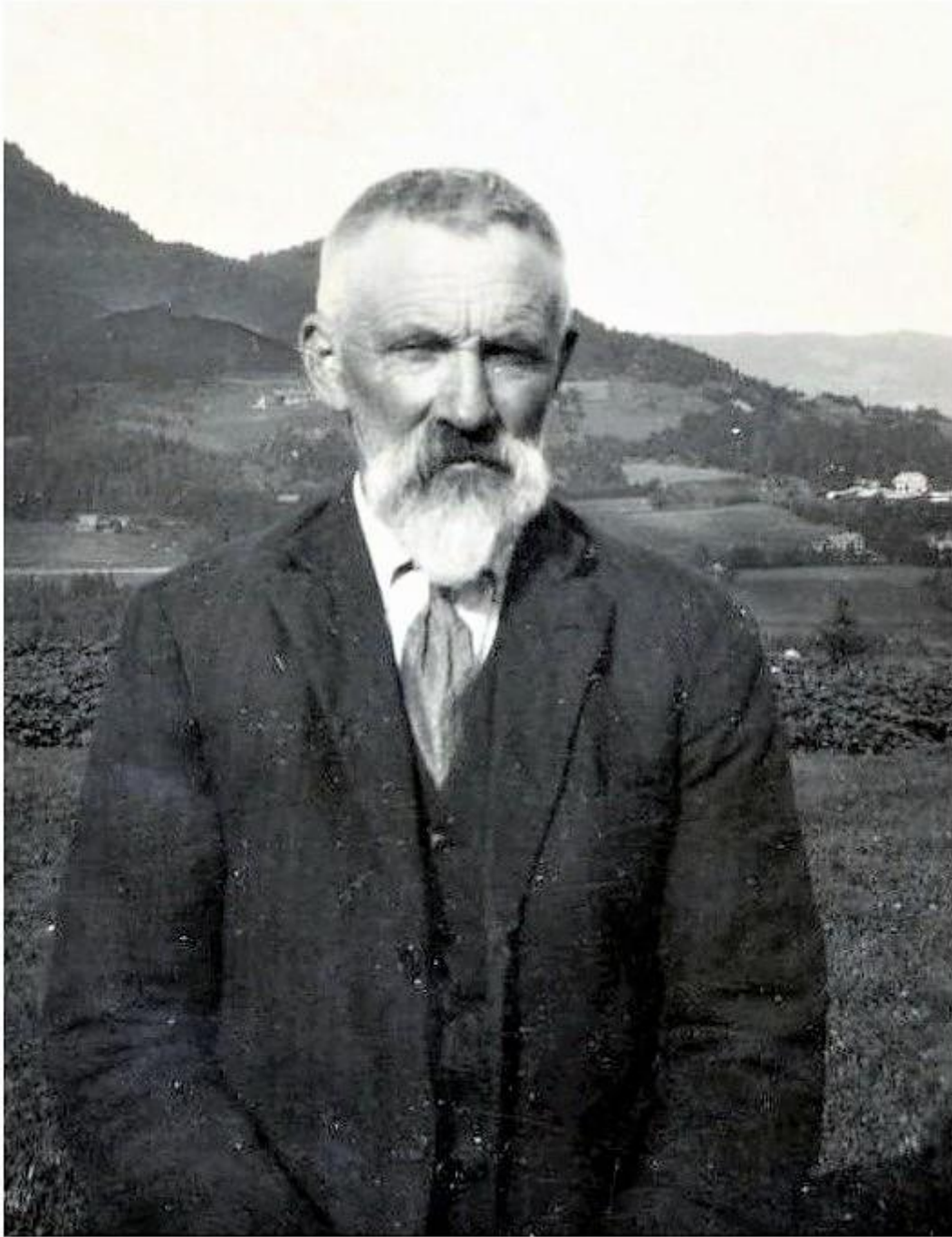


LAUVÅLIBÅTEN



AMUND LAUVÅLIEN

LAUVÅLIBÅT.

Forbundet «Kysten» har gitt ut et hefte der de omtaler og viser mange båttyper som er, og har vært bygget og brukt i Norge.

Alle båtene, bortsett fra en, kommer fra kystnære strøk i nord og vest i vårt langstrakte land. Den ene, som ikke kommer fra kysten er Lauvålibåten.

I heftet skriver Forbundet «Kysten» dette om Lauvålibåten:

«Båtbyggertradisjonen i Gausdal er i et skjæringspunkt mellom østlige og vestlige båttradisjoner i Innlands-Norge. Det er kombinasjonen av skjøtte og hele bordlengder som skiller de særegne båtene i Gausdal fra de andre båtene i Gudbrandsdalen. Esedalen i Gausdal med Espedalsvatnet fikk veiforbindelse sent, og mange båtbyggere fra slutten av 1800-tallet og langt inn på 1900-tallet kommer herfra. Særlig var det mange båtbyggere fra Lauvålifamilien. Disse dyktige karene preget båtbyggervirksomheten i bygda til langt ut på 1900-tallet. Særlig var aktiviteten stor rett etter 2. verdenskrig. De fleste Lauvålibåtbyggerne kombinerte båtbyggingen med annet håndverks-arbeid, tømmerfløting og annet i landbruket. Båtene de bygget ble kalt Lauvålibåter. Disse var klinkede spissbåter. Oftest var Lauvåli-båtene med et par årekeiper, ikke sjelden med to par keiper og det fantes nok de med tre også».

Kunsten å bygge Lauvålibåter var nær ved å gå i glemmeboka. Bare få nålevende hadde tilegnet seg kunnskapen, og en av disse var nå avdøde Kjell Solberg. Han ble mentor og krumtapp i arbeidet med å føre kunnskapen om Lauvålibåten videre. Gausdal Husflidslag og Gausdal Historielag satte i gang prosjektet, og vi fikk økonomisk støtte fra Forbundet «Kysten». Det ble bygget en båt i 2019 og den andre i 2020. Da hadde Kjell dessverre gått bort. Fire-fem yngre karer var med på bygginga av båtene, og disse sitter nå inne med god kunnskap om Lauvålibåten. Maler og annet blir tatt vare på av historielaget, slik at dette er sikret for fremtiden.

De to båtene ligger begge ved vann i Gausdal Nordfjell, og driftes i samarbeid med Gausdal Jeger- og Fiskerforening. Den første som ble bygget ligger ved Sjøsetervannet og den andre ved Rausjøen. Da den første var ferdig sommeren 2019 ble det arrangert en Båtday på Ulsrud Gårdsmuseum i Auggedalen, og over 100 interesserte møtte opp. Også ved sjøsettingen var mange ivrige publikummere til stede.

I Gausdal har navnet Lauvålibåt blitt synonymt med en usedvanlig god og fin robåt. Flere er fortsatt i bruk, men trebåter har tross alt en begrenset levetid. Det er derfor veldig viktig at kunnskapen om denne båten er tatt vare på, og i og med at flere nå har fått opplæring i å bygge båten, så vil det sikkert bli bygget flere i årene framover

Hvor kommer så begrepet Lauvålibåt fra?

Om det hadde vært bygget båter i Espedal langt tilbake vet vi ikke, men opphavet til dagens båt er Amund Pedersen Lauvålien, født 26. april 1866. Han ble født på den vesle plassen Lauvålien i Espedal. Den ligger i lia nord for dagens Strand Fjellstue. Hans første kone, Ingeborg, som han hadde to barn med, døde i 1894, og rundt 1897 flyttet Amund til Midtlien i Møyli-bygda sammen med sin kone nr. 2, Mari, som hadde en datter. Mens de bodde der, fikk de to barn. To år senere fikk han jobb som «Sag- og Møllemeister» på bruket Kråbølsmoen i Kråbølsgrenda. Bruket tilhørte Nordgard Kråbøl. Her ble det født seks barn til. De to barna fra første ekteskap utvandret til Amerika i 1908, og kom aldri tilbake. Samme år ble antagelig saga og mølla lagt ned, og Amund flyttet tilbake til Espedal med familien i 1909, nå til Maribu, på vestsiden av vannet. En datter ble født her. Allerede i 1910 flyttet familien til Kolobakken (Haug) i Forsetgrenda. Her ble de fire siste barna født. I 1919 flyttet de til Hole, som han leide fra svigersønnen Olaf Jørstad.

Amund fikk i ungdommen engelsk syke (rakitt), på gausdøl kalt valken, og fikk på grunn av dette problemer med hofter og bein hele livet. Tross dette ble han en flink og allsidig håndverker. Han både smidde, snekret og dreide. Men det han huskes best for var hans dyktighet som bygger av trebåter. Utforminga av båtene kan tyde på innflytelse fra Valdres (kanskje via Skåbu?), og dette ble til Lauvålibåten, som er anerkjent som en av de aller beste trebåter som er bygget.



Amund innredet båtbyggerverksted både på Kolobakken og i Hole, og lærte opp sønnene etter hvert som de vokste opp. De dro rundt i bygda med sine maler i papp, og bygde båter av de materialene som fantes på garden. Det var sønnene Anton (1898-1981), Erling (1906-1968), Jarle (1907-1957) og Ivar (1915-1970), som sammen med faren drev med båt-bygging. Ifølge bilder så var sikkert også Jørgen Høistad med. Sønnen Håkon (1903-1976) var nok ikke så mye involvert i båtbygginga.

I 1954 ble det bygget ny driftsbygning i Hole, og båtbygger-verkstedet ble revet. Antagelig ble siste båten disse karene bygget laget på slutten av 1950-årene. Etter det ble nok det meste av malene og verktøyet de hadde brukt kastet.

Amund døde 17. november 1952.

Kjell Solberg lagde nye maler, og de blir nå tatt vare på av Gausdal Historielag. Det er takket være han at vi nå har folk som har lært kunsten å bygge Lauvålibåt.



FRAMGANGSMÅTE

Kjell Solberg skriver:

«Jeg fikk låne en Lauvålibåt fra nedre Forseth, og kjørte den hjem. Jeg hadde god tid til å måle opp alle delene og lage maler av dem. Det viste seg ganske fort at båten ikke var lik foran og akter. Båten var mer butt foran enn akter, antagelig har det noe med hvor lett den er å ro. Spantene foran var også noe bredere enn spantene i akterenden. Tabellen viser målene, men man må være klar over at båtbyggerne brukte en del skjønn og hadde godt øyemål. Utforming av båtene kunne nok derfor variere en god del.

Botnen ble spikra i kjølen. De måtte kroke spikeren litt slik at den skulle gå riktig. Kjølen og de første bordgangene ble satt på opp-ned, så ble båten snudd og bygd ferdig. Spant eller band ble satt inn til slutt. Begge de to første bordgangene ble skjøtt, det måtte til for å få bredde i båten. Den første bordgangen ble skjøtt ved bandene foran og akter. Den andre bordgangen ble skjøtt litt (20 – 30 cm) nærmere midten. Den tredje bordgangen ble skjøtt på midten. Alle de tre siste bordgangene var hele lengder. Denne kombinasjonen av skjøtte og hele bordlengder skiller Gausdalsbåtene fra båtene i

Gudbrandsdalen der alle bordlengdene ble skjøtt. Derfor har båttradisjonen i Gausdal antagelig hatt sin påvirkning fra Valdres (om Skåbu og Espedalen), der spissbåtene ble bygget med hele bordlengder. I Espedalen ble båtene bygd i gran, da den lokale furua ikke hadde de egenskapene båtbyggerne ville ha.

Det er nå over 50 år siden den siste Lauvålibåten ble bygd. Båtbyggerne hadde maler for stavnene og grovmaler for band/spant, ellers gikk nok mye av arbeidet på øyemål. Da det siste uthuset de bygde båter i ble revet, ble dessverre maler og verktøy kastet. Det eneste som sto igjen var en svær hjemmelaget båndsaag.

REKONSTRUKSJON AV LAUVÅLIBÅT.

Med dagens mangfold av verktøy er det betydelig lettere å bygge båt enn det var før. Av utstyr er det greit å ha gjerdesag, tykkelseshøvel og båndsaag. Av håndverktøy nevnes drill, håndpusser, håndsirkel, overfres og feinsaag. Før var det ganske vanlig å bruke spiker som ble nødd på innsida for å sammenføye båten. Senere ble det mer og mer vanlig å klinker båtene, og da trenger man klinkhammer og roe-driver. Båtspiker, søm og roer får man kjøpt på nett.

For å bygge en båt, trengs et godt stativ eller jigg båten kan ligge eller stå i. Det er lurt å lage den slik at man kan regulere høyden underveis, og at båten kan stå eller kvelles etter behov. Avstanden mellom bandene er 90 cm, og det tar en hensyn til når jiggen lages. Vi fikk også laget et metallrør med lokk og varme-elementer i begge ender for å dampe bordene.

Først skal kjølen skjøtes sammen. Det er lurt å tegne av kjølen da den er forskjellig foran og akter, buttere foran enn akter. Kjølen skal være 36 mm tykk og 100-110 mm bred. Bruk 100 mm omlegg i skjøtene, bruk PU-lim og fest med skruer der det senere kommer bord og klink. Skruene skal senere skjules der bordene kommer, og skruene i underkant byttes ut med klink.

Botnbordene skal være 36 mm tykke og 198 mm brede. De rundes ned til 10 mm for neste bording. Her må man ta hensyn til graden mot band og stavn. Det er viktig at bordinga holdes nærmest mulig mot innsida av staven foran og akter hele vegen opp. Graden mot band og stavn er viktig.

Det kan gjerne lages spor for tettemiddel ved sammenføyningene. Vi brukte Tech7 som tettemiddel, men hvordan det fungerer i forhold til hamp og tjære over lang tid er usikkert.

Deretter festes bandene til botnen med skruer (eller spiker). Bandet i midten er lik på begge sider, mens bandene foran og akter må man være obs på at de skrår inn mot baugen. Disse kan da justeres med feinsag underveis. Det første bordet som festes til botnen kalles vindbordet. Vindbordet skjøtes ved bandene bak og framme. For å bøye bordene skikkelig må de legges i bløyt i minst 2 timer eller lengre. Et rør til damping av bordene er det aller beste, da er bordene enda lettere å bøye. Bordene mellom skjøtene kan tilpasses botnen. Her er det viktig å passe på at det blir myke og jevne buer ved skjøtene, både buen mot band og kanten av bordingen.

Vi bruker tvinger til å bøye bordene på plass, og merke av og borer hull til skruer. Hullene bores der klinken senere kommer. Vi fester aller bordene med skruer først, deretter tas annenhver skrue ut og byttes med klink. Deretter byttes resten av skruene ut. Vi fester først de korte delene framme og bak, bordet i mellom til slutt. I skjøtene brukes PU-lim og skruer. Skruenen kan etterpå byttes ut med båtspiker eller klink.

Før brukte man litt store tvinger til å holde bordene på plass, det var nok nødvendig på større båter, men jeg har funnet ut at selvkonstruerte «holdeknekter» er nok til en liten spissbåt.

Neste bording skjøtes også på bandene bak og framme, men da festes først den midtre delen, og deretter de korte mot kjølen. Skjøtene blir dermed ikke synlige inne i båten, og kommer med litt mellomrom utvendig. Her må man også passe på at bordinga går i fine buer, og at det ikke blir knekk ved skjøtene. Det er hele tiden viktig å sjekke graden ved omlegget av bordene. (Et alternativ er å skjøte den andre bordgangen mellom bandene, slik Lauvålikarene gjorde). Den tredje bordgangen har en litt skarpere vinkel enn de to første, og er overgangen mellom botn og sida i båten. Denne bordgangen skjøtes på midtre band, slik Lauvålikarene gjorde.

Lauvålikarene brukte hele lengder på de tre siste bordingene. Spantene tilpasset de og satte inn til slutt. Etter å ha bygd tre båter, har jeg funnet det enklest å sette inn spantene i midten før neste bording. Framme og bak satte jeg inn provisoriske spant, mest for å få lik bue på begge sider av båten. Deretter skjøtes de tre siste bordgangene på midten, annenhver gang til sidene. Skorder blir derfor ikke nødvendig.

Etter at bordingene er på plass, må man sette på spantene, som må meddras mot bordgangene. Det øverste bordet kalles ripebordet. På innsiden av

ripebordet festes esinga, og sammen med ripebordet gir det plass til keipene. Utvendig på ripebordet festes ripelista ca ½ cm under kanten. Så er det tid for toftene, som festes over spantene. Det kan være greit at den bakre tofta kan tas ut ved behov. Til slutt skal keipene på plass.

Til slutt var det impregnering med «Møre tyri». Veden mettes først grundig med grunning, deretter påføres et siste strøk med tjærefarge. Så var det prøveroing !

EN MODERNE UTGAVE AV LAUVÅLIBÅTEN.

Etter hvert har jeg bygd fem båter, alle etter malene fra den oppmålte lauvålibåten. Jeg har hatt stort utbytte av og blitt inspirert av «Strandebarmaren», en bok skrevet av Peter Helland-Hansen. Ut fra dette har jeg videreutviklet «min modell» av en spissbåt. Derfor har jeg gjort mer ut av avslutningen av båten. Først har jeg forlenget esing til endene både foran og bak i båten, med en spesiell avslutning i endene. Jeg har prøvd meg med ulike keiper og årer, som etter mitt skjønn er mye bedre å ro med enn de «gamle» jernkeipene. Til slutt satte jeg mitt bumerke på toppen av stavnen foran, det var vanlig på Vestlandet. Både avslutningene inne i båten og bumerket skal være godt å holde i når du skal trekke båten.

NOEN UTTRYKK:

- Band* - festes til botnbordene og til de tre første bordingene.
- Esing* - innvendig list festa til ripebordet, ofte anlegg for keiper (åregafler)
- Nø* - kroke enden av båtspikeren tilbake inn i veden for å sammenføye bordene.
- Ripebordet* - ripa er den øverste bordet i båten.
- Ripelista* - lista som sitter utvendig på ripebordet.
- Spant* - festes i bandene og er støtte for de tre øverste bordingene.
- Stavn* - trestykket som reiser seg fra kjølen, der bordgangene festes.
- Toft* - setene i båten som settes over spantene.



Ormen Lange

Lauvålibåt – oppmålt					
Kjøl og botn er 1 ½" tykk (36 mm), kjølen 4" bred, botn 8-9" bred, 2,75-3 m lang, varierende etter hvor lang båten skulle være. Den ble skrådd ned til ½" mot første bording.					
Bordgang	Spiss framme	Spant framme	Spant midten	Spant akter	Spiss akter
1. bordgang	30 cm	8,5-9 cm	11 cm	7 cm	32 cm
2. bordgang	22 cm	8,5-9 cm	11 cm	7 cm	23 cm
3. bordgang	18 cm	9,5 cm	9 cm	9 cm	22 cm
4. bordgang	14-17 cm	10 cm	10 cm	10 cm	15-18 cm
5. bordgang	12 cm	10 cm	10 cm	10 cm	12 cm
6. bordgang	12 cm	10 cm	10 cm	10 cm	11 cm

Her er en annen Lauvålibåt med bare 5 bordganger. Den ble antagelig bygget på Helleberg i 1930- eller -40 årene, og brukt på Hellebergsetervatnet.

Lauvålibåt – oppmålt					
Kjøl og botn er 1 ½" tykk (36 mm), kjølen 4" bred, botn 8-9" bred, 2,75-3 m lang, varierende etter hvor lang båten skulle være. Den ble skrådd ned til ½" mot første bording.					
Bordgang	Spiss framme	Spant framme	Spant midten	Spant akter	Spiss akter
1. bordgang	37 cm	13 cm	15 cm	14 cm	40 cm
2. bordgang	25 cm	11 cm	15 cm	12 cm	25 cm
3. bordgang	14 cm	12 cm	12 cm	12 cm	16 cm
4. bordgang	11 cm	14 cm	12 cm	12 cm	11 cm
5. bordgang	10 cm	12 cm	13 cm	12 cm	11 cm

Total lengde 15 fot. Bunn; Bak 33 cm, midten 40 cm, foran 37 cm.

Netto høyde midt i båten ved esinga: 40 cm.

Spantenes bredde ved esinga: Bak 112 cm, midten 128 cm, foran 116 cm.

Målene kunne nok variere en del, og det ble brukt en del skjønn, blant annet ut fra materialene de hadde å velge i. Det er viktig at avstanden mellom spantene er 90 cm, ellers vil båten bli "knerodd". Omlegg mellom bordgangene var en tomme (26 mm).

Høyde midt i båten var ca. 13" (33 cm), og bredde midt i båten var ca. 33" (130 cm), men kunne variere etter båtens størrelse.

1" = 26 mm			
½" = 13 mm	3/8" = 9,75 mm	5/8" = 16,25 mm	9/8" = 29,25 mm
1 ½" = 39 mm	1 ¾" = 45,5 mm	2 ¼" = 58,5 mm	2 ½" = 65 mm
3 ½" = 91 mm	4 ¼" = 110,5 mm	6 ¼" = 162,5 mm	6 ½" = 169 mm
1 fot = 31,4 cm	14 fot = 439,6 cm	15 fot = 471 cm	16 fot = 502,4 cm

LITT MERE HISTORIE.

Espedølene bygde nok båtene sine selv. Adolf Dalbakken var en av de første, og han garanterte båtene sine på denne måten:

«Tar den inn vann så skal du få den gratis»!

Adolf og broren Asmund hadde to båter som de brukte til å frakte folk og bagasje med på Espedalsvatnet og Breisjøen. De inngikk et samarbeide med Gausdal Bilselskap om denne båttrafikken, og de hadde to båter i drift, «Ruten I» og «Ruten II», begge bygget av Lauvålikarene.

Adolf Strand bygde også båter, ofte litt større enn vanlige båter. Amund Lauvålien og sønnene Anton, Erling, Jarle og Ivar flyttet etter hvert nedover i dalen til Forset, men kom hjem til oppdragsgiver og bygde ofte båtene der. De ble viden kjent for å bygge båter av høy kvalitet, og de ble etterspurte.

Når vi kommer inn på båttrafikken på Espedalsvatnet og Breisjøen, så kommer vi ikke utenom «Ormen Lange», en nærmest ikonisk båt. Under krigen lå den organiserte båttrafikken på Espedalsvatnet for det meste nede. Brukbar vei hadde det fortsatt ikke kommet. Da freden kom, tok trafikken av turister seg langsomt opp igjen, og det ble behov for transport. Syver Stubberud så muligheter i dette, og kjøpte en båt med navnet «Ruten III». Det var en stor båt, bygget av Amund Lauvålien på låver på Søre Dalen en gang før krigen. Den var beregnet til å frakte folk og varer med. Båten ble nå døpt til «Ormen Lange», årsaken til navnet er antagelig at den var lang og ganske smal. Navnet skal visst nok ha kommet fra noen hyttefolk. Den var 12,5 m lang, hadde motor og registrert for 19 personer. Denne båten er nok den største som har gått på Espedalsvatnet. Syver hadde rute fra Strand, til Megrund og med endestasjon på Verket.

Syver hadde også en annen båt, «KjellOdd», som han brukte på ruten på Breisjøen. Den hadde endestasjon ved Bokholt, og fraktet mange gjester til Ruten og Dalseter. Posten kom også fram med båten.

Selv om «Ormen Lange» var registrert for 19 personer, så skal det en gang ha vært hele 50 personer med. Da må det ha vært trangt om bord. Syver ville at alle skulle bli med, ingen skulle stå igjen.

Kilde: Espedalen. Bok av Jana Weidemann og Odd Arild Stubberud.

