

prøve å rette opp med å bremse med roret. De kreftene vi ønsker heter lift, de som suger flyet opp i lufta. Lift gir god høyde, lite krenge og fart som heter seilglede.

I en tiårsperiode jobbet jeg sammen med fagfolk i aerodynamikk og konstruerte og sydde vingeseil. Det var doble seil som ble helt like flyvinger, hvor vi også kunne regulere tykkelsen/busen i seilet, noe som det er begrenset behov for på et fly. Vi seilte med styrefart fem grader på vinden uten å krenge, og kom dobbelt så fort til kryssmerket som med vanlige seil, rev ble helt unødvendig. En av våre samarbeidspartnere var professor Nøstrud i Trondheim, han som oppfant Bokløvstilen og en mengde andre detaljer som vi har glede av i dag, for eksempel sykkelhjelmer og sykkelrammer. Vingeseil har mye for seg, mange fordeler, men også noen ulemper som førte til at det ble vanskelig å kommersialisere.

Det er en fornøyelse å sy seil til flyvere og andre som har peiling på aerodynamikk og som snakker samme språk som meg. De har ofte gode forutsetninger for å trimme seil og rigg riktig, men det kan læres av de fleste.

Jeg har hatt stor glede av kunnskapen jeg fikk under utdanning som tekstilingeniør. Kunnskap om materialer, samt samarbeid med lærermestre fra aerodynamikkens verden har gjort livet enklere for både meg og mine kunder.

Trebåter

- Fartøyvern/restaureringer/repasjoner
- Utsmykking/ CNC styrt produksjon
- Konsulentvirksomhet
- Nybygg
- Rigging
- Smedarbeid
- Innredninger
- Opplag/motormontering
- Salg av tradisjonelle båtprodukter

– et komplett tilbud til den kvalitetsbevisste trebåteieren



RISØR
TREBÅTBYGGERI AS

MOEN
TREBÅTBYGGERI AS

4950 RISØR | TLF: 37 15 02 66 | www.woodenboat.net

Museet Kystens Arv Mist



**Båtskott
Trebåtbyggeri**
v/båtbygger
Einar Borgfjord

7105 Stadsbygd
Tlf. 73 85 55 40/60
Mobil 915 13 657
einar.borgfjord@kystensarv.no
post@kystensarv.no

Naturopplevelser i nybygd trebåt laget etter generasjoners kunnskap og tradisjoner.

- Åfjordsbåter
- Listerbåt
- Geitbåter
- Småbåter
- Notgavler
- Mast og årer

Skriv eller ring og be om tilbud!
Museet Kystens Arv har åpent båtbyggeri
www.kystensarv.no

Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter



Nasjonalt kompetansesenter for tradisjonelle jern- og stålskip

Vår primære oppgave er å gi rådgivende tjenester og utføre restaureringsarbeid. Vi kan tilby:

- Tilstandsvurdering av stålskip
- Restaurering etter tradisjonelle stålhandverksteknikker: platearbeid, klinking m.m.
- Maskinarbeid: damp og diesel.
- Dokumentasjonstjenester for antikvarisk arbeid.



Stiftelsen Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter • 4623 Kristiansand • Telefon 38 60 10 50
E-post: bredalsholmen.dokk@bredalsholmen.no • Nettside: www.bredalsholmen.no

Verv en venn -
vinn en kikkert!



Båtbygger John A. Andersen i Risør gir oss blomstrende bilder på gode opplevelser med prammen i vår tid. Med litt veiledning kan de fleste både bygge og bruke en pram. Her er en oppgave for ethvert kystlag!

Prammen og 2013 er sant!

Tekst av John A. Andersen/foto av Trond Svenningsen

Del 4

Gjennom tre artikler har vi har vi fulgt prammen fra drøm til sjøsetting. Vi har sett hvordan kystlag kan inspirere medlemmer til å bli kjent med et gammelt maritimt håndverksfag og gi dem sjansen til å utøve dette i praksis. I pausene dukket vi ned i prammens spennende historie. Vi fastholder enn så lenge at prammen er like norsk som ostehøvelen.

Selv ihuga kystlagsfolk vil muligens spørre seg om bygging av pram i 2013 har noe for seg. Er det gøy, og kan de bru-

kes til noe? Dere som har fulgt artikkelserien aner nok svaret på disse spørsmålene, men la oss likevel se litt nærmere på hva prammen kan tilby oss i dag.

Kystens mange medlemmer tar vare på og praktiserer mange sider av vår kystkultur. Spesielt hyggelig og riktig er det at kvinner og barns rolle nå endelig får et sterkere fokus, og her spiller prammen for sør- og østlandskysten en vesentlig rolle. Gjennom mange år ble hovedfokus for kystkultu-

ren de større fartøy og fartøyvern til del. Vi har alle møtt og observert stolte eiere som etter tusenvis av timer i kalde båt-skur og presenningstelt dukker opp på stevner med sine kjære fartøy. Her høster de godord for innsatsen, og det er dem vel fortjent, ikke bare fordi fartøyet i seg selv har oppstått nærmest fra mold til flytende og funksjonell, men fordi «seilende» fartøy og båter gir oss muligheten til å føle historien gjennom alle kroppens sanser. Her blir vi ikke bare passive iakttakere, men får anledning til å klatre inn i og delta fysisk i historien. Denne fantastiske muligheten gir også en liten selvbygget pram oss.

Sett i historiens kjølvann kan en lett undres om prammen igjen vil falle utenfor når oppmerksomhet og status krever sin rett. Naturloven som sier at største og eldste båt rangerer høyest og er den som får lov til å fortelle sin historie først, gjelder visst ennå. Må det være slik? Selvfølgelig ikke. La prammen, den minste og unnseligste av dem alle, få lov å slippe til. La den fortelle historien om livet på sør- og østlandskysten de siste 200 år. La den fortelle fra livet som skipsbåt på de sju hav og de to polare strøk. I dens liv og virke ligger det stoff til bøker av tykkelse som akterspeil! Vis meg den båttype som har fått bidra til et liv like variert som prammen, den båttypen som for så mange her på sør- og østlandskysten har vært dem alle til glede og nytte fra fødsel til begravelse.

Jeg lager meg et bilde i hodet fra Forbundet KYSTENS landsstevne i 2014 hvor ett av våre flotte vikingskip kommer roende inn på bukta i Oslo under ledelse av personen med den høyeste status innen kystkulturen, høvedsmannen – som denne dagen pent må følge etter en vrikkende «høvedsmann eller høvedskvinne» i sin selvbygde pram hvis rolle er å anviser kaiplass. Denne pramfører stående oppreist med sine ene åre til framdrift har like god grunn til å føle stolthet og status over båt og utførte bragder i byggingen av landet som høvedsmannen i langskipet.

Å høste ære og berømmelse ble ikke prammens lodd under dens virketid på kysten. Vel kunne man være stolt av sin nykjøpte pram, men ingen champagne ble knust mot dens baugspeil og ingen banketter med festtaler ble holdt – den gang. I dag derimot, har jeg vært med på dette til prammens og prambyggerens ære. Det vanket godord og berømmelse for pram og prambygger, ja endog kursinstruktør ble noen pene ord til del. Jeg har ennå til gode å se den første gangs prambygger som etter ett år med kurskvelder sjøsetter sin pram med ordene - det var det! Det lar seg simpelthen ikke gjøre, «allmuen» forlanger fest for pram, prambygger og pramreder. Dette må feires! Selveste fiskeriministeren meldt sin ankomst for dåp av pram her i Risør – men gav avbud grunnet en eller annen krise og vi måtte klare oss med ordføreren – men vi klarte del to av festen godt likevel.

Innen våren 2014 vil vi her i Risør ha sjøsatt pram nummer 16, og jeg har som kursleder fått en viss følelse for hva prammen tilfører oss i dag. Kursdeltakerne har vært 45 år – pluss – og nostalgifaktoren har for de fleste vært nøkkelen inn til prambyggingen. KYSTENS lesere vet bedre enn noen hvilke søte gleder historien og barndomsminnene tilfører en,

så la oss suge en stund på den karamellen mens vi tenker på herlige sommerdager i prammen med krabbe eller hvittingsnøre i hånden. Dette er fremdeles for mange gode minner fra yngre år. Ung alder er forresten ikke til hinder for å gledes over barndomsminner. Jeg har i tankene to av fjerdeklassingene jeg hadde med på speiderleir i sommer hvor jeg hører den ene sier – «husker du hvor gøy vi hadde det i gapahuken da vi var små!»

Nostalgien er som forelskelsen, heftig, men noe flyktig og det må jobbes litt for å få kjærligheten fram. Jobben her blir byggeprosessen. Som med kjærligheten finner vi under arbeidets gang sider å gledes over som forelskelsen ikke viste oss. Vi finner spenningen i å tilnærme oss et fag som i dag praktiseres av få, trebåtbyggerfaget. Vi får en smak av fagets historie som er spennende i seg selv, men vel så mye får vi gleden av å lære noe nytt og annerledes. Vi får også kjenne på den gode følelsen det er å mestre utfordringer. Kunnskap og mestring er en av hovednøklene til det gode liv, og kan en enkel rimelig pram gi deg en slik nøkkel, ja så er vel valget enkelt.

De fleste vet at kjærligheten må pleies for ikke å falme, og slik er det også med prammer. Heldigvis, og her snakker jeg bare om prammer, er oppskriften på det svært enkel og lite tidkrevende. Hvordan vi bevarer gløden, fremdeles i prammen, skrev jeg om i artikkel to, men et godt kurs gir deg også i dette kunnskap og praksis som fører til mestring. Vi kan si til han som står på brygga og beundrer prammen vår «fin i lakken, jo da, den er det – det er fem år siden jeg lakka den sist – så jeg må vel ta et strøk til våren!» Kjenn på følelsen!

Allerede før prammen er sjøsatt har den gitt oss et år med gleder, men en pram skal brukes om det så bare er under våre fire ukers sommerferie på hytta. Å, jo da, jeg sanser allerede nå argumenter for at dette ikke er noen hyttebåt lenger. «Den er ikke selvlensende og er vi vekk ei uke så søker den ned». Den enkle og stilige løsningen her er å la seilmakeren sy en liten presenning til prammen. Legg en støttestokk langsetter midten og fest presenningen med noen strikker innvendig. Et elegant syn, og prammen er nå regntett – om noen skulle mene at det regner om sommeren!

«Etter elleve måneder i opplag på land sprekker den i filler». Nei, den gjør ikke det, og her kommer kunnskapen du lærte på kurset igjen inn i bildet. Hvorledes man forhindrer dette har jeg beskrevet tidligere, men har man ikke en egnet opplagsplass ved hytta, så sett den inn hos et båttopplag som kan trebåt. De finnes.

Nei, prammen kan ikke brukes som fender slik gummijolla kan, men det løses enkelt ved å bruke en fender isteden, så ligner det litt på sjømannskap i tillegg.

Se for dere ankomst hytta og ungene vil ha gummibåten på vannet - nå med en gang, de skal på butikken. Her følger to scenarioer for denne årvisse situasjonen. Scenario 1. Gummibåten, populært kalt kalddusjen, er den PVC-haugen som ligger under terrassen. Hvor er pumpa? Mor må lete, far er irritert for å måtte tømme båten alene. Pumpa endelig funnet – helt innerst i boden bak alt. Det må pumpetrækkes – lenge. Far



Prammen er en god nybegynnerbåt.

hjelper. Er det så en fugl Fønix som åpenbarer seg ut av dette – neppe – men det flyter - hvis den ikke har punktert. Scenario 2. Prammen, den selvbygde med ett års innebygget stolthet hentes på båttopplaget. Skinnende blank med friske grønne, grå, eller til nød blå tiljer og årer med skinnbeslag ligger og venter. Far, eller for den delen mor, soler seg i glansen over selvbygget pram. Glis fra øre til øre. Blide og velvillige foreldre, som lover butikkur med åpen foreldre-lommebok. Mor og far tenker på rotur en stille kveld når ungene har gått til ro og hva som kan vente av ganens og livets gleder på et teppe i den lille vika der bare prammen kommer inn. Ikke brukes som hyttebåt – svaret er gitt.

Gleder skal deles for å bli ekte, og prammen både kan og skal dels med alle. Ekte glede smitter, og ungene vil snart prøve ut dette her. Dra prammen inn på grunna eller opp på tørt land for den delens skyld, og sett de minste om bord så snart føttene holder dem oppreist. De vil gledes vilt over å få sette lubne krokete sjøbein mens de holder seg fast i esingen og kikker utover landet fra sitt skip. Stolt vinker de - se på meg! La de litt større ungene få fylle prammen med sommerens

favorittleker vann, sand, stein og skjell. Det er for dem dyrebare skatter som ubevisst utvikler deres sinn med en form og fargefølelse hvis ekthet Lego og PC ikke kan matche. Til kvelden vasker vi prammen, og til våren får den et ekstra malingsstrøk etter mangslungen last. Når så dere forresten en plastbåt brukt slik sist?

Treåringene kan sjøsettes. La de bli kjent med og få prammens bevegelser inn i kroppen. Mer spennende og gøy balansenrening kan ikke kjøpes for penger. Prammens lekenhet gir sug i magen og høye gledesrop. Finn fram krabbesnører, skjell og bøtter for her skal fiskes. Om krabbene etter hvert blir øre i toppen av timer i bøttas solvarme vann, så kommer de raskt til seg selv igjen på kvelden når bøtta tømmes i sjøen og gir «fiskerne» mulighet for fangst også neste dag. Jeg har sett mange feite og fine strandkrabber etter en måned med «ferdigmat og stampvarme».

Femåringen ror - om så beina ikke rekker ned til tilja. Surr fast årene med en meters lang linestomp så de trygt kan gli over bord – og hales opp igjen. Sjø! hadde jeg den første sommeren et 25 favners tau fra brygga til akterspeilet slik at jeg



Prammer hører hjemme på et hvert stevne.

ikke dreiv til havs. Mor halte meg i land til måltidene.

Prammen vokser, om enn ikke fysisk med ungene. Stolt-heten man ser i sjuåringens ansikt etter den første turen på egen hånd rundt øya, vil sette avtrykk i de voksnes minne til evig tid og bli hyppig referert ved konfirmasjoner og bryllup. Tenåringens holmetur med den første sommerforelesningen om bord vil klistre seg fast i eget minne og neppe bli glemt selv inn i alderdommens kveldsdis.

Jeg våger forresten påstanden om at en forelesning har langt bedre vilkår og framtid i en pram, enn i ei plastjolle. I prammen går tida saktere, naturen får tid til å ta tak i alle sanser og sette preg på situasjonen mens stillheten gir rom for lange blikk, sakte tanker og gode pauser. Prammen gir anledning for de foreleskede til å oppfatte ansiktens lynraske mimikk der de sitter vendt mot hverandre. Hvorledes kan vel ikke en liten smilerynke underbygge ord med vage hentydninger om tid og gleder som skal komme. Om mulig, er det godt gjort å få til det samme i en sprutende og støyende skjærgårdsjeep.

Lufta er fri for alle, sang og erta vi i barneårene, la oss si det samme om prammen, den er for alle. Vi har sett på hva

prammen kan gi dem med alder mellom null og 50 og er nå kommet til «bonusgjengen» 50 pluss pluss. For de mellom 15 og 50 antyder jeg muligheten prammen gir til å ta tida og kjærligheten i besittelse. Det trenger jeg ikke minne min gruppe om, dette har vi trent på og dette kan vi, så hva har prammen å tilby oss, er det bare nostalgien igjen? Så klart ikke, vi har kanskje fått den beste rollen å spille sammen med prammen, den som binder våre mange år med erfaring sammen til en skjønn høstbukett til nytelse for andre. Usikker på hva det tenkes?

Prammen gir oss muligheten til å viderefremme vår kunnskap, fortelle vår historie, få være en aktiv del av samfunnet, ja være en del av flokken og ha en funksjon. Er vi som mennesker det – lever vi og ikke kun eksisterer. Dette kan selvfølgelig gjøres uten en pram, men hvorfor ikke bruke det blikkfanget og den magneten prammen er som scenen for vår kunnskapsformidling, en scene hvor alle livets roller kan tolkes med troverdighet. Slik er prammen.

Skal vi i bonusgjengen bygge prammen selv? Klart vi skal det! Er helsa der, bør vi ha som mål å overlate klinkhamme-



Bestefar og barnebarn i dyp konsentrasjon. Det gjelder å treffe hodet på naglen.

ren og motholdet til de yngre først når vi har passert de 90. Jeg har møtt, riktignok for en del år siden, båtbyggere som holdt i gang opp mot den alderen. Hvorfor gjorde de det? Alderspensionen var innført og minstepensjonen ga et liv i rein luksus for en båtbygger. Var det «mye vil ha mer» som gjaldt? Absolutt ikke, siden båtene ble solgt så rimelig at det knapt dekket materialkostnadene. Tanker som «når en slutter å lage båter går livet mot avslutning» kunne kanskje «motivere» dem til å fortsette, men det sa de ikke noe om. Nei, de kunne si «jeg fikk tak i noen fine bord som passer godt til en 15 fots pram, jeg har lyst til å gjøre den litt brattere i baugen, det hadde vært gøy å prøve det!» «Gøy å prøve det» etter 50 år med båtbygging i kalde buer under trange kår og passert de 70! Joda, slik er det med denne båtbyggingen når man kan legge pris og tidspress bak seg og bare kose seg med jobben - slik vi kan.

Det har gjennom disse artiklene vært pram opp og pram i mente. Flere antyder i etterkant at ei vanlig kjeokse, spissbåt, færing, rosjekte, tjømegigg, tunjolle osv. kan gjøre samme nytten og fylle de samme rollene. Jo, de kan det, men disse båtene krever mer kunnskap, erfaring og tid for å bygge enn hva prammen gjør. Langt fra «alle» ville kunne mestre en færing på første forsøk. Først krabbe – så gå. Prammen er den rette båten å begynne med. Siden, når vi er hekta på

bygging, kan vi våge oss på de litt mer avanserte båtene. Tidligere kursdeltakere her i Risør forbereder seg mentalt på sjektebygging!

Og jenter, jeg har sagt det før og sier det igjen – prambygging er også for dere, garantert! Høsten 2015, ja det er lange ventelister, setter vi endelig i gang med et jentekurs og får jeg muligheten til det, så dokumenter jeg det i KYSTEN. Ikke for at det ville være noe sensasjonelt i det at jenter bygger båt, jeg har jobbet sammen med mange kvinnelige båtbyggere, men rett og slett for å overbevise og motivere «alle» dere andre jenter til å bli prambyggere – fordi det er gøy!

Jeg har som antydning i første artikkel forholdt meg til kysten og kystens prammer, men er man så heldig å ha ferskvannet til rådighet, passer prammen minst like bra der. Her fra godstolen sanser jeg allerede prammens rolige bevegelser mens den driver lydløst over fjellvannet en tidlig klar morgen. Flua suser i lufta og lander fire tommer fra vaket. Fem sekunder – svisj – lina hever seg som trolldom fra vannet og tiendedelen etter kjennes rykket i stangtoppen. Smaken av bålsteekt fjellørret ligger i munnen.

Gå nå til deres eget kystlag og sett i gang med prambygging. En prameier beriker seg selv og landet!



Båtbygger og kursleder John A. Andersen.

Etterord.

Som båtbygger gjennom meste delen av livet er det likevel ikke gitt at man har evner til å formidle sine kunnskaper i skriftlig form. Selv tanken på noe slikt streifer en ikke før livet en dag sier, forsøk det. Med svetten i panna og skjelvende mage tar en fatt – og gir opp. Respekten for de tidligere formidlere av prammens historie og maritim kultur er for stort et hinder å komme over. Lykkeligvis, tar fornuften pause av og til, og i et av disse øyeblikkene ringer jeg de gamle nestorer innen maritim formidling. Det er Arne Emil Christensen, Jarle Bjørklund, Gøthe Gøthesen og Roald Hansen. Jeg presenterer mine tanker og de sier alle, skriv – skriv i vei, alt er bedre enn intet – legger de til! At redaktør Bente i KYSTEN tok sjansen på dette og til overmål godkjente fire artikler usett, forstår jeg selv ikke i dag. Jeg er henne stor takk skyldig for opprydding i rotete setninger og formuleringer. Livet begynner der komfortsonen slutter, sier ordtaket. For meg har skrivingen vært å passere komfortsonen, slik prambygging vil være for de fleste. Ordtalet stemmer, og turen har vært en berikelse. Jeg anbefaler andre å prøve, enten det gjelder prambygging eller skriftlig formidling av kystkultur. Tusen takk!