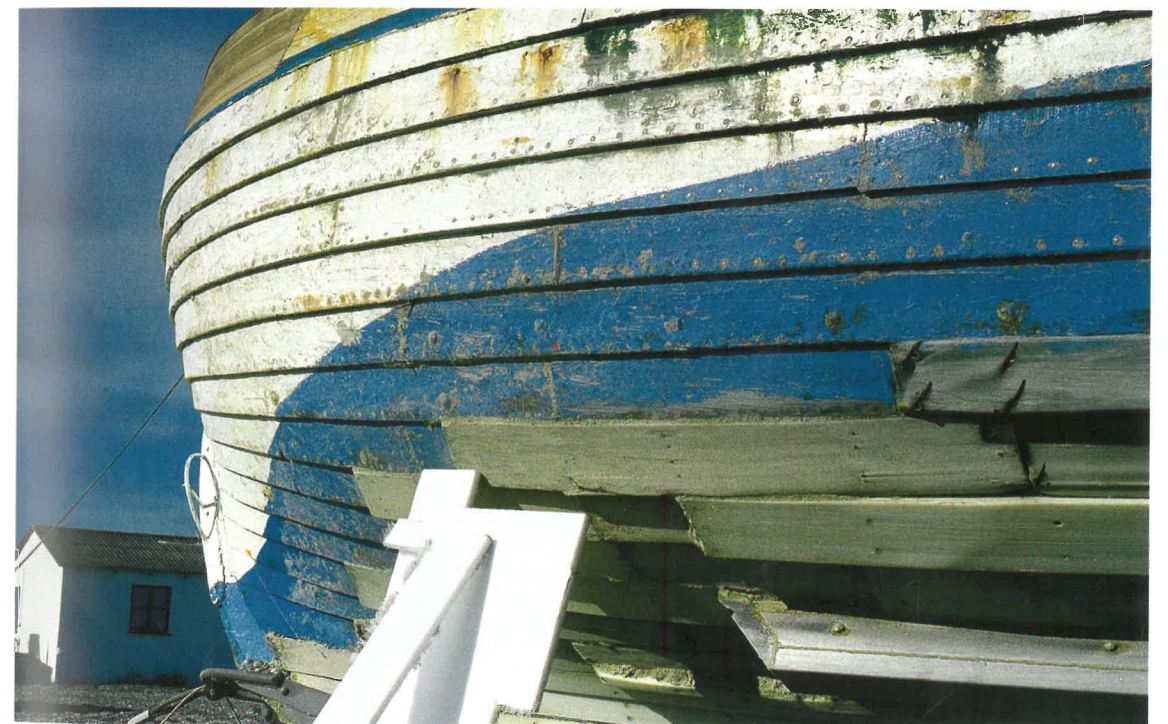
Mål: 14 m lang, 5,5 m bred, 1,4 m dyb

Idé: Peter Madsbøll og Thomas Højrup

Skitsetegning: Thomas Højrup

Resttegning: Jes Kroman

Figur 10.



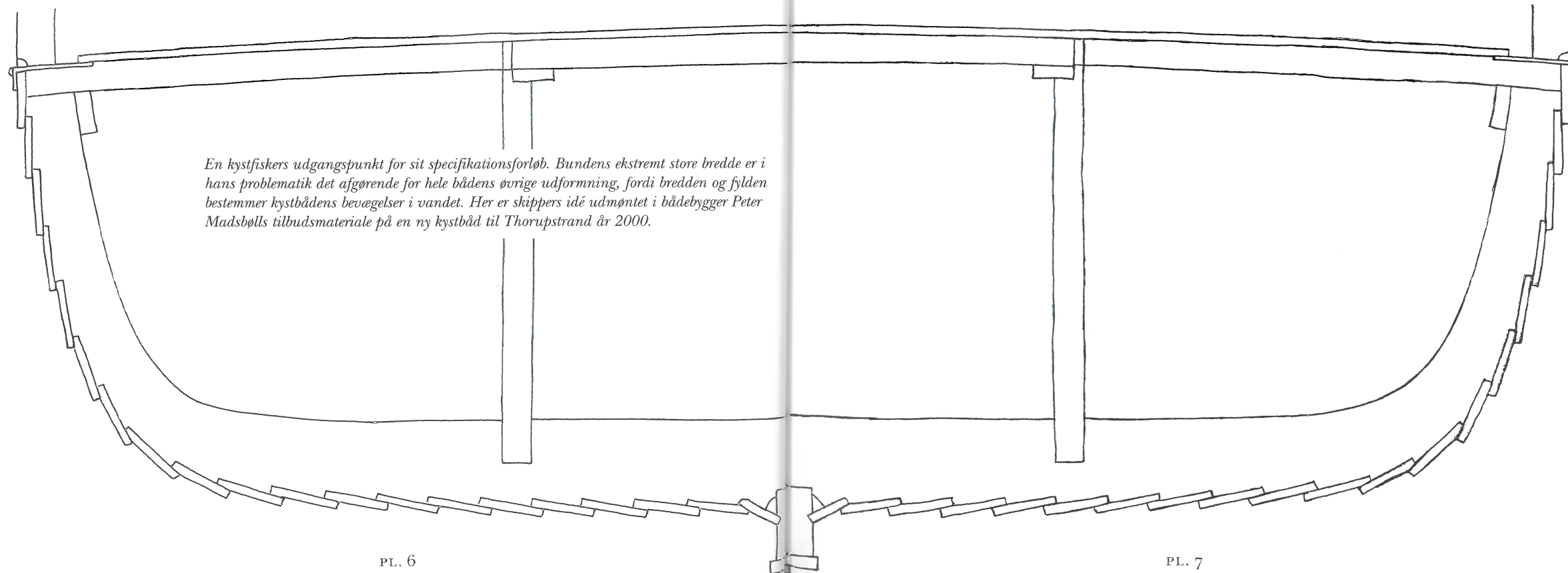
Stenbjergbåden Skarreklit får repareret slidbund og kølskinne i Thorupstrand 2001. Forskibets evne til at sluge vandet ned under bunden og dets store bæreevne over vandlinien er skabt af bord, som bådebygger Bonde har vredet så lidt, at de færreste af dem behøver dampvarmning i svedekisten, før de smyges på plads. At tildanne dem på denne måde er også hensigtsmæssigt for bådens varighed, fordi det senere er et let arbejde for bådebyggeren at udskifte bordene i den.



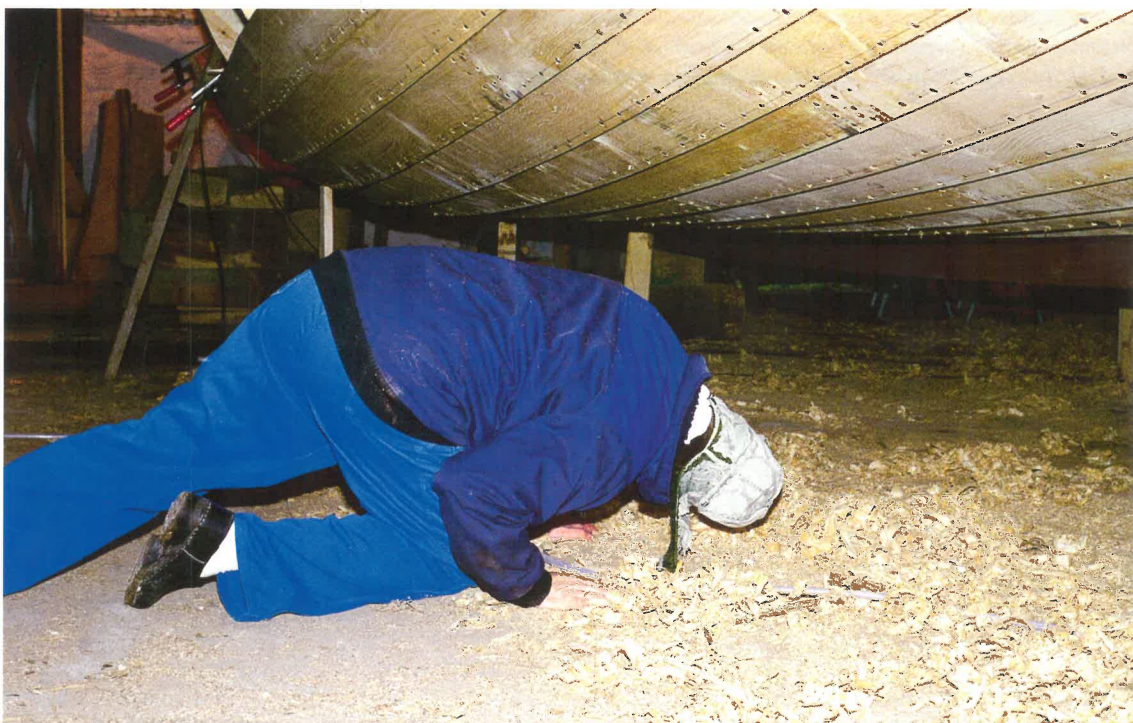
Ovenfor: En havbådebyggers udgangspunkt for sit specifikationsforløb. De første bords tilskæring er for klinkbådebyggeren det afgørende for, at bordet lægger sig ud efter hensigten, når det klemmes ned, og den rigtige bådform vokser ud af arbejdet. Olof Hasslöf fotograferet med mal til et bord fra bådebyggerlægten Bondes værksted. Stenbjerg Bådebyggeri 1965.



Skipper Bjarne Olsen studerer, hvorledes det lykkes bådebyggeren at forene den planlagte skarphed og fylde, der sammen bestemmer bådens skæreevne og bæreevne i agterskibet. Bliver ideen til virkelighed? Dialektikkens intension dannes i og med det fine "slip" agter, som begynder at tegne sig. Madsbølls Bådebyggeri, Øsløs 2001.



En kystfiskers udgangspunkt for sit specifikationsforløb. Bundens ekstremt store bredde er i hans problematik det afgørende for hele bådens øvrige udformning, fordi bredden og fylden bestemmer kystbådens bevægelser i vandet. Her er skippers idé udmøntet i bådebygger Peter Madsbølls tilbudsmateriale på en ny kystbåd til Thorupstrand år 2000.



Skipper vurderer udgangspunktet for sin idé – bundens bredde og længde – på det stadie af byggeriet, hvor den fra sin rene yderlighed danner overgang til de lodrette skibssider.



Øverst: Skibets idé udmærker sig ved at forene de to indbyrdes bestemte mod-sætninger: at bære på vandet og at skære i vandet. Men hvordan danner modsætningernes identitet de specifikke bådformer? Løgstørbåden Nordklit af Thorupstrand viser, hvordan en kystbåd udmærker sig ved at bære for og skære agter.

Nederst: Havboere fra Thorupstrand diskuterer de arbejdsbetingelser for skibets propeller, der er under dannelse på Peter Madsbølls nybygning.



En bestemt negation og dens ophævelse. Agterskibets skarp under vandet tegner sig tydeligt som en modsætning til skrogets brede fylde over vandlinien. De forenes i 5. og 6. bordgangs kurve (nederst), der danner overgang imellem dem, og holdes sammen af den facongroede agterstævn af tætlåret egetræ (øverst), der er boltet solidt på kølen, og hvortil agterskibets spanter boltes fast.



Spantesystemet i agterskibet danner skrogets evne til at absorbere de voldsomme stød nedefra, kølen tager imod, når båden falder med bølgerne ned på reulene under udsætning og landing på stranden. (Fortsættes på næste planche.)



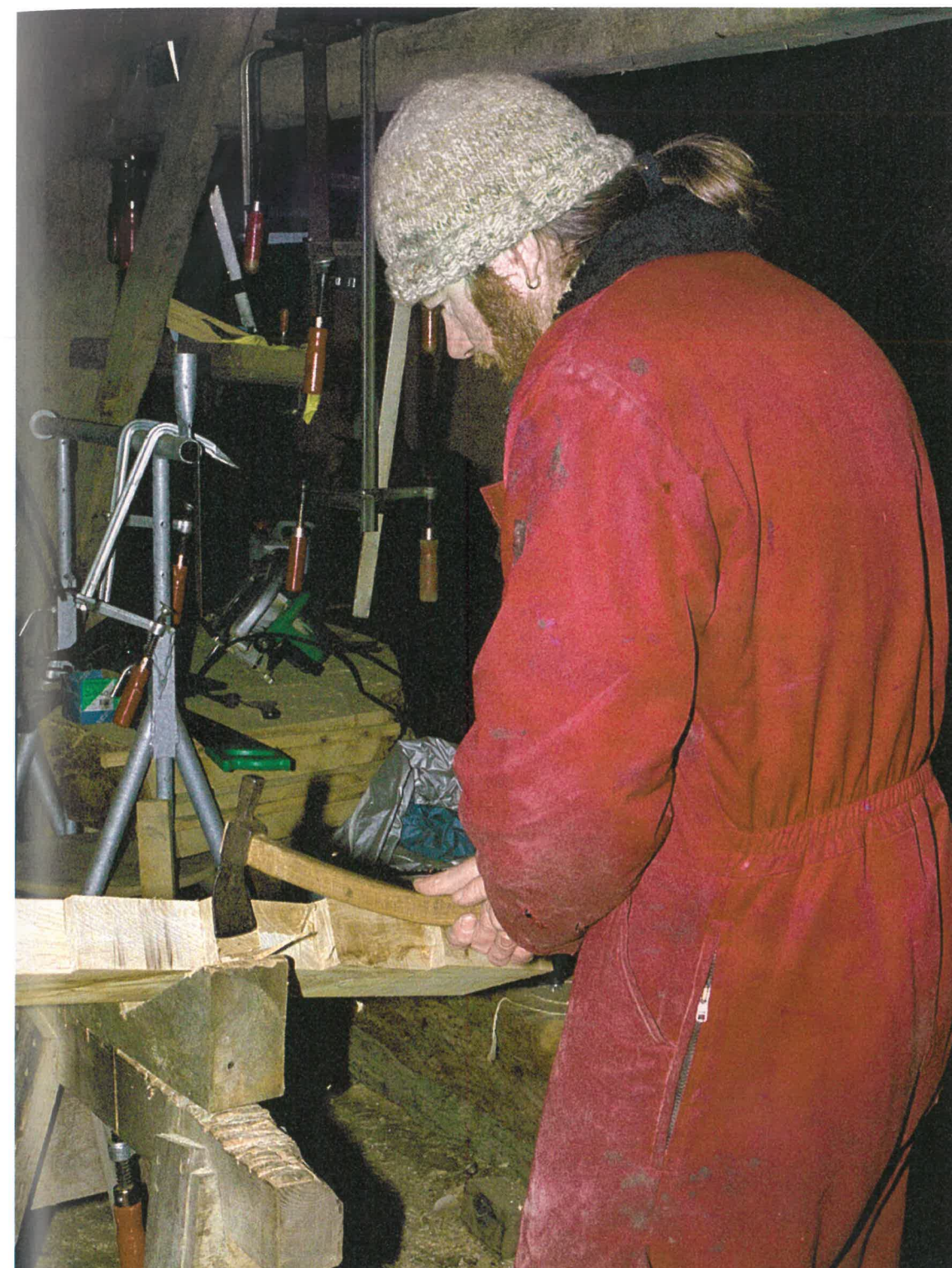
Fortsat fra planche 11: Jo bredere og tungere agterskib, desto højere spanter skal der til for at ophæve disse stød gennem skrogets samlede elasticitet. Bord og spanter danner tilsammen et væv af langsgående og tværgående træfibre. Under motor, gear og skrueaksel ligger lange, facongroede bundstokke, hvis styrke dannes af en hensigtsmæssig udnyttelse af egetræets naturgroede fiberstruktur, der forener modsætningen imellem agterskibets skarp og fylde.



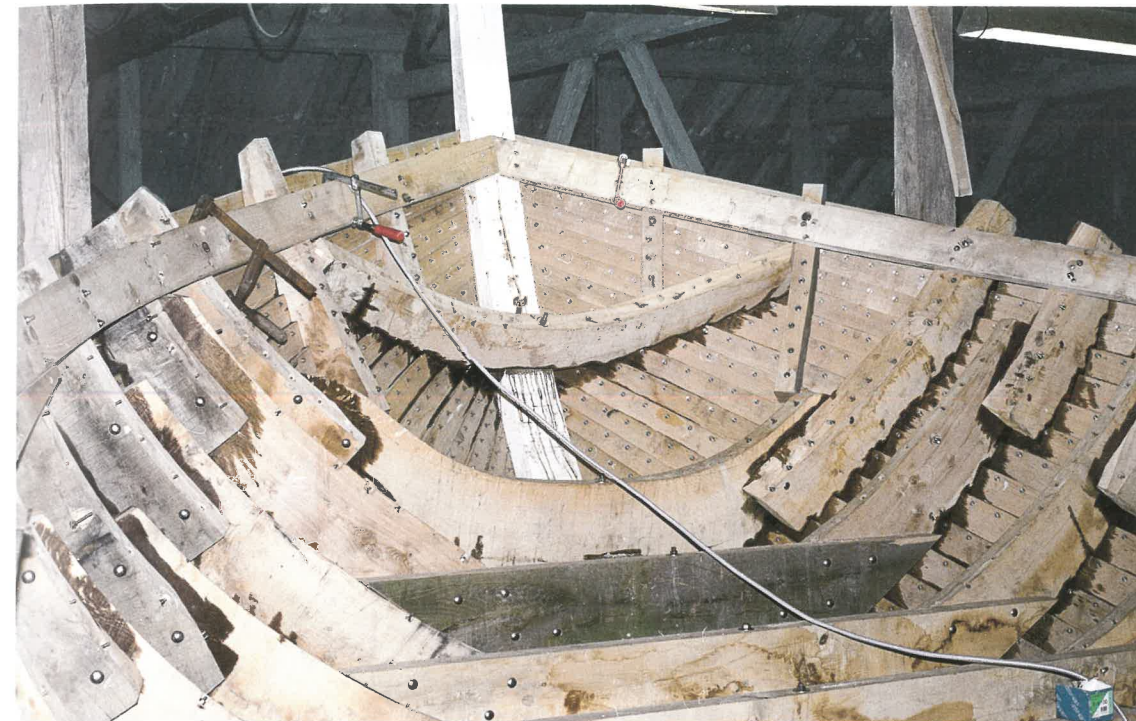
Bådebygger Peter Madsbøll på Kolsgaard i Øsløs lægger tømmer i sin nybygning. Bordenes kanter streges af på tømmeret og saves ud på båndsav.



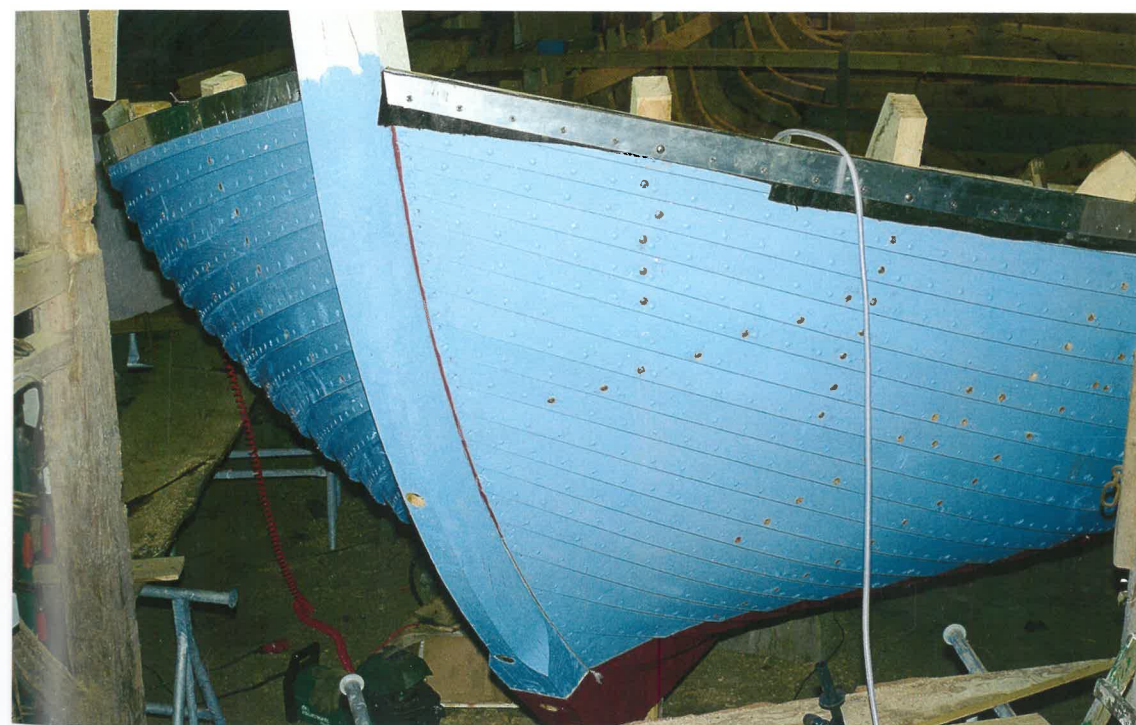
Smigen tegnes op og hugges til med skarøkse.



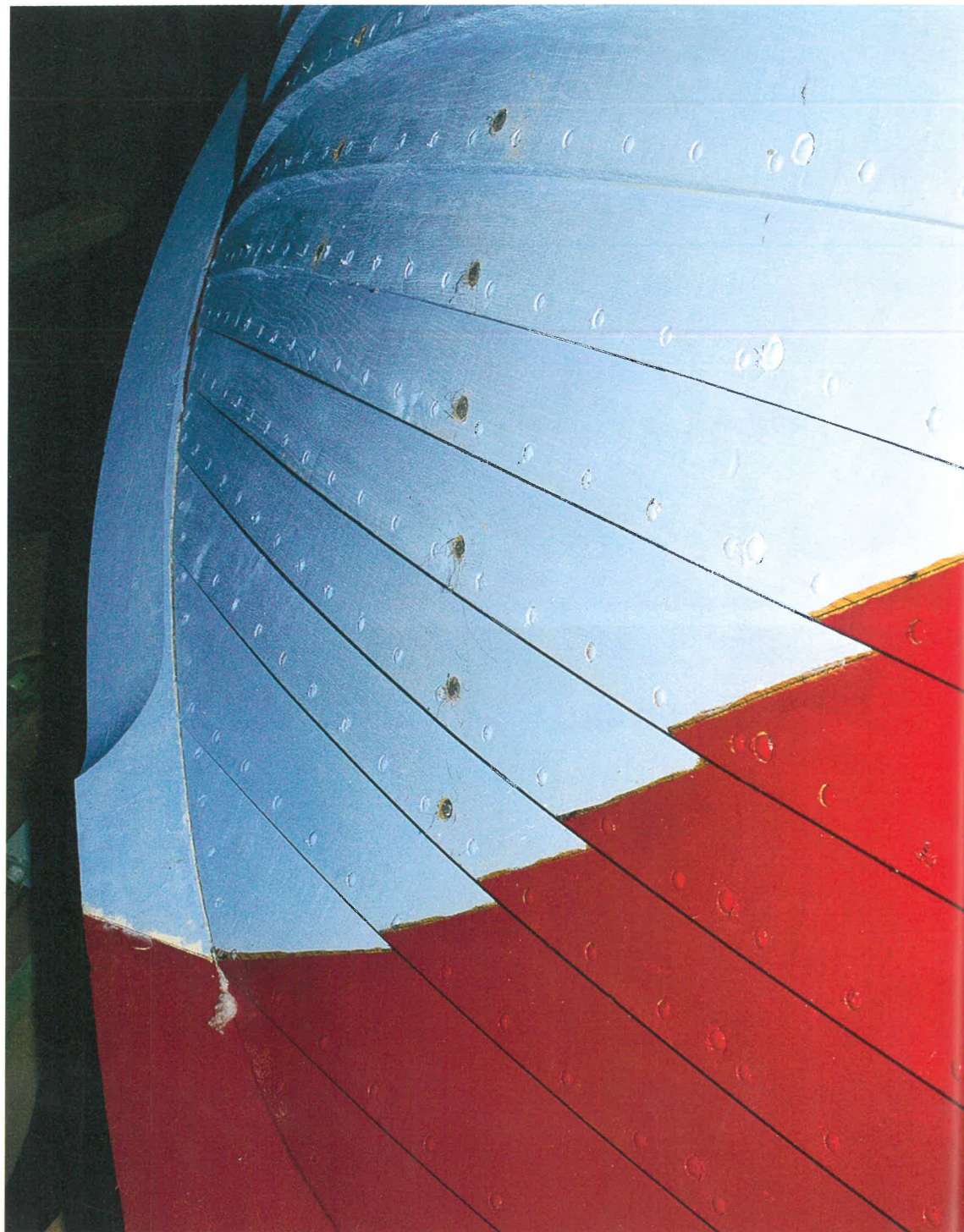
Det færdige tømmer skal passe nøjagtigt med bordene for som et spant at kunne boltes fast til hvert eneste af disse uden at skabe unødige spændinger. Spanterne fordeles og placeres, så de skaber et systematisk forbandt i skrogskallen, der ophæver de kræfter, som kommer på arbejde i denne, til en helhed af stor elastisk styrke.



Peter Madsbølls idé arbejder sig fra begreb til virkelighed. Stævnen er under dannelse som en skal af sammenhængende bordgange. Mens bordlægningen står på, tjener skabelonerne som en teoretisk idéskitse, øjet støtter sig til i den arbejdsproces, hvor bordene et efter et danner skibets skrogform. Den trættjærede bjørn (knæ) binder køl og stævn sammen i en elastisk enhed, der forener bund og stævn.



Ud af relativt lige og spejlskårne egeplanker danner bordenes figurskårne facon og foldning en forstævn, hvis udformning er beregnet på at kunne bane sig vej ud og ind gennem en brænding. Kystbådens duelighed kræver forskibets evne til at bære over, skære igennem og tage imod voldsomme tryk fra brådsøernes vandmasser. De mange bolte holder skrogskallen tæt, når den vrider sig, mens tømmerne indvendig afstiver bordene, således at de påvirkninger, der rammer skroget, kan arbejde, uden at dette bliver ledeløst.



Bådebygger Peter Madsbølls fint formgivne bordforløb danner en fyldig og skydende forstavn på nybygningen til Thorupstrand 2002. Kunsten på denne båd er at samle den ekstremt store bredde i bunden, skipperen har bestilt, op i en stærk forstavn, der samtidig evner at skære, sluge og skyde vandet fra sig uden unødigt modstand. De forreste stævntømmer er netop boltet fast indvendig, hvorfor bolthovederne endnu ses tydeligt udefra.



"Det er skruevandet der styrer" har været bådebyggerne Mortensens udgangspunkt for udformningen af de store Klitmøllerbådes evne til at løbe i søen, "tage rend" som mølboerne siger. Her illustreret med en lang, svungen hæk på havbåden Danmark, der sikrer, at propeller og ror forbliver dybt nede i vandet under alle forhold (øverst), og Nordsøens krydserhæk (nederst), der regnes for robust, samtidig med at den tager blødt imod en sø, der kommer rullende agtenfra. Lild Strand 1995.



Havpram på sin stab mens den er under færdiggørelse på Eron Andersens bådbyggeri i Nørre Vorupør 1965. En havpram er som skabt til at løbe i en sø, fordi bunden samles op i en pramstævn uden noget skarp, hvilket gør prammen utilbøjelig til at skære på tværs af bølgens retning. Den kan lande op direkte i sandet løbende på en høj stoksø. Store, fyldige havpramme er kendt for at være nogle af de sidste fartøjer, der må søge land, fordi det blæser op.

En stævn og en bund, hvis force er, at den bærer uden at skære, er ikke en duelig båd, med mindre den på anden måde også evner det modsatte: at kunne skære vandet. En moderne havpram gør det med en påhængsmotor, hvis propeller stikker nedenunder bunden agter, og hvis skruevand fungerer som ror. Modsætningen løses ved, at propelleren vipkes eller hejses op, inden prammen tager grunden. Vil man drive en havpram frem for sejl, påhæftes stævnen en finne, der skærer vandet, hvorved vindens sideværts tryk på båden af vandmodstanden transformeres til havprammens fremdrift igennem vandet. I Vorupør ophæves modsætningen ved, at finnen afmonteres, før prammen styres ind gennem bræddet.

skarp bund under vandet, mens de højere oppe fastgøres på spejlet, som vider sig gradvist ud i en kurve, der gør det muligt uden brug af krumme planer at gøre agterenden lige så bred over vandet, som man finder det hensigtsmæssigt. Derved skabes et fint slip i undervandsskroget omkring propelleren, mens resten af agterenden kan gøres så bred, at den får sin nødvendige bæreevne. Endelig kan man bryde med den frontale modstand, hvormed et agterspejl møder en høj bølge, der kommer bagfra, ved at erstatte den plane flade med en rundbuet, udadhældende stavhæk³⁴, der er bedre i stand til at tage blødt imod og smygge sig igennem det øverste af bølgen samtidig med, at den løfter sig op over resten af den.

Kulturhistorisk set har alle disse logiske muligheder været realiseret til forskellig tid betinget både af den generelle udvikling af disse princippers empiriske realisering i den eurasiske verdens³⁵ bådbyggeri og af den lokale erfaringsudvikling og dens samspil med de tilgængelige materialer, værktøj og redskabskompleks, skibenes anvendelse og efterspørgslen på fartøjer til forskellig brug. I anden halvdel af 1800-årene eksperimenterede havbådbyggerne med de hjerteformede agterspejl, i 1930'erne kom stavhækken til og alle tre former blev – suppleret af enkelte eksperimenter med den på snurrevodskutterflåden i øvrigt fremherskende krydserhæk – benyttet side om side, men med stavhækkens dominans helt frem til 1980'erne. På dette tidspunkt begyndte kystbådbyggerne – igen som en lokal variant af et fælles europæisk (måske globalt) spredningsmønster – at eksperimenterer med at erstatte stavhækken med et lavt, bredt spejl, der gav større dæksplads, bedre slip og mere bæreevne, men også var en mere sårbar konstruktion, hvis man ville forøge disse fordele mærkbart. Den er i øvrigt principielt identisk med den eksperimenteren, der inspireret af slupperne³⁶ fra kanalegnene i 1800-årene førte til, at skudehandlerne på den jyske nordvestkyst forsynede flere af deres ellers spidsgattede sandskuder³⁷ med et bredt, lavt og skråtstillet agterspejl udenfor stævnen og den derved opståede rorstamme.³⁸

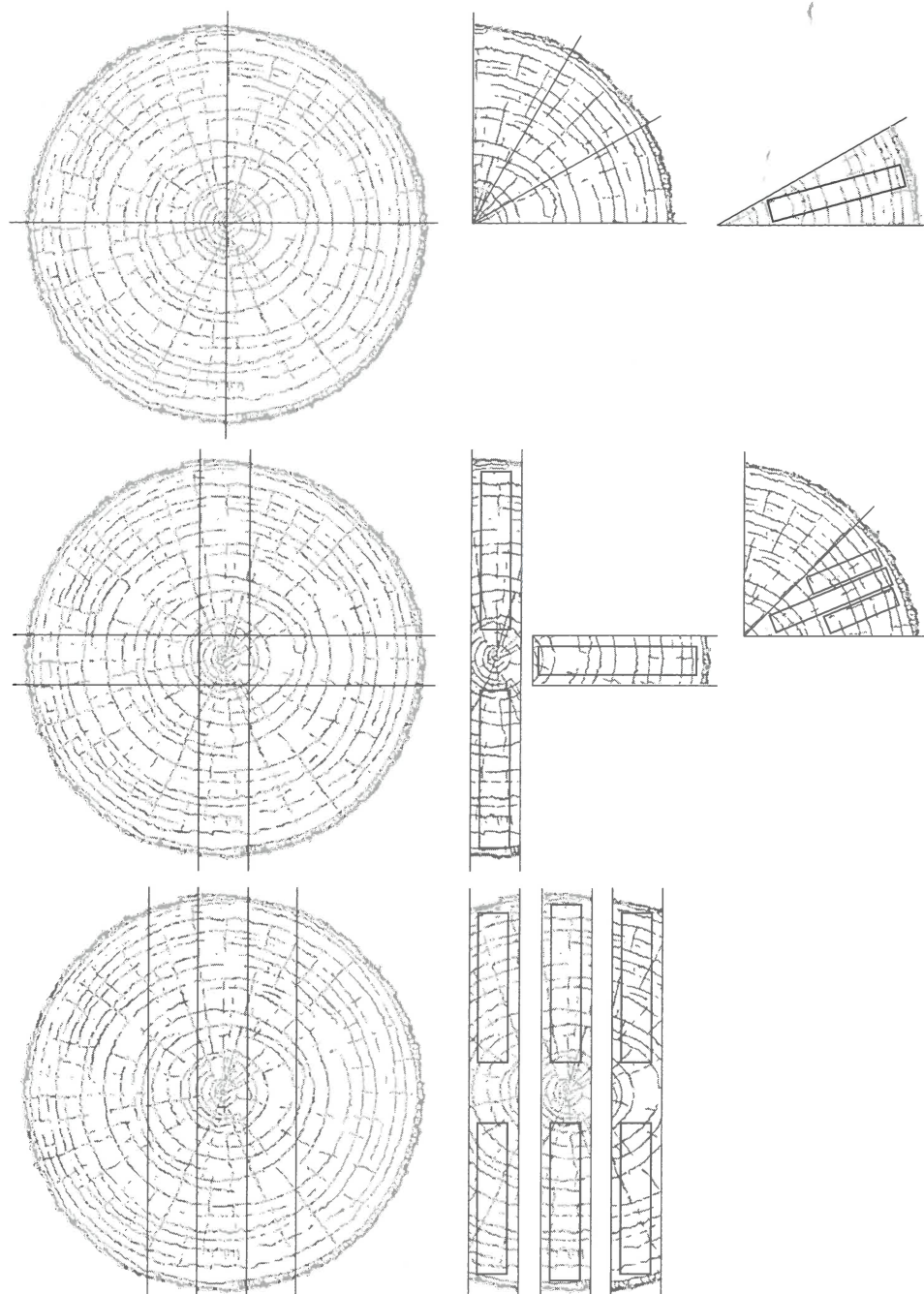
Da vi skulle udforme Bjarnes nye kystbåd, var denne problematik også aktualiseret af hans ønske om at få en agterende, der er lige så god at ligge op i søen med under indhivning af snurrevod, som hans nuværende båds rundbuede stavhæk er. Samtidig måtte den meget gerne få lige så meget dæksplads agter, som de både har, der er blevet bygget eller senere er ombygget med "bagsmæk" eller "flad bagende", som det siges med et bevidst ikke-sømandsagtigt udtryk. Skal fordelene ved det lave, brede spejl være mærkbare, skal agterenden gøres så lang og spejlet så bredt, at båden er tilbøjelig til at tage hårdt imod en højtgående bølge, der ramler ind i den agten fra, og til at klappe ned i vandet på bagsiden af bølgen. Ingen af delene er særlig hensigtsmæssige for

et fartøj, der halvdelen af året skal arbejde som snurrevodsbåd. Opgaven var derfor et finde et bedre udgangspunkt for løsningen af det problem, end den moderne, flade bagende giver. Inspireret af Christen J. Bondes ideer samt af Peter og Kesse Mortensens avantgardistiske eksperimenter med Klitmøllerbådenes agterender i 1960'erne har vi udviklet et agterskib, hvor bordenes løber ud til en bredt anlagt stavhæk, der i stedet for de smallere bades rundbuede facon erstatter den moderne "bagsmæk" med en bred og udfaldende, i hjørnerne afrundet hækflade, der når fra lidt over vandlinien agter og op til dækshøjde, hvorfra lønningens opstående afslutter hækken med en lodret skanseklædning³⁹ i aluminium. Ideen med denne konstruktion er at forene den udfaldende stavhæks evne til at løfte sig blødt over en sø, der kommer agten fra, med den lodrette "bagsmæks" bredde, bæreevne og gode ståplads agter.

Mortensen lod Klitmøllerbådenes hæk løbe stadig længere ud i en bred, men lav og elegant svungen hækkonstruktion, der tager imod bølgerne bagfra et godt stykke agten for rorstammen og etablerer et langt og fint slip i vandet, når båden steamer fremad. På grund af deres lille bæreevne trykker disse elegante agterender propelleren dybt og sikkert ned i vandet, hvilket ikke er noget problem ved landing i Klitmøller, hvor der er ekstraordinært dybt vand helt ind til kielbrinken. Det gør imidlertid Klitmøllerbådene vanskelige at lande med på en landingsplads som Thorupstrand, hvor der er grundt over revlerne og i første kiel. Vi har derfor modereret Klitmøllerhækken ved at give den mere fylde, gøre den højere og kortere, så der er mere skibsrums ude i den til at bære maskinen og suget fra den skrue (hvirvel eller spiral) i vandet, propelleren frembringer. Endelig har vi som i Stenbjerg og Klitmøller kombineret den udfaldende stavhæk med en lodret lønning over dækshøjde for at give fiskerne støtte for knæ og lår, når de står og arbejder med redskaber, der skal ud og ind over agterenden. Ved en udfaldende hæk, der når helt op i lønningshøjde (lovgivningen siger: mindst 75 cm over dæk), er det umuligt at finde støtte, når man har brug for at arbejde og læne sig ud over den, hvorimod en lodret lønning gør agterenden til en særdeles hensigtsmæssig arbejdsplads. Til gengæld har ankre og andet grej tilbøjelighed til at ramle ind i den, når den fortsætter lodret ned i vandet som på en bagsmæk. Denne ulempe mindskes væsentligt ved at hækken under dækshøjde skråner langt ind under det sted, hvor redskaberne kommer op af vandet.

Fra disse specifikationer af især agterstavnens problematik kan vi vende tilbage til studiet af de måder, hvorpå egetræ stiller en række egenskaber til rådighed for skrogskallens formgivning på den ene side, og denne formgivning på den anden side udpeger bestemte egenskaber som væsentlige, fordi de kan udnyttes i dannelsen af skrogets styrke.

Egetræ hører til de træsorter, der fra vækstlaget under barken gennem marvstrålerne transporterer mineraler ind mod midten af stammen og danner hårdt kerneved. Det er langs disse stråler, at træet slår revner, f.eks. fordi det kryber sammen under udtørring. I tidligere tid, hvor alle klinkbyggede både landede på åben strand, og det var almindeligt at flække planker ud af en egestamme, var det råmateriale, bådebyggerne huggede deres bord ud af, både facongroet og spejlflækket. Det spejlskårne egetræ bliver først et luksusprodukt i det øjeblik, man går over til at save egekævlerner ud i planker, og kun de midterste af disse – på hver side af marven – er spejlskårne. En sav respekterer hverken træets årer eller marvstråler. Der er derfor ingen tvivl om, at betegnelsen "spejlskåret egetræ" er en kvalitet ved en planke, fordi det betyder, at marvstrålerne følger den i bredden, hvorved den får særdeles svært ved at slå revner. Et retvokset egetræ, hvoraf der udsaves lige planker, har – i en tid hvor alt træ saves ud af kævlerner – den relativt størst tænkelige mulighed for, at det færdige bord respekterer såvel årer som marvstråler. At bygge et fyldigt skrog af sådanne bord opfylder imidlertid også det andet træk, vi har kig på, nemlig det at forme skroget uden at skulle vride bordene på plads. Ideen er, at bord, der er bukket i stedet for vredet, skaber færre spændinger og er udsat for mindre belastning, når skibsskroget arbejder i vandet eller udsættes for stød på land. Er begge sammenhænge rigtige, vil det stærkeste skib være et, der realiserer de to principper på en gang. Det udelukker imidlertid ikke, at det ene princip kan afløse det andet til særlige formål. I den savede kystbåds sammenhæng kan vi foreløbig konkludere, at de to principper stiller det samme krav til bordenes facon, og at denne stiller det krav, at skrogets fyldighed lader sig formgive af bord, der er skåret af lige og relativt smalle planker. Den motordrevne kystbåds formbegreb rummer og skærper⁴⁰ dertil den yderligere specifikation, at agterenden skal ligge dybest, mens forskibet skal være så vanskeligt at trykke ned, at ror og propeller agter ikke kan lettes ud af vandet. Agterendens problematik specificerer de mulige måder at sikre dette på og deres øvrige konsekvenser for arbejdsforholdene ombord. Og den peger især på det forhold, at agterstavnsens bordforløb må være sådan udformet, at bordene trods de ekstreme belastninger af denne del af fartøjet ikke på nogen måde vil være tilbøjelige til at åbne, vride og løsne sig fra agterstævnen, flække eller blive ledeløse.



3 måder at dele en egekæule i spejlskårne planker.

Videnskabsteoretiske overvejelser over formbegrebet i den materielle folkelivsforskning

Da den norske etnolog og folkeoplyser Eilert Sundt for halvandet hundrede år siden med folkelivsforskerens tænkearbejde i tidsskriftet *Folkevennen* (1858-1866) bistod "Folket der finder sin egen Ånd i dens højeste intellektuelle forklaring"⁴¹ – for nu at citere hans nærmeste medarbejder Marcus Jacob Monrad – var det afgørende spørgsmål: Er skik og brug et udtryk for bevidstløs sædvane betinget af det substantielle almuelivs traditionsbundne morfologi? Eller skal skik og brug tværtimod betragtes som en selvoverskridende praksis, dannet af livets hårde skole og derfor dybt præget af den nødvendige hensigtsmæssigheds kulturelle former, hvorpå et folk kan bygge sin udvikling af friheden? Eller er der eventuelt tale om en uomgængelig bevægelse fra et liv, der ureflekteret "følger skikken", til et liv, der udfolder den subjektive frihed til at indrette sig som man vil?

"I Søndmøre ere alle ottringer, sexøringer osv.⁴² ligesom støbte i en form; men længere syd have storbådene og småbådene andre former, og det samme gjælder om seilene og alt andet tilbehør. Er nu dette så at forstå, at egnenes ulige omstændigheder, mere fart ude på havet eller indenskjærs, mangel på eller overflødighed av gode havne osv., virkelig kræve sådanne ulige slags både, så vi altså må beundre den skarpsindighed og opfindsomhed, som vidste at indrette alting så vel? Eller er det kanske for en del så med både som med huse og klæder, at hver mand uden videre tanke retter sig efter egnens skik, og at denne skik ganske tilfældigt er bleven så ulig i de forskellige egne, ligesom det jo åbenbart er tilfældigt, at snittet på klæder er så uligt her og der? Ved at høre Harham-bøndernes bestemte forklaringer om deres bådes særegne og nødvendige egenskaber måtte jeg tænke på agerdyrkernes plove; for et halvt hundre år siden brugte man i Gudbrandsdalen svære plove, som næsten helt og holdent vare byggede af træ, og jeg har hørt gamle mænd forklare, at disse i grunden skulde være de bedste; men i den sidste menneske-alder har man jo løsrevet sig fra den gamle plovskik, og hver mand søger sig ud den slags plove, som efter hans mening skal være bedst. Skal det gå ligeså med bådene, og er den ting, at alle Søndmørs både af samme størrelse (ottringer osv.) nu ere nøiagtig ligedanne, måske kun tegn på en stilleståen i tænkning og vedhængen ved skikke, som kun venter på en kommende tids større opplysning og omtanke og stræben efter forbedringer?"⁴³

Marcus Jacob Monrad var i 1860'erne den ene af Norges to førende hegelian-ske filosoffer, og sammen med Sundt stod han i vedvarende opposition til den liberalistiske tænknings måde at sætte spørgsmålet op på. I stedet for at se den

traditionsbundne skik som den diametrale modsætning til ubundet frihed er det "en sundere reform der stikker Fingeren i Jorden og staaer i stadig Sammenhæng med det bestaaende og Nedarvede, end den, der lig en Hvirvelvind vil falde ned fra Skyerne og rive Alting overende."⁴⁴ Liberalismen tilbyder ifølge Monrad en "lære om frihet uten mål og grenser" der ser "fremskridt som frihet, som frigørelse fra sine røtter i fortiden, etterhånden også fra sin egen indre sammenheng, for umiddelbart og vilkårlig å styrte seg inn i fremtiden."⁴⁵ "Idet man stadig vil rive seg ut av fortiden og dens former søker man å udslutte de hittil vunne resultater, som nettopp brakte friheten opp på et høyere trinn; denne fremadskriden vil altså tilintetgjøre seg selv og bli til en virkelig tilbakeskriden."⁴⁶ I modsætning til denne dualisme imellem fortidens former og fremtidens frie valg vil Sundt og Monrad udforske de måder, hvorpå folk har indrettet sig og kan indrette sig under nye former, der bygger ovenpå de gamle. "Det hvorfor det kjempes, er ikke den blotte eksistens, men eksistensen under en viss form, det er denne som søker at vedlikeholde og utvikle sig."⁴⁷ Samtidig med at al kulturhistorie oppebæres af menneskenes praksis, er det "formens eller ideens kamp for å underlegge seg materien"⁴⁸, det hele drejer sig om.

Da Eilert Sundt således i 1860'erne søgte "at få fremstillet de mange forviklinger med klarhed" i sin udforskning af byggeskikken på landet i Norge, søgte han derfor med lys, lygte og intensional tænkning efter de *grundformer*, ved hjælp af hvis væsenstræk det ville være muligt at forstå det umiddelbare virvar af bygningskunst som et synligt udtryk for kulturudviklingens realisering af ganske bestemte principper, hvis "mulighed der blev til virkelighed" i de egne af landet, hvor den stedlige *naturgrund* gjorde deres duelighed *hensigtsmæssig*.⁴⁹ I Østlandet, hvor der er rigeligt med skov og god tid om vinteren til at køre brænde ind, var det åbne ildsted midt på stuegulvet, "aren", en hensigtsmæssig ildstedsform, der gav både lys og varme, men var et "brændeslug". I Vestlandets fiskeridistrikter, derimod, hvor der er mangel på træ, travlt i vinterens store torskefiskeri og rigeligt med levertran til lampeolie, var den store masseovn af sten og ler spændt fast i et hjørne af stuen, "røgovnen", som kun gav varme, men var en "brændesparer", en hensigtsmæssig ildstedsform.

Med sit aristoteliske formbegreb, der beskriver tingens væsenstræk, de træk, der bestemmer dens art og natur, dens duelighed og hensigtsmæssighed – i modsætning til de utallige, tilfældige træk, der i øvrigt knytter sig til en ting – gik Eilert Sundt så vidt som til at betragte røgovnen som "udviklet til så stor fuldkommenhed, som den efter sin art kunne modtage". Røgovnen er ikke blot en ting, den er en måde at løse opvarmningen på, hvis hensigtsmæssighed ligger i denne ildningsforms evne til på den ene side at lade træet afgive

mest mulig varmeenergi ved at brænde det hurtigst muligt af ved den højest mulige temperatur, på den anden side at akkumulere den udviklede varme, så denne lader sig gemme til gradvis brug dagen eller natten igennem. Denne modsætning ophæver røgovnen med sin stenkappe, der kan tåle den ekspansion, som akkumulation af varme indebærer, og den krympning, som den langsomme afgivning af varmen ligeledes indebærer, ved at være muret af massive sten med stor varmfylde og fleksibelt ler, der er spændt inde i "ovnbolkens" tømmerkonstruktion.

Ud fra denne ildningspraksis' perspektiv er røgovnen en *form*, hvis vi skal bruge det latinske ord, eller *eidos*, hvis vi skal tale med Platon og Aristoteles, hvis materiale eller stof (gr. *hylê*) er ovnbolkens træ samt stenkappens fjeldsten og lermørtel. Røgovnens *eidos* har sin egen struktur, når vi anskuer den ud fra varmegivningens problematik, en form hvis væsentlige træk ophæver den nødvendige negation, som gør denne ildningsform duelig som en hensigtsmæssig måde at udvinde og opbevare varme på, når der er sparsomt med brænde og ringe behov for også at udvinde lys af branden. En form eller idé, der med Monrads formulering underlægger sig materien (varmen). Ud fra dette perspektiv er så mange andre træk ved ovnen tilfældige, ligesom dens materialer blot skal være duelige til de opgaver, som ovnens formbegreb stiller til det stof, hvoraf den er lavet. Ligesom den aristoteliske polis som statsform stiller krav til borgernes dyd, for at de kan være duelige som det stof, der er den oldgræske bystats substans.⁵⁰ Men dette er kun et perspektiv, der udspringer af den teoretiske problematik i en bestemt praksis. For ethvert stof, enhver substans lader sig selv betragte som en form, der har sin egen struktur, uden hvilken den ikke kunne være duelig i de former, for hvilke den optræder som hensigtsmæssigt materiale. Træet har sin egen natur, hvis fiberstruktur udgør dets form. En form, hvis substantielle stof er celler. Tilsvarende har cellen ud fra et biologisk perspektiv sin særlige form som en levende struktur *sui generis*, der muliggør træets fiberdannelser, men hvis egen *eidos* er en biokemisk problematik.⁵¹

Formbegrebets hensigtsmæssighed er med andre ord relativiseret på to forskellige måder:

For det første er enhver form betinget af den praksis, hvis problematik beskriver den bestemte duelighed og dermed de væsenstræk, som er nødvendige for, at vi kan tale om, at noget har en bestemt natur, det vil sige en eksistensmåde af bestemt art. Intet er til blot i kraft af det materiale, hvoraf det består. Det vi betragter som noget, der er til, er det, der kan begribes som en funktionsduelig form. Men fra andre perspektiver er dennes materialer de

væsentlige former. Vi (kan kun betragte det som om vi) lever i en verden af ting, fordi vi lever i en verden af former – eller rettere af formbegreber. Men en form er på sin vis intet andet end den *eidos*, det strukturbegreb, der beskriver og realiserer den som en funktionsduelig struktur af sin egen art.

For det andet er formbegrebet altid kun vort *forsøg* på at beskrive de væsentlige former, som gør det muligt for os at gøre hensigtsmæssig brug af dem i praksis. Eilert Sundt siger – ligesom Louis Hjelmslev i princippet siger hundrede år senere om den sprogteoretiske praksis⁵² – både ydmygt og ambitiøst, at “Dersom mine undersøgelser have truffet det rette, så vil enhver af de omhandlede stueformer omkring i landets forskellige egne kunne henføres til en af disse få grundformer”.⁵³ Men dette er en *bestræbelse* – der har til formål at samle stof og erfaringer til “med tiden at gøre et nyt og bedre forsøg”.⁵⁴ Han er sig med andre ord som en god hegeliensk aristoteliker bevidst, at det tænkearbejde, han fremlægger, er et bidrag til at *nærme sig* forståelsen af folkekulturen som en verden af mulige former; en opdagelsesrejse med det mål at igangsætte en forskning, der kan lede målrettet og tænksomt efter et *endnu mere* hensigtsmæssigt udgangspunkt end det første, hvorfra byggeskikkens mange forgreninger og forviklinger lader sig specificere og begribe som kulturhistoriske udviklinger, der gør grundformernes principper og deres mulige varianter virkelige. “Jeg tilføjer her, at afhandlingen er fuldført under det håb at den skulde være mig et godt forarbejde til et nyt anstrængt forsøg på at udforske sammenhængen med dette store stykke i folkelivet: den iøinefaldende og dog så gådefulde forskjel i den sædelige tilstand i de forskellige egne af landet.”⁵⁵

Sundts første bud på den *lands-skik*, hvorfra han mener at kunne specificere de forskellige *bygde-skikke* i norsk bygningskunst, fremkommer ved at kontrastere med nordtysk byggeskik og begrunde den norske med det herskende naturgrundlag: “Kort, lige så nær som tømmerkoven overalt i fortiden lå ved gårdene, lige så snar var man til at fælde tømmer og bygge sig et nyt hus, for hver gang et nyt behov opstod, så der kom til omtrent lige så mange særskilte huse, som vi efter nyere måde vilde tænke os værelser. Dette blev ligesom en særegen norsk skik, lige modsat af hvad jeg har ladet mig fortælle fra det nordlige Tydskland, at der på hver bondegård skal være et stort hus, som under sit ene tag omfatter både menneskene og dyrene og avlingen og altsammen.”⁵⁶ Den oprindelige norske gårds hustal steg i takt med, at der blev brug for yderligere husfunktioner. “Og vi fandt det som en lov i bygnings-skikkens historie, at medens man fra oldtiden af var vant med at have mange huse til en husholdning, hvert til sit brug, men derfor mest alle små, så har man i de senere tider lagt an på at sætte flere og flere af bi-bygningerne sammen med

stuen under et tag, til en større hovedbygning.”⁵⁷ “Hvordan den (sammensætning) skulde blive, det var tildels afhængigt af, hvad slags ildsted man brugte, og dette var tildels igjen afhængigt af natur-forholdene”.⁵⁸ Derfor får lyrehusets to mulige, skorstensløse ildsteds- og stuehusformer afgørende betydning for de bygdeskikke, der stammer fra det fælles udgangspunkt. Hundrede år senere formulerer Svend Jespersen på Nationalmuseet i København sin skelnen imellem ovnhuset (med alle varmekilder udgående fra et centralildsted, hvis ildstedsbænk til madlavning befinder sig inde i selve skorstenen) og kaminhuset (der rummer flere ildsteder, som fyres og betjenes udefra som åbne kaminer og leverer direkte strålevarme fra brand og gløder), men det fælles udgangspunkt er her det modsatte af en national byggeskik, for der er tale om europæiske (dvs. trans-nationale) spredningsveje og om en gårdform (hvis huse og andre anlæg omkranser og danner et gårdtrum), der i Jespersens teori deler udgangspunkt med den romerske villas gård-princip.⁵⁹ Jespersens teori hviler med andre ord fortsat på et intensionalt formbegreb, baseret på *determinatio negare est*. Men det brydes med et formbegreb, der har sit udgangspunkt i en helt anden begrebskontrast, nemlig den imellem “form” og “indhold”, hvor selve formen betragtes som den ydre, principielt vilkårlige (og derfor “kulturelt” betingede) udformning, der skal holdes adskilt fra det funktionelle indhold.

Det sidstnævnte formbegreb svarer omtrentligt til den dagligdags brug af ordet form, når man vil betegne de “ydre former”, noget har i modsætning til dets egentlige funktion. Denne skelnen blev fra 1880’erne og langt ind i 1900-årene af stor betydning for den kulturhistoriske etnologi i mange kontinentaleuropæiske lande, efter at den tyske geograf og etnolog Friedrich Ratzel begyndte at publicere sine fund af slående ligheder imellem materielle kulturelementers ydre former i Afrika og Asien-Oceanien, der gav stødet til interessen for, om der kunne tænkes at være kulturelt slægtskab imellem så fjernt fra hinanden beliggende kulturområder. Efterfølgere som de tyske etnologer Leo Frobenius, Bernhard Ankermann og Fritz Graebner samt de østrigske etnologer Wilhelm Schmidt og Wilhelm Koppers udviklede kulturhistoriske teorier der tog udgangspunkt i den forestilling, at kultur breder sig i kredse og at der kun undtagelsesvist finder parallel udvikling sted i verden. Til at lokalisere og bestemme kulturelt slægtskab imellem adskilte kulturområder udkrystalliseredes formkriteriet, mængdekriteriet og sammenhængskriteriet. I følge formkriteriet er der sandsynlighed for slægtskab imellem to adskilte kulturelementer, hvis de har en fælles form, der ikke betinges af deres funktion. Jo flere af disse formligheder (mængdekriteriet) og jo bedre muligheder for forbindelse imellem områderne (sammenhængskriteriet), desto større er sandsynligheden for, at der er tale om kulturelt slægtskab og at det vil

være frugtbart at undersøge kulturelementernes diffusion og spredningsveje imellem dem⁶⁰.

Det formbegreb, vi har fået overleveret fra denne forskningstradition, er den nøjagtige negation af Aristoteles' intensional-logiske formbegreb. For hvis kulturelementets form er betinget af dets funktion, så falder det som kriterium for kulturelt slægtskab, idet der så ikke er noget til hinder for, at folk forskellige steder i verden har løst samme problemstilling på samme hensigtsmæssige måde uden at have nogen som helst kulturel forbindelse med hinanden. Det er kun, såfremt formen ikke er bestemt af funktionen og omvendt, at formkriteriet kan opfylde sin teoretiske rolle. Derfor må denne etnologi fastholde sin skelnen imellem form og indhold, hvor formen er det kulturhistorisk interessante, fordi den udsiger noget om det kulturelle slægtskab og tilhørsforhold, mens det funktionelle indhold helst ikke må forstyrre billedet. Og videre endnu: derfor danner denne etnologi det grundlæggende udgangspunkt for sin tænkning, at kulturbegrebet har med formerne at gøre, mens teknologi og økonomi beskæftiger sig med tingene ud fra et "mekanisk" perspektiv, der tager sit udgangspunkt i deres rationalitet og funktion. Vi står derfor med to former for etnologi, der begge tager udgangspunkt i det udsagn, at *kultur er former*, men som mener det diametralt modsatte hermed og er indbyrdes uforenelige, fordi deres formbegreber invaliderer hinandens teoretiske opgave. Derfor er det vigtigt at kunne skelne imellem dem, og én måde at gøre dette på er at tale om det formbegreb, der svarer til *eidos*, på den ene side, og det formbegreb der i stedet svarer til *morphe* i klassisk græsk tænkning, på den anden, som har givet navn til det morfologiske perspektiv på en form, der ikke inkluderer dennes funktion.

I lyset af den herved fremkomne skelnen har vi at gøre med en virkelig negation, der ikke blot graver dybe konflikter i etnologien, men også indebærer, at hvad der gælder for det ene begreb netop ikke gælder for det andet. Det betyder at f.eks. hele dannelsesstanken og ideen om de selvoverskridende læreprocesser – der er mulige, når udarbejdelsen af en duelig form tager udgangspunkt i ét bestemt træk og gør brug af de former for hensigtsmæssighed, der i øvrigt følger af den problematik, der udpeger dette træk som det (i øjeblikket) rigtigste udgangspunkt – må forekomme ikke blot fjern, men også fjendsk overfor selve kulturbegrebet i den morfologiske etnologi. Intet lades tilbage til "skikken", dvs. til de kulturelle "værdier" defineret uafhængigt af nogen funktion – til det, morfologen betragter som kulturens kerne. På den anden side vil jeg mene, at vi ved at betragte f.eks. kystbådens form ud fra et *eidos*-perspektiv kan begribe nogle af de træk, som et *morphe*-perspektiv betragter som vigtige, men alligevel slet ikke selv kan se dybden i og betydningen af.

F.eks. det helt grundlæggende for tanken om kulturelt slægtskab og tilhørsforhold, at det overhovedet er muligt at *identificere* en særlig "skik", her en særlig "bådtype", hvis form adskiller sig principielt fra andre bådtyper. For det er ikke og har aldrig været f.eks. alle kystfiskere på den jyske nordvestkyst, der har brugt "kystbåde" i den forstand (formkriteriet), vi taler om her. Hvordan vil man så kunne hævde, at det er skik at bruge en bestemt bådtype, og at skikken forklarer typens varighed? Det gør man ved at forestille sig, at der er nogle mennesker, som f.eks. er mere traditionsbundne, eller som gør mere ud af deres lokale, sociale position og identitet, eller hvis tilhørsforhold kommer mere til udtryk i en fælles æstetik, fælles værdier osv. – end andre. Men i den udstrækning, skikken tillægges bestemte "symbolske" funktioner, i forhold til hvilke den er en hensigtsmæssig kulturel form, er der sket et knæfald for *eidos*-perspektivet, og det morfologiske kulturbegreb, hvor skikken alene hviler på fælles værdier, falder alligevel bort.

Spørgsmålet er imidlertid, om ikke også studiet af den rene morfologiske form vil falde på sine egne præmisser. Den danske konservator Christian Nielsen og etnologen Palle Christiansens fremragende bog *Danske bådtyper*⁶¹ illustrerer udmærket dette. Efter at have forsøgt at udarbejde en morfologisk typologi ender Palle Christiansen med i teksten at sætte de af Christian Nielsen opmålte både ind i den sammenhæng, der gives af deres "daglige anvendelse". Med dette udgangspunkt prioriteres forbindelsen til bådenes brug fremfor forbindelsen til bådenes fremstilling og formgivning. I virkeligheden går studiet af bådskulturen ud fra et *morphe*-perspektiv tabt, bestemmelsen af skikke og kulturelt slægtskab er opgivet til fordel for en beskrivelse, der siger, hvad bådene blev brugt til. Men at opmålingsarbejdet oprindeligt var tilrettelagt ud fra et morfologisk perspektiv viser sig ved, at det kan være uhyre vanskeligt på grundlag af opmålingerne og beskrivelserne at begribe især de vanskelige tilgængelige bådformers *eidos* for dem, der i praksis vil bygge en sådan båd. De opmålte og beskrevne kystbåde er ingen undtagelse. Dette blev sat på spil ved, at det faktisk hverken i etnologernes eller bådbyggernes fagmiljøer (udenfor havbådbyggernes lukkede kredse) – og sammenhængskriteriet imellem de to miljøer er gældende her – er lykkedes at begrebssætte de træk, der danner kystbådens form. Vi har såvel de eksisterende kystbåde, der endnu er i brug, at se på, som skrogets ydre form på de opmålte fartøjer sådan som denne er beskrevet i tegningerne, og disse tegninger er forsynet med linier, der skal angive bordforløbet. Men intet røber for hverken det fordomsfrie øje, læseren eller den bådbygger, der giver tilbud på at bygge en kystbåd, at de er udført i bevidstheden om kystbådens *idé*. Den lange serie af både fra Løgstør Bådbyggeri viser, at der i virkeligheden skulle det meste af tyve års hårdt tilkæmpede erfaringer til, før ikke blot den ydre form, men også den-

nes formgivning i det mindste begyndte at ligne en hensigtsmæssig kystbåd af den type, man gerne ville bygge. Men dens *eidos* gik, som nævnt i det første notat, aldrig op for de ellers uhyre dygtige bådebyggere ved fjorden.

At heller ikke bådenes anvendelse angiver en lige vej til forståelsen af deres formgivning, illustreres også af kystbådens form og fiskernes brug af denne ved landing på kysten. Skal jeg på nuværende tidspunkt give et bud på kystbådens formbegreb, så rummer det følgende, hinanden indbyrdes bestemte træk: Modsætningen imellem brændingens og grundstødningens krav til skrogets styrke på den ene side og navigationens krav til skrogets fylde og styreevne på den anden ophæves gennem en bevidst brug af materialets struktur, der kombinerer træets langsgående årer og tværgående marvstråler og/eller undgår at vride træet unødigt ved at formgive bordlægningen med anvendelse af lige planker, der skæres og foldes, så det er muligt med en let bukning af bordene at samle en fyldig bund op i en forstævn. Ved ikke at indbygge unødige stivheder og spændinger i skrogskallen fordeles og ophæves de kræfter, der kommer på arbejde i skroget, til en fyldig helhed af *smidig styrke*. Agterendens problematik er en negation for sig, der sætter den overordnede modsætning yderligere på spidsen: den skal være såvel en del af det fyldige, grundgående skrog som skarp, styrende og dybest stikkende. Denne negation ophæver kystbåden med sin udpræget *positive styrlastighed* – kølen ligger skråt i vandet, højt for og dybt agter – der indebærer, at mens forskibet flyder ovenpå vandet, stikker agterenden dybt i vandet. Hvis vi som udgangspunkt sætter, at enhver båd ophæver modsætningen imellem det at *skære* og at *bære*, så gør kystbåden det i princippet ved at bære med forskibet og skære med agterskibet. Hvilket styres af forholdet imellem forskibets og agterskibets bæreevne. Alt i alt er denne båds formbegreb derfor en dobbelt negation og dennes ophævelse ved bordenes måde at skabe skroget på og skrogets måde at ligge i vandet på. Nu kunne man sige, at en styrlastig kystbåd selvfølgelig må være egnet til den generelle brug, som kystfiskere gør af deres både ved udsætning og landing på den åbne kyst. Men ved nærmere eftersyn viser det sig, at der er fuldstændig uforenelig skik og brug, hvad landing på åben strand angår selv på så kort en kyststrækning som den nordjyske.

En diskussion udspandt sig sidste år i spilhuset på Thorupstrand, fordi de unge fiskere på redningsstationen, der havde været til møde på Nørre Vorupør redningsstation, hævdede, at de sætter fuld kraft på, når de i Vorupør sejler ind over revlerne i dårligt vejr. De gamle skippere i Thorupstrand protesterede, fordi det ville være "det rene selvmord" at sejle for fuld kraft over revlerne i høj sø. At rende hurtigere ned ad en sø end allerhøjest nødvendigt er det rene "galimatias"! Man gør det stik modsatte: sætter farten ned og lister lige

så stille med søerne over revlen, for ikke at risikere at skære på tværs eller at tage grunden undervejs, så båden kæntrer. Kendsgerningen er, at denne fremgangsmåde lyder farlig i vorupørfiskernes ører. For her bruger man faktisk at "grave agterskibet" så langt ned i vandet som overhovedet muligt under indsejling i høj brænding. Motoren får med andre ord lov til at gå fuld kraft og hastigheden kan ned ad forsiden af en brådsø komme op på 18-20 knob direkte ind mod stranden.⁶² I den situation lader vorupørfiskeren propellerens sug grave roret så langt ned i vandet, at det bevarer sin styrefunktion selv under de voldsomme påvirkninger inde i en bølge, der som en "stoksø"⁶³ tårner sig op over båden og rejser den op med agterenden i et vældigt skub fremad, højt hævet over forstævnen, som nu skal bære trykket fra et skib der "render" med bølgen i denne position. Princippet er, at mens agterenden så at sige gøres fast i vandet med propelleren, hvilket kun kan lade sig gøre, hvis den frembragte skrue i vandet har fart nok til at følge med bådens *surf*, så vil hele forskibet kunne flyde ovenpå uden at forstyrre styringen nævneværdigt, fordi forenden netop ikke er fast forankret i vandet, men bærer (tendentielt planende) oven på det. Se figur 11. Hvis bølgen løber fra båden, vil vandet – ligesom vinden giver retning til et flag – dirigere forskibet i retning mod land, og ikke på tværs i søen så det risikerer at kæntrer. Det stik modsatte princip kendes også i Vorupør, nemlig det at sætte et drivanker⁶⁴ ud, som gøres fast agter og sikrer, at båden af bølgerne styres med søen og ikke på tværs af den. Med et drivanker ("slæbet") sænkes farten til et minimum, også selvom det er en motorbåd, der bruger fuld kraft til at suge roret ned i konstant styresikker dybde.

I Thorupstrand ville det selvfølgelig være "selvmord" at sejle fuld fart ind, hvis det indebar, at man stødte på første revle, og det er man mere udsat for her, hvor der er mere grundt over revlerne end i Stenbjerg, Vorupør og Klitmøller. I stedet – siger man i Thorupstrand – gælder det om at finde en god "rende" at sejle ind i næste kiel gennem – hvor den udadgående strøm graver bunden dyb forneden og stopper bølgerne bråd for oven, så der bliver en kortere, mere toppet strømsø ud af brændingen. Høj "stoksø" kan godt forekomme over revlerne selv i stille vejr, hvis der ude fra Vesterhavet kommer svære døninger løbende på grund af et fjernt blæsevejr. Selvom denne stoksø er høj, gør den ikke vandet over selve revlerne dybere. Til daglig benytter Thorupstranderne sig af den teknik at sejle for fuld kraft hen til (renden i) revlen for så at slække af, hvorved agterenden hæver sig elegant op og på sin egen hæk-bølge (der nu indhenter båden agten fra) letter hen over grunden, indtil den er passeret, og maskinen igen får flere omdrejninger (evt. for at spule sig det sidste stykke ned i kielen), indtil båden rejser over næste revle eller på sin hæk-bølge er landet op på kielbrinken. I storm lister de gamle skippere sig

også hen *til* revlen, ventende på den næste gang slækt vand efter de tre høje søer, der med mellemrum plejer at følge tæt efter hinanden. En praksis den styrlastige båd også er som skabt til.

Man kunne spørge sig selv, om det er fordi, der er mere grundt over første revle, at skipperne i Thorupstrand ikke kunne drømme om at *surfe med* en høj sø. Men det kan dårligt være nogen forklaring på, at de i al almindelighed – dvs. også i alle andre situationer end sejladsen ind over første revle – ikke kunne drømme om at løbe fuld fart med en sø. Det risler dem simpelthen koldt ned ad ryggen ved tanken om, hvad der vil ske, hvis fartøjet skærer på tværs i søen – som da redningsbåden kæntrede for 30 år siden, fordi den netop skar på tværs i en sø og blev rullet rundt, hvorved redningsfolkene blev kastet i havet, og to af byens mænd omkom. Og det forklarer ikke, at fiskerne fra nabo-lejet Lild Strand, hvis landingsplads dog både har læ af et stenrev – men lige så dybt ind til kielbrinken som Klitmøller – og til tider også én revle de har besvær med at komme over, heller ikke er kendt for gerne at ville *surfe med* høj sø. Som Bjarne siger: “Vi gør det modsatte!”

Denne konstatering af forskellig skik og brug mellem revlerne skærper selvfølgelig interessen for, om der også er vidt forskellige måder at navigere i de mange typer af krævende dønninger, bølger og brådsøer, som Vesterhav, Jammertbugt og Skagerrak byder kystboernes små både på, der også i vinterhalvåret færdes hjemmевant i et hav, som andre søfolk på mindre fartøjer skyer. Og som bygger på generationers erfaringer om, hvordan man bærer sig ad i de mange forskellige situationer, der opstår. Kan det også være god skik at “grave røven ned” ude til havs, når Nordatlantens højsø begynder at brække rundt? Vi ved endnu kun lidt om det, men diskussionen om bådenes egenskaber går højt, og det er tilsyneladende ofte kun marginaler, der adskiller formerne på både, der opfører sig helt forskelligt i vandet. Hvor meget skyldes bådene og hvor meget hidrører fra forskellig navigationspraksis – eller skik og brug for nu at blive i den klassiske sprogbrug? Selvfølgelig kan vi kun svare ordentligt på det ved at ophæve modstillingen i et studie af den indre sammenhæng imellem dem.⁶⁵ Og at det er en fra barnsben af indøvet praksis, konstaterede allerede den maritimetnologiske ekspedition i 1965, som bed mærke i, at det i Vorupør, hvor søerne som regel er væsentlig højere, end de er øst for Hanstholm, er en drengesport om søndagen at øve sig i at “styre i brød”, dvs. med havprammene at sejle fuld fart ind gennem bråddet.⁶⁶

Mine allerseneste studier i foråret 2002 tyder på, at det faktisk *er* principielt forskellige former for navigationskunst, vi har fundet. Det viser sig nemlig, at går man vorupørfiskerne på klingen om, hvordan de sejler en havbåd *uden for*

revlerne, så gør de brug af begrebet “rende i a beusninger”. A *beusning* er en høj sø, der *ikke* tager grunden og brækker rundt. “Beusninger” bliver først til “stoksø” med “bråd”, når de kæntrer inde over revlerne. Men inden da, dvs. ude til havs, er de for vorupørboerne særdeles velegnede at surfe på, og er en vorupørbåd f.eks. 6 timer ude og det blæser op, så lader man den “rende i a beusninger” hele vejen hjem. Kunsten er at holde så høj fart, at fartøjet så længe som muligt surfer ned ad beusningens forside. Når flere både “buser” hjem på denne måde, kan man glimtvis se langt ind under bunden på hinandens både, fordi kun agterskibet med ror og propeller er i vandet. På den måde kan vorupørfiskeren selv med en fuldt lastet båd mere end fordoble farten, fordi båden får lov at plane alt det, den kan, lige til beusningerne bliver til brådsø, og man lander op ved at “rende i bråd” det sidste stykke ind over revlerne. I den form for sejladse er det en “dødssynd” at slække op på maskinen – som andre ud fra *deres* fornuft ville gribe til, hvis en voldsom sø tårner sig op agterude!

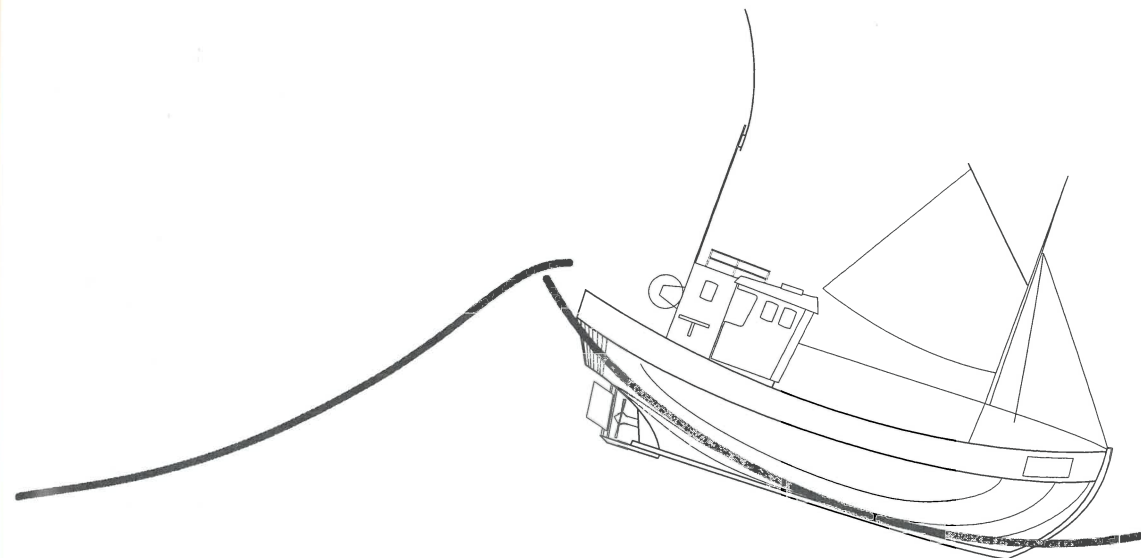
Jo dybere vi går i specifikationernes detalje, desto mindre entydig bliver forbindelsen imellem kystbådens form og selve navigationskunsten. Der er ikke kun én måde at navigere over revlerne på, men flere modsatte måder at gøre det på, som varierer med forholdene, og som alle skal være *mulige* med en duelig kystbåd, men fra hvilke alene det vil være overordentlig svært at udlede kystbådens almene form. At vorupørboerne benytter sig af en stik modsat landingsskik i forhold til deres egen, gik først op for fiskerne i Thorupstrand sidste år, og betyder, at man nu har dannet sig klar forståelse for, hvorfor folkene i Vorupør hellere køber en lidt mere slidt båd med en “forsigtig” (dvs. smal) agterende end et nyere skib med bred og høj bagsmæk. Det er ikke fordi, de har en anden “smag”, men en vurdering der inkluderer bådens duelighed som en i *deres* praksis brugbar form.

Af vorupørboernes navigationskunst kan vi lære, at et væsenstræk ved *havbådens* formbegreb er dens evne til at “løbe i en sø”. Det vil sige dens evne til at surfe med en stoksø, hvor den rider (evt. inde under bråddet) på forkanten af bølgen uden at skære på tværs af den eller at falde forlæns ud af den. Som et surfbrædt må skroget derfor være så bredt fra forskibet og til midtskibs, at det bærer oven på vandet, selvom det rejser på højkant af bølgen bagfra og løber fremad med stævnen pegende ned mod bølgedalen forude. Til gengæld skal agterskibets fylde fra midten og ud til hækken følge en jævnt buet kurve op til dækket ude agter, en kurve der følger bølgens krumning, således at roret, propelleren og agterstævnen forbliver nede i vandet og forhindrer forenden i at skære ud (på tværs af bølgen). Dette *skrogforløb* (skrogets “linier”), der gør det muligt for båden at *løbe i en sø*, udgør den måde, hvorpå hav-

bådens *positive styrlastighed* ophæver modsætningen imellem bølgens tryk fremad og bådens modstand ved at lade denne styre *med* bølgens retning i stedet for at skære *på tværs* af den, fordi det bærende skrog surfer *ovenpå* vandet, således at "skarpet" med roret agterude (nedenunder "bællen") skærer sig *igennem* vandet.⁶⁷ Men dette formbegrebs problematik negerer i den grad andre båd- og navigationsformer, at dets læreprocesser er forbeholdt et snævert fagmiljø.

Da formbegrebet for såvel fiskere og bådebyggere som for etnologer og andre handler om læreprocesser, er det en vigtig erfaring, at det morfologiske formbegreb ser ud til ikke at give en praksis de samme mulighedsbetingelser for kumulative læreprocesser, som det intensionale formbegrebs udgangspunkt og specifikationsforløb kan. Der findes således ikke to sammenlignelige glasfiberbåde på kystlandingspladserne, hvilket betyder, at det alene af den grund er minimalt hvad deres liberalistiske fabrikanter har mulighed for at lære af hinandens båd-morfologiske overvejelser fra den ene nybygning til den næste. Det er derfor også en erfaring, som viser, at Hjelslevs påpegning af den videnskabelige betydning af udgangspunktets entydighed for sprogteoriens hensigtsmæssighed – for dens evne til at tage ved lære af sin hidtidige anvendelse – er et forhold, som har paralleller i den materielle kultur. Et forhold, der kan være med til at forklare, at visse former for skik og brug (vi kunne også tænke på sulehuset, højremshuset, de sorte telte, trælåsen, ploven osv.) har den kontinuitet i deres kulturhistoriske dannelse, udvikling og spredning, der gør, at vi kan lokalisere og identificere netop dem som kulturelle former trods verdens uhyre foranderlighed og sammensathed. På dette plan er der nok ikke de afgørende forskelle på, om vi har med "sociale", "materielle" eller "teoretiske" former og deres praksis at gøre. Om vi arbejder med dannelse af livsformer, bådformer, statsformer eller husformer. For ikke at tale om navigationskunstens former. Men der er en afgørende forskel på, hvilket formbegreb vi benytter os af.

Så stor forskel, at genopdagelsen af kystbådens *eidos* forhåbentlig gør det muligt for kystens fiskere og bådebyggere at generobre og videreudvikle havbådebyggeriets hensigtsmæssige brug af de enestående materialer, som træfibrene i et par årtusinder har været på denne egn og andre.



At ride på forkanten af en høj sø indebærer faren for, at forskibet skærer på tværs, og båden kæntrer. Der er to diametralt modsatte måder at ophæve denne fare på. Man kan som thyboerne sætte farten op, så forskibet planer ud af vandet, og man kan som hanboerne sætte farten ned, så forskibet ligger stille i vandet og følger med dets bevægelse.



Redningsbåden ligger stand-by i ly af læmolen, mens Duen af Vorupør styrer forbi i bråddet d. 13. december 1981. Redningsformand Arne Baltesen fotograferer båden "rende i bråd" fra det øjeblik, skruvandet får fat i den brådsø (nederst), hvorpå båden sekunder senere surfer sikkert forbi med 18-20 knops fart planende på forsiden af søen, og til den rutinemæssigt lander op på strandbredden få øjeblikke efter.



Bemærk den erfarne besætnings afslappede ophold på dækket, mens Duen buser ind over reulernerne. Forskibet planer ud af vandet og kan derfor holde kursen. Læg mærke til udstødningsrøgen fra maskinen, der går fuld kraft for at kunne styre med skruvandet.



Når man kommer planende i land er det vigtigt at finde det rigtige sted at lande op. Folkene på land gør tegn med flaget. Bemærk at der foruden sne og is er flinte- og limstensknuder i sandet, som slår hårdt under landingen.

Noter

Kapitel 10

1. *Plankeudfoldning*: rekonstruktion af den oprindelige skrogform på en båd, der har ligget så længe som vagt i vandet, at den er fladet ud på havbunden. Rekonstruktionen foregår i princippet ved at en model af hver enkelt bords facon (dets længder og bredder) klippes ud og monteres sammen til en sammenhængende skal, der afspejler den mulige måde, hvorpå bordene oprindeligt har udgjort et samlet hele.
2. *Klinkbygning*: En skandinavisk (måske nord- og vesteuropæisk) byggeskik helt tilbage fra jernalderen, hvor en båd bygges op som en skal af planker, der overlapper hinanden og syes, pindes, vejnes, krampes, nittes eller boltes sammen i overlægget (*landet*). På denne måde danner de som helhed et selv bærende og tæt skrog, der bagefter stives af med bånd eller tømmer, som gøres fast indvendigt til skrogskallen. Olof Hasslöf skelner med udgangspunkt i formgivningsprincippet imellem skalbygningsteknik og skeletbygningsteknik. (Hasslöf 1970, s. 48) Klinkbygning er en specifik formvariant af skalbygningsteknikken. Det modsatte af klinkbygning er den form for *kravelbygning*, hvor der først rejses et skelet af spanter, hvorpå plankerne spigres fast, hvorefter de "spændes op" som en tønde, der vædes, ved at blive kalfatret i mellemrummet (*nådden*) mellem plankerne. Jernalderens krigskanoer (f.eks. Hjortespringbåden og Nydambåden (Hasslöf 1970, s. 237)) og vikingeskibene var klinkbyggede, og mindre fragtskibe, fiskefartøjer samt joller har til helt ind i det tyvende århundrede været domineret af klinkbygningsteknikken i de skandinaviske lande.
3. *Springet* i en båd er den kurve, der går fra forstævnen ned til bådens laveste dæksniveau midtskibs og derfra op til agterstævnen.
4. *Agterspejl*: flad bagende, der afslutter en agterstævn, hvorpå roret hænger.
5. *Hæk*: udadskrånende, rundbuet agterende, der afslutter båden ved at løbe ud over agterstævnen og rorstammen.
6. *Slidplanker*: to til tre lag af bøgeplanker (og evt. plastik), der sømmes under den egentlige skibsbund på en kystbåd for at tage af imod slid og stød fra sand og sten, når båden trækkes på land. Disse planker danner tilsammen det, der kaldes "slidbund".
7. *Kravelbygning*: se note 327 om *klinkbygning*.
8. *Spil*: et kraftigt el-, diesel- eller hydraulikdrevet op- og udhalingspål. Det er placeret i et hus ved klitfoden midt for landingspladsen til at trække store både ud i havet og op på stranden igen efter endt fiskeri.
9. *Skabeloner*: brædder, der angiver den ønskede tværskibs facon et antal steder for at vejlede bådebyggeren under den gradvise opbygning af skrogets skal.
10. *Lønning*: lodret opstående klædning med bred kant foroven. Den er sømmet eller svejset til lønningsstøtter over dækket hele vejen rundt om bådens arbejdsdæk for at beskytte folk og redskaber imod at blive smidt udenbords. Samtidig giver den støtte under arbejdet ombord.

11. *Krydserhæk*: almindelig agterende på kraelbyggede fiskekuttere i anden halvdel af 1900-årene. Relativt spidst afsluttet agterskib, der rager ud over rorstammen og stiller store krav til plankerne og deres bukning. En krydserhæk tager fint imod bølger agtenfra og er derfor særdeles velegnet til snurrevodsfiskeri.
12. I 2002 er Thorupstrands fiskerflåde nået op på 19 både, hvortil kommer en nybygning, der er undervejs. I Nørre Vorupør er der 6 store både samt mange mindre havpramme og i Lild Strand et tilsvarende antal store både i brug.
13. *Garnfiskeri*: Fintmaskede net, hvori fisken vikler sig ind. Garn sættes ud, forankres og får lov til at stå stille og svaje i vandet, mens fisken fanges, men kun i så tilpas kort tid, at fisken ikke når at blive kvalt og tiltrække krabber, hvorefter garnene "hibes", tømmes og sættes ud igen.
Snurrevodsfiskeri: To lange tov lægges ud i stor omkreds og snøres sammen, hvorved fisk inden for området jages ind mod midten. Her samles det til sidst op af et vod, fastgjort midt imellem de to tov, der som det sidste hales hen over bunden og ombord af bådens vodspil.
14. *Hæk*: Bagerste del af kølen, der rækker udenfor agterstævnen for at bære rorstammen agten for propelleren. Hælen er den dybest stikkende del af en kystbåd, som derfor alt andet lige først tager grunden under landing. For ikke at støde for hårdt er det almindeligt under kølskinnen neden under hælen at svejse et kort stykke jernskinne på højkant, der lader sig mase ned i sandbunden, hvorved en del af stødet absorberes af friktionen. Beslaget til at hale båden ned over stranden og ud i vandet med er boltet til denne del af kølen og udhalingsstroppen gøres fast hertil med en trækbolt. Under udhaling er det hælen, der pløjer sporet i sandet midt under skibet. Er skibet kølsprængt eller kølskinnen for smal, vil hælen kunne få tendens til at skære for dybt i sandet.
15. *Bord*: planke, der er skåret til og sat på plads som en del af det klinkbyggede skibs selv bærende skal.
16. Under færdiggørelsen af dette notat har jeg som medlem af det nylig nedsatte bedømmelsesudvalg for Det Historisk-filosofiske fakultet i Oslo netop fået tilsendt Terje Plankes dr. art.-afhandling *Traditionsanalyse: En studie av kunnskap og båter*, hvor han allerede på side 2 konstaterer, at netop tab af "dybere forståelse for kvalitet og sikkerhed" blandt bådebyggere er en lige så stor risiko for "tradisjonsbåtmarkedet" som den mangel på "kompetente brukere", et sådant tab er intimt forbundet med. Hvilket omvendt siger noget om forudsætningerne for en levende tradition. En problematik der er med til at danne baggrund for, at Planke tager udgangspunkt i "indviders handlinger" og "kunnskapstradisjoner" fremfor det, han kalder moderne "kulturanalytisk grunnpraksis". Planke 2001, s. 2, 13.
17. Et gammelt mundhæld på stranden siger: "Så længe der er træ i kongens skov, behøver skibet ej forgå".
18. *Havpram*: en mindre eller mellemstor kystbåd bygget som en "norsk pram". Dens bund, der er uden køl eller stævntræ forude, fortsætter direkte op til en lille flad pramstævn, hvorpå samtlige bord samles i forenden. I bagstavnen ender de på et stort hjerteformet agterspejl (med mindre prammen er spidsgattet). God til at løbe ind på en sø, fordi der ikke er noget "skarp" i forenden, der vil skære på tværs i søen. Dominerende bådtype i Nørre Vorupør og Stenbjerg i Thy.
19. *Bordgang*: én omgang bord fra for til agter i begge sider.
20. *Dæksplan, opstalt og spanterids*: bådens linier set ovenfra, fra siden, forfra og agtenfra.
21. Bjarne Olsen realiserer her det, der i kapitel 5: *Produktionsmåder i havfiskeriet* er specificeret som *dagsværkets andet ræsonnement*.

22. Hvor kølen – som i dette tilfælde – selv er buet for at lette bådens ophaling på stranden, stilles der endnu større krav til den teori, efter hvilken det første bord skæres og foldes uden at blive "vredet" på plads.
23. At dette gør sig gældende helt ned i de norske tre-bordsbåde er detaljeret beskrevet i Planke 2001, s. 183-186.
24. *Middelspant*: et skibs tværsnit, hvor det er bredest midtskibs.
25. *Planketræk*: de linier, en bordgang trækker fra for til agter.
26. Dette er ganske godt illustreret af billedet fra familien Bondes bådebyggeri i Stenbjerg 1966, hvor der tre gange har været lagt yderligere bredde og fylde til et og samme sæt skabeloner. Se illustration i Arne Emil Christensens artikel: *Båttebyggerverktøy og læreprocess – en ideskisse*, Hasslöf 1970, s. 262. Stenbjerg Bådebyggeri er kendt for Bondes fint formede kystbåde, hvorom det siges, at bordene ikke var blødgjort i svedekiste.
27. Se kapitel 3: *Det videnskabsteoretiske værksted*.
28. *Splint*: det yderste, lyse, porøse ved, der danner vækstlag i et egetræ. Uegnet til skibsbyggeri, da det gerne suger vand og er udsat for råd og svamp.
29. Den 10.8.1965 noterer Henning Henningsen (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg) at N.P. Thomsen beklager sig over, at man ikke længere kan skaffe det ønskede egetræ: "Materiale: Det amerikanske egetræ, der leveredes kantskåret, kan ikke fås mere. Det er behageligt at arbejde med og hårdere end det tyske egetræ, som nu købes hos trælasthandleren." *Rapporter om Båtteknologisk Feltarbejde 1964-65, II*, v. Henning Henningsen, Olof Hasslöf, Arne Emil Christensen, Ole Crumlin og Christian Nielsen. Arkiveret på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Kopieret på Vikingeskibshuset i Oslo.
30. *Propeller*: skråtstillede blade fastgjort på et hoved af metal, hvis omdrejninger skaber en skrue (spiral) i vandet, der presser propellen fremefter eller bagud alt afhængigt af, hvilken vej den drejer, eller hvilken vej den er stillet (højre/venstre). Også kaldet skibsskruen.
31. *Skruen i vandet*: den af propelleren frembragte spiral i vandet, der driver båden frem og suger roret ned i vandet, så styreevnen opretholdes uanset bådens øvrige bevægelser.
32. *Omstyring*: mekanisk indretning til fra styrehullet eller -huset at stille på propellerbladens stigning med et omstyringshjul.
33. *Spidsgattet*: agterende på en båd, hvor alle bordene ender i et opretstående stævntræ.
34. *Stavhæk*: hæk bygget af stave, der er passet sammen som tøndestave.
35. Med udtrykket den eurasiske verdens bådebyggeri hentyder jeg til det forhold, at der siden oldtiden har været forbindelse fra søfartsmiljø til søfartsmiljø hele vejen rundt om det eurasiske fastland. Formtræk har kunnet dannes og spredes ad disse veje trods bådebygningens mange principielle forskelle fra kyst til kyst.
36. *Slup*: én-mastet sejlskib med topstang, lodret stævn og bredt, fladt agterspejl udenfor rorstammen. Slupperne vandt som skibstype indpas i skudehandelen først i 1800-årene efter tabet af mange sandskuder under Englandskrigen.
37. *Sandskude*: rundgattet, fyldig, klinkbygget og råsejlsrigget skude i slægt med nutidens kystbåd anvendt til fragtsejls og til fiskeri på jyske rev. Sandskuden har sit navn fra sin duelighed til at lande og blive halet op på stranden.
38. Se f.eks. billedet af "Forsøget" af Lønstrup. (Bygholm 1983, s. 52)
39. *Skanseklædning*: den lodrette klædning over dækket, fastgjort på lønningsstøtterne hele skibet rundt.
40. Jeg siger "skærper" denne specifikation, fordi det på agterstævnen hængslede ror – i modsætning til styreåren i styrbords side, der kan stikke væsentligt dybere ned i van-

det end kølen – også i sejlfartøjer er udsat for at vippe ud af vandet, hvis fartøjet tikker forskibet i søen. Det er derfor et alment træk for fartøjer med hængslede ror, at de skal holde agterenden i vandet, uanset hvordan forskibet bevæger sig, hvilket stemmer fint overens med, at de skal have et fint slip i vandet agter. Eilert Sundts og senere Gunnar Eldjarn og Jon Godals etnologiske undersøgelser af de gamle nordlandsbåde viser også, at de gjorde brug af et smalt og dybtstikkende ror, som er af afgørende betydning for deres styreevne under "heil planing". Se Eldjarn & Godal 1990, s. 38-39 og 70.

41. Lindbekk 1991, s.63. Monrad 1971, s. 19.
42. "Ottringer, sexørringer osv." er betegnelser for både af forskellig størrelse angivet ved årernes antal og dermed besætningens størrelse.
43. Sundt 1974-78, *Harham* s. 154.
44. Lindbekk 1991, s. 62-63. Christophersen 1959, s. 276.
45. Lindbekk 1991, s. 62. Monrad 1971, s. 392-393.
46. Lindbekk 1991, s. 62. Monrad 1971, s. 392.
47. Lindbekk 1991, s. 61-62. Monrad 1971, s. 349.
48. Lindbekk 1991, s. 61. Monrad 1971, s. 348.
49. Sundt 1974-78, s. 3, 152-153, 155-156 og 200-201. Olof Hasslöf, Ole Crumlin-Pedersen og Arne Emil Christensen er tre af de direkte Eilert Sundt-inspirerede bådforskere, der eksplicit har videreført det eksperimentelle tænkearbejde med at finde og bestemme konstruktive *grundformer*, hvorfra kendte og tænkelige formvarianter lader sig specificere. Se f.eks. Hasslöf 1970, s. 28-73, 213-239 og 240-264.
50. Se kapitel 2: *Den aristoteliske problematik*, afsnittet "Den befæstede stats kultur".
51. Se også Emile Durkheims brug af det aristoteliske formbegreb i kapitel 2: *Den aristoteliske problematik*.
52. Hjelmslev 1976.
53. Sundt 1976, s. 200.
54. Op.cit., s. 204.
55. Op.cit., s. 202.
56. Op.cit., s. 46.
57. Op.cit., s. 199.
58. Op.cit., s. 199.
59. Jespersen 1952-56, 1961.
60. Nicolaisen 1965, s. 32-36.
61. Nielsen og Christiansen 1973.
62. Det betyder, at bådene rammer stranden i Vorupør, der kan være fuld af kridt-, flinte- og rullesten, med en fart af 30-40 km i timen.
63. *Stokstø*: betegner i Thy og Han Herred høje dønninger eller bølger, der brækker rundt på revlerne og i havstokken.
64. *Drivanker*: Grov lærredspose syet på en ramme og med hul i bunden, således at den kan trækkes gennem vandet, samtidig med at den yder tilstrækkelig modstand til kun at lade sig slæbe langsomt frem.
65. Hegel 1969 II, s. 451f. "Der ausgeführte Zweck".
66. I *Etnologiske undersøgelser august 1965* (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg), der rummer optegnelserne fra Olof Hasslöf, Henning Henningsen, Arne Emil Christensen, Ole Crumlin Petersen og Christian Nielsens optegnelsesrejser, noteres fra 10.8. under besøg hos N.P. Thomsen i Nr. Vorupør: "Drengene øver sig om søndagen i at "rende i brød" (sejle ind gennem bråddet); det er en hel sport for dem. Bådene løber med en sø ind (= "rende i brød") ..." (s. 57) I optegnelsen med Eron

Andersen i Vorupør er noteret: "Man "løber i sø", dvs. løber ind med en sø på kysten, når man skal i land. Drengene drev dette som en sport, som var ret farlig. Man kalder det også at "styre i bråt". (s. 58) Arne Emil Christensen erindrer (2001), at rejseholdet bed mærke i dette på grund af udtrykkets sproglige lighed med udtrykket at "sigla til brots", som på gammelnorsk benyttedes om det at styre ind gennem en brænding (også for at redde et mandskab, når ingen andre muligheder forelå). Eldjarn og Godal beskriver i deres bog *Båten i brug om Nordlandsbåden og Åfjordsbåden*, hvordan gamle nordnorske fiskere har fortalt om for sejl at løbe med vind og sø, hvilket kaldes "å ri båra": "I skaut-vind og keip-vind får vi både vinden og sjøen attanfrå når vi er i framkanten af bølgerne. Her vil båten skyte fart. Vi rir på båretoppen og renner lange stykke om senn på båra.

Vi kan ligge så langt frami at nesten halve kjølen er tørr, og vi er ved å krabbe opp på vår eigen bausjø. I litterært språk heiter det at ein "surfar" og held på å gå over i heil planing." (Eldjarn & Godal 1988, Bd. 1, s. 170-171)

Måske er det – som bådebygger Søren Nielsen på Vikingskibsmuseet i Roskilde har nævnt – for alle de klassiske bådetyper vedkommende (af såvel bådebyggerne som brugerne) blevet grundigt overvejet, hvordan man gør det muligt for båd og mandskab at løbe i en sø, fordi dette i sidste instans har været en situation, ingen havgående sejlåde kunne undgå risikoen for at komme ud i. Gunnar Eldjarn og Jon Godal bringer i deres diskussion af styreevnen en af Eilert Sundts illustrationer (fra Folkevennen bind 14, 1865), der udmærket viser, hvordan nordlandsbåden (med sin største bredde) bærer i forskibet og skærer med agterskibet, hvor det smalle hængslede ror stikker ned under kølen. (Eldjarn & Godal 1990, s. 39)

67. For de fleste fagfolk (skippere og navigatører) står dette, at thyboerne surfer i land ved at lade kystbådene løbe for fuld fart med bølgerne, i så diamentral modsætning til, hvad man kan med en kutter, der har et normalt dybtstikkende undervandsskrog, at modsigelsen er for kras til, at de tror, det kan være sandt. Det farligste, en kutter kan komme ud for, er at skære på tværs i en brådsø, fordi der i så fald intet kan stilles op for at forhindre bølgen kraft i at rulle fartøjet rundt, hvis den har styrke til det. En erfaren fiskeskipper i Esbjerg, der læste dette notat, bad således diplomatisk min morbroder i Grærup (der havde vist ham det) om at fortælle mig, at det er en "skrøne", at vorupørboerne løber med fuld kraft i land med bølgerne. Han havde forhørt sig hos kolleger i byen, der stammer fra Vorupør, og de havde bekræftet, at det ville være et livsfarligt eksperiment, som fiskere derfor ikke begiver af med! Jeg noterer mig dette, fordi det demonstrerer, hvorledes den ene problematik (navigationspraksis- og bådform) udelukker den anden på så principiel måde, at selv kolleger helt tæt på fagmiljøet hårdnakket benægter den førstes eksistens. Selvom det kan betragtes i hårdt vejr fra Nr. Vorupør læmole.

For yderligere at belyse min påstand, vil jeg citere en beskrivelse fra nabofiskerlejet Stenbjerg, skrevet af Jørgen Pedersen, der i *Historisk Årbog for Thy og Mors og V. Han Herred* i 1973 beskrev kystfiskeriet fra sin hjemby omkring 1910. Vi springer ind i beskrivelsen, hvor to Stenbjergbåde nærmer sig land en vinterdag, hvor det er kulet op fra NW:

"Kulingen er yderligere taget til, men er sprunget mere til vest, så medløbssø sætter farten op indover."

Da man kommer landet nærmere, ser man ikke blot to, men tre balloner (faresignaler) duve i blæsten på signalmasten. Det fortæller fiskerne, at landing frarådes. Vi er nu nået helt ind til yderste revle, hvor man gør en runding op imod havet. Lidt syd-vest kommer der endnu en båd indover mod landingspladsen. (...)

Ved armbevægelser og andre tegn er de to både blevet enige om at vove forsøget, og da jævnens står tilsyneladende, så bliver der hældt en dunk petroleum i havet, hvilket erfaringsmæssigt tager den værste bråd af de væltende søer. Men bråd undgår de nu ikke. På den anden revle tårner der sig én op, og båden har lige den fart, der er med til at give den rette placering til det lange farlige ridt. Dersom en kystbåds linier er rigtige, og lad det være sagt, at det er de, fordi den stedlige bådbygger og fiskeren netop ved, hvordan en kystbåd må bygges, hvis den skal kunne løbe i en sø. Den skal ikke være for skarp bygget og fyldig lige fra forstavn til midtskibs for derefter at slankes gradvis agter.

Agter for midtskibs ligger bådstævnen skråt op – og i dette hårde løb suges agterpartiet ned og fastholdes der, kan man sige, så længe løbet varer. Er således en kystbåd i en løb over revlen, da behøver fiskeren ikke at være angst for, at hans båd falder for læns (undskyld udtrykket) ned af en sø, når først den er kommet til at løbe i den. Da har den selv fundet balancepunktet – takket være fiskeres og navnlig bådbyggeres kunnen – indlært igennem mere end et sekel. Den sø der sendte forsøgskutteren "Biologen" om på siden blev fra "sagkyndig" side kommenteret derhen, at en brådsø – og det var endda i smult vande med vindstyrke syv – var noget af det farligste et skib kunne komme ud for. En kystbåd ville overhovedet ikke have regnet Biologens sø for nogetsomhelst.

Vor båd løber med en fart i brådsøen, så vinden isner i fiskerens saltvandsvåde ansigt – et par hundrede meter – måske en hel kilometer – så sagtner farten. Søen er mindsket så meget at den tunge båd ligger tilbage – som ligger den stille. Men det er ikke tilfældet – det er blot fordi farten da den løb i broddet gav den mange gange det som motoren nu formår at give. En ny sø når båden. Den kommer lidt skævt – men "æ bågmand" har bemærket også denne træskhed. Han har føling med den rorvind han fatter om med sin barkede næve. Han lægger straks roret om, og stævnen følger lydigt vinket, nøjagtig sådan at båden møder søens modstand og er inde på kursen – den løber i den nye sø, i susende fart – forbi redningsbåden, hvis mandskab ligger og "holder i" herinde, og få øjeblikke efter tårner vor go'e kystbåd stranden. Fiskeren, der under ridtet mod land har siddet i forstavnen, kaster rebene ind, som behjælp-somme kammerater på stranden griber, fordi båden af den nedgående brådsø ikke skal suges ud igen og her blive fyldt med vand eller hvad der er værre – kæntre.

Nu kaster redningsbåden slæbet ud og lander, uden fare – men også med samtlige søer taget i rækkefølge – fordi netop slæbet forhindrer den i at løbe for stærkt." (Pedersen 1973, s. 403-406)

Pointen i denne beskrivelse er det klassiske plot, at de statslige redningsbåde ikke er bygget, så de kan løbe med stoksøerne ind til land, hvorfor redningsfolkene i Stenbjerg var nødt til at benytte sig af et drivanker ("slæbet") der kan holde agterstævnen op imod søerne, hvis redningsbåden skal undgå at skære på tværs og kæntre i brændingen. Forankret i drivankeret *driver* den ene båd (statens) således langsomt i land vridende sig op over samtlige brådsøer, mens den anden (lokale) båd løber i land på en eller to søer uden at få vand ind over sig. Orlogsværftets statsansatte konstruktører har aldrig villet anerkende den lokale praksis (Hjort Rasmussen 1987), hvilket den dag i dag kan ses på tæt hold fra læmolen under redningsbådens arbejde, når kystbådene surfer i land i hårdt vejr ved Nr. Vorupør.

Indholdsoversigt til Dannelsens Dialektik

FORORD	19
------------------	----

INDLEDNING	25
----------------------	----

DEL I

Kapitel 1

VIDENSKABSTEORETISKE OVERVEJELSER BAG FAGDISCIPLINERNE ARKÆOLOGI, HISTORIE OG ETNOLOGI	39
---	----

Kapitel 2

DEN ARISTOTELISKE PROBLEMATIK I EUROPÆISK KULTURTEORI Bidrag til en symptomallæsning	63
---	----

Kapitel 3

DET VIDENSKABSTEORETISKE VÆRKSTED Om at indrette teorien som en lærende praksis	129
--	-----

Kapitel 4

DET KRIGSVIDENSKABELIGE VÆRKSTED Specifikationer af Clausewitz' krigsbegreb	185
--	-----

Kapitel 5

PRODUKTIONSMÅDER I HAVFISKERIET	221
---	-----

DEL II

Kapitel 6

DEN SUVERÆNE STATS KRAV TIL BORGERNE – OG BORGERNES KRAV TIL STATEN	273
--	-----

Kapitel 7

NOTAT OM DEMOKRATI OG ÅBENHED I PENSIONSTITUTTERNES INVESTERINGSPOLITIK	305
--	-----

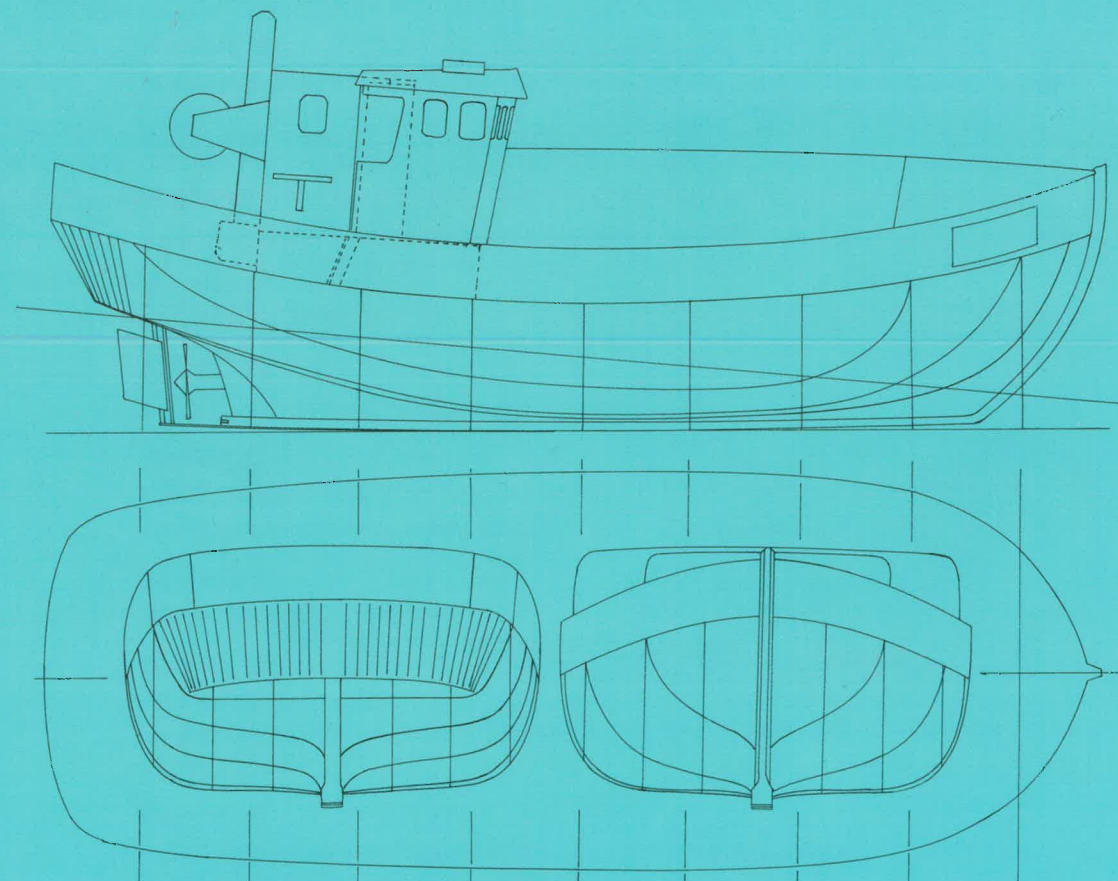
Kapitel 8

VELFÆRDSSTATENS KRISE OG DEN DEMOKRATISKE LÆREPROCES	317
---	-----

Kapitel 9

STATENS ROLLE SET I EUROPÆISK PERSPEKTIV	325
--	-----

Kapitel 10	
BÅDEBYGGERIETS VÆRKSTED	347
DEL III	
Kapitel 11	
SUBJEKTIVITET – DISKURS ELLER INTERPELLATION?	385
Kapitel 12	
BEGREBET LIVSFORM	417
Kapitel 13	
SAMTALER I NØRREGADE 3 – med eftertanke	421
Kapitel 14	
ETNOLOGI OG POLITIK	
Imellem kandestøber og kobbersmed	517
Kapitel 15	
DANNELSE OG DANSK IDENTITET	537
Kapitel 16	
DEN DANSKE ILLUSION	
En samtale om folkesuverænitet, stats-tabuisering og EU-visionernes fravær	551
Kapitel 17	
OM ALTHUSSERS IDEOLOGITEORI OG DENS BETYDNING FOR FAMILIEBEGREBET OG SUBJEKTETS DANDELSE	593
Kapitel 18	
FRA ERINDRING TIL ERFARING I DANMARKS KULTURARV OG KULTURMILJØ	613
Kapitel 19	
KULTURBEGREBETS DIMENSIONER	
På tærskelen til et nyt Europa	649
NOTER	667
LITTERATUR	709
PERSONFORTEGNELSE	725
NAVNEFORTEGNELSE	731
SAGREGISTER	733



0 5 meter

Linietegning til garn- og snurrevodsbåd

Bygges af Peter Madsbøll, Østø, til fisker Bjarne Olsen, Thorupstrand, 2000-2002

Mål: 14 m lang, 5,5 m bred, 1,4 m dyb

Idé: Peter Madsbøll og Thomas Højrup

Skitsetegning: Thomas Højrup

Rentegning: Jes Kroman