

Lokalhistorisk skrift for Enebakk  
Nr. 2. 2003 Utgitt av Enebakk Historielag

# Ign



*Slåttonn på Thorshov ca 1890*

## ***Sommernummer***

Tradisjoner rundt Sankthans-feiring

Lerketur

Dampbåten "Lerka"

- ei svalde gjer ingen sommar, men ei lerke...

Fra fotoarkivet

Presseklipp fra 1940

## SOMMER

I dette nummeret av bladet er hovedtemaet tradisjoner i forbindelse med Sankthansfeiring og midtsommer. Åse Killerud har skrevet en artikkel om opprinnelse, skikker i forbindelse med dagen, og former feiringen har fått på forskjellige steder både i Norge og andre land.

Vi har også et skjønnlitterært innslag denne gangen. *Ferdinand Aars'* fortellinger fra natur og friluftsliv har vi vært innom i IGN tidligere. Her tar vi med en forsommertur med "Lerka" på Børtervann. Fortellingen er fra boka "Livet på skauen", som ble gitt ut i 1943.

Leif Berstad har skrevet en artikkel om "Lerka" - båten som for mange har en helt spesiell plass i Enbakk-historien. Han setter båttypen inn i en sammenheng, og forteller om verftet som laget slike båter, og hvordan "Lerka" ble til.

Når det gjelder organisasjonsstoff fra Historielaget, er det tatt inn en oversikt over sommerens åpningsdager på Bygdetunet, og datoen for årets Bygdedag. Som i fjor vil Bygdedagen være et samarbeid mellom flere organisasjoner; Bygdekvinnelaget, Landbrukslaget, Husflidslaget, og Hagelaget i tillegg til Historielaget.

Som kjent har Historielaget ansvar for drifting av Bygdetunet gjennom en avtale med Enebakk kommune. Hele 14 søndager i løpet av sommeren er Bygdetunet åpent for besøk. Benytt anledningen : Legg søndagsturen innom, og fortell venner og bekjente om ordningen.

Ellers er de faste spaltene "Gamle avisklipp" og "Fra fotoarkivet" med som vanlig.

Neste nummer av IGN kommer tidlig i september.

*Redaksjonen*

# *Tradisjoner rundt Sankthans-feiringa*

*Av Åse Killerud*

*Forfatteren har holdt det følgende som kåseri på Enebakk Bygdetunved et par anledninger i 1997 og 2001.*

Sankthans- eller Jonsok-dagen 24. juni er opprinnelig en kirkehøytid til minne om døperen Johannes' fødsel. På primstaven finner vi ei sol eller et timeglass som henspeiler på at sola nå står høyest på himmelen. Ifølge kirkefaderen Augustin (ca. 400) ble Johannes' festdag lagt til sommersolverv for å fordrive en gammel hedensk feiring som lenge hadde funnet sted på denne dag. Det var den viktigste merkedag i sommerhalvåret, og mange av de gamle skikkene som på kontinentet finner sted 1. mai, har i vårt kjøligere klima blitt henlagt til midtsommertid i stedet. Det gjelder ikke minst pyntingen med løv - som i forrige århundre antok slike dimensjoner at både myndigheter og grunneiere klaget over de ødeleggelser dette førte med seg! For middelalderkirken var det ønskelig å gi de gamle festdagene kristent innhold.

Da juledagen var fastsatt som Kristi fødselsdag, måtte marimesse om våren legges til nimånedersdagen før, 25. mars. Evangelisten Lukas forteller at engelen varslet Kristi fødsel da mor til Johannes, Elisabet, var i 6. måned. Da passet det bra å legge fødselsdagen til Johannes til 24. juni. Så greitt gikk det å kristne både jul og jonsok! Helt til 1770 var jonsokdagen kirkelig festdag hos oss.

## **Sankthans eller Jonsok**

Selv om Sankthans er det mest brukte navnet på vår midtsommerfest, får Jonsok (Jonsvaka) bedre fram både det opprinnelige og den særlige «vaka» foran store religiøse minnedager.



*Dette kan være Sankthansfeiring på Kjellgård ved Vågvann. Bildet er levert til Historielaget av Odd Bjerkland. Navne på personene er oppgitt slik (fra venstre): Sverre, Oskar Hansen, Hjalmar, Svein, Aksel og Karl.*

Størsteparten av jonsoktradisjonen er konsentrert til kvelden før og natta til jonsokdagen.

De fleste jonsokskikkene er knyttet til vernet om og auken av vokster og grøde, vern av liv og skaping av liv.

I mange bygder delte man tiden i før og etter jonsok, noe som også har satt spor etter seg i merketradisjonen, f.eks. at «så røde som torvtakene på husene er før jonsok av tørke, så rødt skal høyet bli av regn etter jonsok (Sunnmøre), eller «så tidlig som rognen blomstrer før jonsok, så tidlig kan man skjære før mikkelsmesse» (29/9).

Allment sies det at jonsokværet brøt alle andre merker. Jonsokregn varslet tidlig høst (Telemark) eller lite nøtter (Telemark, Nordvestlandet) og tåke var dårlig varsel for multene (Troms).

En rekke gamle skikker knytter seg til jonsok. Den mest utbredte og best bevarte er bålbreningen. På Vestlandet har man jonsokbryllup, et bryllup på lissom, ofte mellom barn.

I eldre tider valfartet folk til kirker og hellige steder jonsoknatt, særlig kjent i norsk tradisjon er valfarten til Røldalskirken. Denne skikken holdt seg lenge etter at den ble forbudt av myndighetene i 1836. Tallrike votivgaver - små tremodeller av lemmer - er funnet under kirken. Kanhende vitner de om helbredelse.

### Gammel feiring

Feiringen av midtsommer er eldgammel. I Romerriket hadde de store fester når sola var på det høyeste på himmelen. I Norden hadde vi Midtsomarsblot. Kristne og førkristne skikker lever fortsatt side om side. Kildene mangler når vi skal prøve å finne røttene til midtsommerfesten. Men parallellen til jul og det vi ellers veit om eldgamle truer og forestillinger gjør det mye sannsynlig at jul og jonsok er våre to eldste årstester.

I nyere folketru kan en påvise en sterk og allmenn respekt for det nye, det første, det som innleder en ny situasjon. Tom, så vanlig fenomen som nymåne har vært særlig påaktet. I dette systemet passer sommersolhverv godt både når det gjelder magiske handlinger og festlig markering. Det er ikke urimelig å tenke seg ilden, bålet, som et sentralt innslag i den eldste solvervfeiringa. Magisk kan en tenke seg bålet som ei hjelp til alle livgivende krefter, som ei styrking av sola, ved et kritisk vendepunkt. Men samtidig var bålet et naturlig samlingssted, der selve samværet ga krefter og styrte når en gikk inn i en periode med minkende solmakt. Det er altså flere grunner til å tru at bålet er opprinnelig i midtsommerfeiringa, men kildene tier om andre skikker.

Kanskje kan en på et vis sammenligne med skikkene under blotsfestene som saga og skaldekvad forteller om, men sikre slutninger er det i alle fall uråd å komme fram til.

Heller ikke veit vi om de endringer som kom med kristendommen, annet enn betegnelsen «jonsok».

I det gamle bondesamfunnet var midtsommer like passende tidspunkt for feiring som juletida var.

Ved midtsommer var alt i jorda som skulle spire og gro, buskaper var på beite enten hjemme eller på setra, det var ei rolig tid i arbeidslivet i venting fram til onnestrevet.

Det var ei god tid både for mennesker og dyr.

## Vi vet mindre fra eldre tid

Kildene er som sagt fattige på opplysninger om jonsok-feiring både fra middelalderen og de etterfølgende hundreåra.

Fra Sverige forteller Olaus Magnus omkring 1550 at ved den tida da alt voksterliv var grønt og i blomst, da brukte folk av begge kjønn og alle aldre å komme sammen på torga i byene eller på åpne marker. Der danset de «vid skenet af talrika eldar, som överalt tändes». Under dansen synger man viser om fortidens helters bedrifter, også om det kvinner har gjort for å bevare sin kyskhet. Man synger også viser om mennesker uten ære og samvittighet, onde og feige. Alt dette synges i viser på melodier som har gått i arv fra forfedrene.

Unge piker synger om de mange feil ektemennene gjør seg skyldige i, som terningspill, slagsmål på kroa o.a. Unge menn synger til gjengjeld om late, falske, sladresyke og troløse kvinner, og at de ikke må klage over mennene alene. Man tar også for seg late sjøfolk, uærlige bønder, troløse borgere og grusomme og begjærlige fogder. Dette skjer for å vise ungdommen hvor høyt dyden står og at de skal gå i trofasthetens fotspor, og sky det dårlige eksempel.

Trolig har dette vært en allnordisk skikk.

I Sverige og Danmark har ellers midtsommer kommet i skyggen av en tidligere vårfest, Valborgsmesse 1. mai (Valborgsmesseaften 30/4). Et par hundreår seinere forteller presten Wilse fra Spydeberg at «næst Juul er St.Hans Aften og Dag den høytiideligste, da løsnes Børserne flittig og Tiære-Tønderne antændes til Natten i næste Bakker». Han sier at skikken var «brugelig over alt i Norge». Dette var kort tid før jonsok var tatt ut som kirkelig høytidsdag, men den folkelige feiringa har nok ikke endra seg særlig mye etter det. Som med jul må vi regne med at jonsok hele tida fram til 1770 var både en kirkelig og en folkelig høytidsdag. Mer fullstendige opplysninger om jonsok-feiring får vi først på 1800-tallet, da tradisjonsoppteignelser fra mange kanter av landet kan fortelle om midtsommerbål og jonsokfeiring. I hovedsak må de skikkene vi nå kjenner, ha utviklet seg før denne tida, for det er ikke råd å se noen avgjørende forskjell mellom 1800-tallsfeiring og den som er praktisert alle steder nå. Røttene til jonsok-feiringa er med andre ord de samme. Jonsok-feiringa har flere sider, og ei rekke ulike trusformer har gitt bakgrunn.

## Folketru

Ved siden av samværet rundt bålet; det ytre trekket som i dag er beste kjennetegnet på jonsok-feiringa, er trulig innslaget fra folkemedisinen det mest karakteristiske ved dagen.

I visse tilfelle kan folkemedisinsk praksis ved jonsoktider nærme seg kultiske handlinger i form og innhold.

Delvis rasjonelt, delvis magisk kunne en utnytte de kreftene som nådde en topp nettopp

jonsok-natta ved bl.a. innsamling av alle slags legende urter. Når tradisjonen sier at planter som er samlet jonsoknatta er mest virksomme, så kan den lærdommen godt være hentet fra gamle legebøker. Det er gode botaniske grunner for praksisen. Flere planter blir fullmodne ved jonsokleite, og derfor var det beste samletida. Trua på at urter, vann og dugg var helsebringende jonsoknatta, var alminnelig kjent i hele Norden. Hvis en jonsoknatta plukket sju eller ni slag markblomster og la dem under hodeputa, ville en se sin tilkommende i drømme.

«Å vekke opp åkeren» var en skikk som lenge holdt seg i Møre, Trøndelag og Nordland og har trulig sammenheng med de katolske gangdagene. Røttene til disse kan godt være å finne i gamle hedenske skikker. En magisk tankegang lot seg ikke rydde bort om religionsformene skiftet. Husfrua hadde til oppgave å vekke åkeren jonsokaften. Ho gikk enten aleine eller sammen med barna og plukket noen strå og blomster fra hver eneste åker, bandt en blomsterkrans og gikk langsomt og høytidelig rundt åkrene mens ho sang eller nynnet magiske vers for at grøden skulle bli god.

Ved jonsok, liksom ved jul og påske, var trollpakk og andre makter på ferde. Heksene rei sopelimer til Bloksberg og til vulkanen Hekla på Island. Det var nødvendig å beskytte seg mot dem. På gamle hus kan en se kors skåret inn over dører og som skulle verne folk og fe, hus og fjøs mot besøk av trollkjerringer og underjordiske.

Folk har virkelig trudd at hekser og trollkarer for til møte med den vonde sjøl. Trua levde videre lenge etter at alle heksebål hadde slokna.

Ingrediensene i det de smurte seg eller sopelimen med, kan være reelle nok som grunnlag for narkotiske hallusinasjoner, ofte av erotisk slag.

Bulmeurt er velkjent i denne sammenhengen.

## Bjerkeløv og bål

Som tidligere nevnt var det tradisjon i hele landet å pynte både ute og inne til Jonsok. Små bjerketrær ble stilt opp foran inngangsdøra og ved grinda. I stua ble det tatt inn grønne greiner, blomster og kranser. Peisen som ikke ble brukt på denne tida av året, ble fylt med grønt og gulvet ble strødd med løv eller brisk. I dag blir selv bilen og båten pyntet med grønt.

Jonsok-bålet ble tent når det nærmet seg midnatt. Det hørte spill og dans med, god mat og godt drikke. Noen steder ofret man litt øl til de underjordiske ved tuntreet.

Bålet - ofte kalt «brising» - skulle helst tennes på gammelt vis ved å gni to trestykker mot hverandre eller snurre en pinne i et hull.

Om det ennå var sol, kunne man også bruke et brennglass. Ilden som oppsto på denne måten ble kalt «nødild» eller «vrildeid», den var ansett for å ha magiske egenskaper.

Gjennom århundrene har det vært vanlig å brenne en gammel båt på bålet, ofte ført til bålplassen under stor høytidelighet, gjerne med en spillemann oppi. Skikken kan tenkes å ha en hedensk bakgrunn, som parallell til Balders bålferd på skipet Ringhorne.

Ingen kunne protestere mot samling av avfallsved i skauen når det gjaldt et jonsokbål.

Det var ikke å «stjele», det var å «ta».

Ha en hyggelig og tradisjonsrik jonsokfeiring alle sammen!



*På Primstaven er Sankthans merket med i sol eller et timeglass*



## *FRA FOTOARKIVET*

### *Tema: Sommerbilder Og bilder av "Lerka" på Børtervann*

*Ase Killerud er forfatter av artikkelen du nettopp har lest. Vi starter "Fra fotoarkivet" med et sommerbilde fra gården Ase er fra, Killerud i Dalefjordingen. Løvet og flagget tyder på at bildet er tatt 17.mai, og årstallet oppgis til ca. 1920. Bildet er tatt mot øst, og gårdene i bakgrunnen er Bøler-gårdene. Legg også merke til stivvogna med jernhjul, og gårdsbrønnen. I gårdsbrønnen drakk kuene på vei fra havna til fjøset, og hestene ble ledet til brønnen etter endt økt.*



## *FRA FOTOARKIVET - fortsatt*

*På neste side starter Ferdinand Aars beretning om "Lerketur" på Børtervann. Her kommer to bilder av Lerka. Øverst ser vi dampkjelen godt - nederst er båten fylt til randen med folk på utflukt.*



## «LERKETUR»

*Som bandler om ett av verdens  
sju undere.*

---

Rutebiler er til å komme fram med. Men det er omtrent noe av det eneste de har å kunne kjekke seg med. Normale mennesker er i et hvert fall ikke konstruert etter tilnærmelsesvis de prinsipper som blir lagt til grunn for plassberegning i rutebilene.

Vi stod en passelig haug fremmede mennesker på Ankertorget og gledet oss til en hyggelig biltur i det pene været. Helt til bilen kom.

Dens nærmest forhistoriske utseende fikk straks glødesytringene til å synke til et lavmål.

Først ble vi stuert sammen på setene til vi satt som i en gammeldags Ford med knærne godt opp bak ørene.

«Det måtte vel kunne bli plass til en kar til,» mente sjåføren og skjøv inn en barnevogn og atskillige mannfolk med ryggsekker og byinnkjøp. Alle de siste ankomne måtte stå oppreist — og det vil i rutebil-språket si at hodet og overkroppen blir brukket i rett vinkel forover.

## Lerketur

Vognen gjorde plutselig et hopp, og alle de som stod, tråkket på oss andre. De som skjønnte seg på det, sa at vi var startet.

Vi ble bokstavelig talt rystet sammen til et selskap og opparbeidet straks den riktige familiære stemning i bussen. Et sildespann fant ned fra bagasjenettet over ryggen til Baldevin. Sammen med lukten av kaffe og gammelt hytteutstyr brakte det fort den følelse av fortettet mangel på luft som enkelte påstår er kvintessensen av rutebilenes sjarm.

Og så bar det i vei utover.

Det var første turen etter at isen hadde gått av vannet det året, og vi skulle på «Lerketur», Baldevin og Petter og jeg.

Det er en båt, en dampbåt, som heter «Lerka». Og hun fortjener et kapittel for seg selv, for hun er det mest fabelaktige skip som noen gang har pløyd bølgene.

Det er vår vert der ute som eier det stolte fartøy. Han bruker henne til å fløyte tømmer med. Han har bygd henne av jernplater han fikk til overs da han satte opp tømmerrenne, og av utseende minner hun nærmest om en svær, åpen kanadisk kano, bare at hun er utstyrt med dampkjele og høy, flott skorstein.

Akterut er hun lastet med stein for å trekke godt, så båtripen ligger bare et par tommer over vannet. Men baugen stiger opp grasios som en svanehal.

Det eneste luksuriøse ombord er en messingplate på

## Lerketur

kjelen med inskripsjonen «Weedley & Brooks, England 1867».

«Lerka» fyres med ved, og hoggestabben står i baugen. Det er arbeid nok for en mann å hogge når «Lerka» går for full fres.

En gang hvert jubelår holder eieren kjeleprøve for å kontrollere trykket. Det skjer ganske enkelt ved at han fyrer opp «Lerka» det han er kar om og setter en hermetikkboks full av vann oppå sikkerhetsventilen for å holde den nede. Så legger han seg på passelig avstand med en kikkert og leser av damptrykket. Når han syns det er tilstrekkelig høyt, slik at hele greia kan springe i luften hva øyeblikk det skal være, skyter han ned hermetikkboksen med salongrifle så dampen kan slippe ut. Helt enkelt og liketil.

Vi ble ferdige med rutebilturen til slutt, og foldet oss ut til vårt naturlige utseende igjen. Så la vi i vei opp dalen. Og det første vi så oppe ved Stordammen var «Lerka». Fin og nymønjet lyste hun fargeglad mot de grønne åsene bak.

«Kjenner du det?» skrek Baldevin.

«Ja, en hel haug,» sa jeg. «Men hva da?»

«At det er slutt på vinteren. — Det er vår igjen. — Å pinedø det er slik at jeg kunne risikere å bli lyrisk far. Sånn med lauv og vann og fuglesang. — — Ikke snakk om hvor vakkert det er med lerkene mot himmelen. Nei, når «Lerka» kommer på vannet — da er det — det er virkelig vår.»

## Lerketur

Rent trekkfuglmessig sett var naturligvis Baldevins påstand litt av en anakronisme, men dagen var for god til krancling. Dessuten stod eieren ombord i «Lerka» og viftet oss til velkomst.

«Vel møtt, karer. — Og her er «Lerka» dukket opp igjen.»

Dukket opp igjen. — Vi må ha sett nokså lite lure ut, for eieren fortsatte med forklaringen.

«Hu ruster så fært når a ligger på land om vinteren at vi like godt lar a gå ner om høsten.»

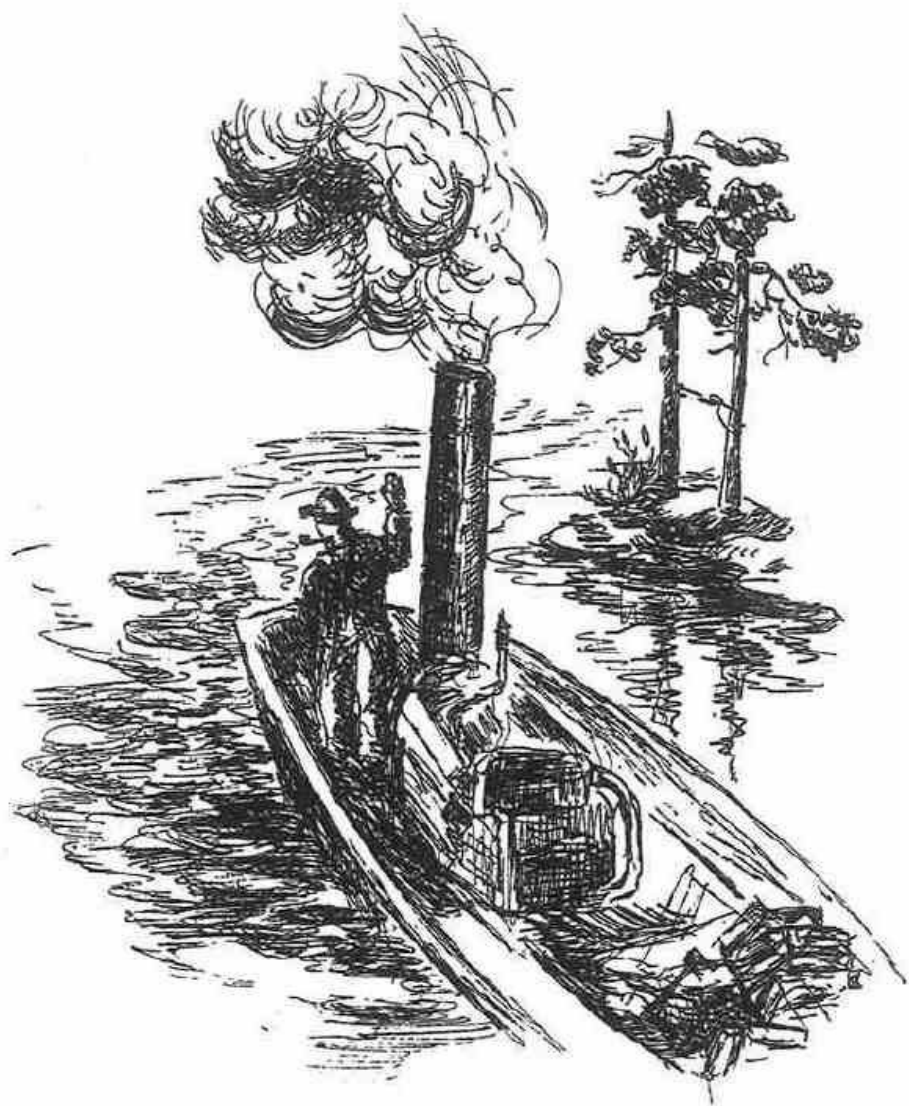
«Tar a ikke skade av det,» forsøkte Petter å være fagmann.

«Aldri det grann. Ferskvann har «Lerka» ikke no vondt av. Hu ruster ikke neri vannet, og når våren kommer, bare drar vi a opp. Det er så greitt så. Og så ligger a ikke i veien for tømmerkjøringa heller.»

Ja, nå var altså «Lerka» dukket opp, og vi steg ombord. Eieren slo full fart forover og lot dampfløyten utstøte flotte hyl. Nes og øyer kom til syne og forsvant akterut, og den første halvtimen gikk på normalt vis med påvisning av vannets mere celebre øyer og skjær.

Der på myra var det Petter stod på noe han kalte elgpost i høst, og her var det råbukken svømte over dagen før jakten ble lovlig. Og her var det reven gikk over issørpa i fjor vår, da Baldevin hadde lagt fra seg bøssa og trådt av på naturens vegne.

«Lerka» gikk fram, uavvendelig som skjebnen selv.



## Lerketur

Plutselig var det slutt på vannet. Det vi si, det var det ikke, men foran oss var det et smalt sund hvor isen enda lå. Eierens fryste og kjørte «Lerka» på som en veritabel isbryter. Kastet henne i stor stil opp på ismassene og brakk dem ned så vi tok inn vann akterut. — Og kom igjennom som en selvfølge.

Og så skjønnte Petter og Baldevin og jeg at det ikke ble no lengere tur. For foran baugen lå en tømmerlense, og bak den var hele vannet fylt av tømmer. Et par-tre hundre tylft lå og stengte veien for oss fullstendig, og vi ergret oss allerede over å måtte snu.

Men det var overhodet ikke falt eieren inn. Med full fart kjørte han «Lerka» rett inn i tømmermassene. Svære stokker reiste seg på høykant og tordnet mot «Lerka»s sider, så vi følte tennene skrangle i munnen og svelgjet iherdig for å holde hjertet forholdsvis på plass. Båten ristet og knaket stygt, men presset tømmeret under seg. Det var som om hun svevet. Av og til bremsset stokkene farten totalt, og vi måtte bakke og ta nytt tilsprang. Men eieren og «Lerka» kom fryktelig tilbake. Hun hevet seg og formelig rullet bortover tømmeret.

«Men i all verden åssen går det med propellen da?» spurte Petter.

«Nei, nå er den av stål, så nå holder den nok en stund til,» sa eieren. Men før brukte vi dem av jern, og da stod de nesten aldri mer enn én tur.»

Donk — smalt det mot skipssiden. Og vannet sprutet



## Lerketur

inn i en veldig stråle. En diger stokk hadde truffet jernplatene på et gjennomrustent sted.

«Å få låne kniven din, da Aars,» bad eieren stille og fredelig. Mens Baldevin og Petter og jeg allerede hadde sett oss ut de nærmeste tømmerstokker vi kunne holde oss flytende på når «Lerka» sank.

Eieren teljet en passelig pinne som han med uforstyrrelig flegma banket fast i hullet.

«Det var det,» sa han. «Det er så greit med det at det er nok ved å ta av.»

Og så gled vi gudsjelov igjen ut i åpent vann. Vi satte kursen hjemover. Men plutselig knaket det verre enn noen gang før, og «Lerka» hogg seg fast så vi trillet omkring hverandre.

«Neimen var det arti det var bånn lel,» kom det ettertenksomt fra eieren. «Jeg kan ikke huse det pleier å være det her.»

«Lerka» stod temmelig midtfjords, og Petter og Baldevin og jeg øynet de uhyggeligste muligheter for et lengere opphold ombord eller å svømme til lands i isvannet. Men eieren presterte i løpet av kort tid ved hjelp av gyngende sidebevegelser og full fart akterover å få «Lerka» klar.

Så hendte det ikke mer, og eieren la kurs mot land. Ikke no med sakte fart, stopp, full fart akterover og slikt. Nei, full fart forover til det plutselig ikke var mer vann og «Lerka» gled med baugen et godt stykke innover i skauen.

## Lerketur

«Det er måten vi pleier å fortøye på. Så slipper vi alt bråk med tauverk.»

Og som avslutning på turen blåste han en serie stygge ul i dampfløyten.

«Så vet jenta hjemme at nå skal vi snart ha kaffe.»



På de neste sidene følger en artikkel om Lerka, skrevet av Leif Berstad. Her får vi historie både om båttypen og verftet som bygget båten.

## Dampbåten "Lerka".

### *Ei svale gjer ingen sommar, men ei lerke...*

"Lerka" er eit vårteikn på Børtervatna. Ho høyrde – og høyrer – heime hos familien Oppegaard på garden Børter. Svend Oppegaard er tredje generasjons eigar av denne vesle dampbåten som omtrent no har vore hundre år i Enebakk.

Elleve meter lengd er svært lite imponerande til dampbåt å vere. Bulka jernskrog er lite tiltalande. Tenk deg ein slik båt der det meste av plassen om bord er oppteken av ein dampmaskin med stor, rund kjel, ein vedhaug og ein hoggestabbe. Fyll lufta med gneistblanda røyk, og du har laga deg eit godt bilete av den første "Lerka" for full damp. Kanskje ikkje noko luksuriøst fartøy, men den einaste luksUSDamparen på Børtervatna, brukt til frakt av både songkor og misjonsforeningar på søndagsutflukter frå Kirkebygda til Rausjøgrenda, sjølv om skuta først og fremst var brukt til å slepe tømmer.

I historielaget sine arkiv og i private albumar fins det mange bilete av dette fartøyet. Akter står Asbjørn Oppegaard. Det fins ei historie om ein annan båt frå det samme verftet. Den vart laga til kong Thebaw av Burma. Han vart så glad i skuta si at han kvar kveld fekk sikkerheitsventilen og roret inn på soverommet sitt. Då var han sikra at ingen kunne bruke båten utan at han sjølv fekk vere med på moroa. Den unge Ulf Oppegaard syntes nok at faren hadde litt av det samme. "Mange fikk fyre, men få fikk styre", sa han.

### **Afrikabåt**

David Livingstone har mykje av æra for båttypen. Ei av merkesakene hans var å få slutt på slavehandelen i Afrika. Han var sterkt med på å gjere slavehandel ulovleg på store deler av det afrikanske kontinentet, men trafikken heldt fram likevel. Slavehandlarane var ikkje så lette å få

tak i. Forfølgjarane greidde aldri å padle like fort som dei som brukte sveper til å "piske opp" farten med. Dei som prøvde å få slutt på slavetrafikken, drøymde om å ha ein båt med maskin. Men det var lettare sagt enn gjort å få ein dampbåt langt inn i eit veglaust Afrika.

Britiske verft var ekspertar på dampbåtar, men verft etter verft sa frå seg oppdraget. Dampbåtar kunne dei lage. Å konstruere ein som kunne fraktast gjennom tett jungel, var verre. Berre det britiske Yarrow-verftet løyste oppgåva. Dei laga eit dampbåtbyggesett der ingen del vog meir enn femti pund (under 25 kilo), slik at heile skuta kunne berast. Skroget vart laga av femtipunds plater, kjøll og spant som kunne boltast saman. Kjelen var rund og kunne trillast, og den var også bolta og kunne delast i fleire seksjonar. Slike fartøy kunne dampe for eiga maskin frå kysten og oppover til elvane ikkje lenger var færbare. Deretter vart båtane skrudde frå kvarandre og frakta vidare på ryggar og hovud.

Ein slik karavane må ha vore litt av eit syn. Fremst i flokken kom dei som hogg seg veg med kvasse jungelknivar. Deretter kom dei som trilla kjelane, Afrikas første "dampvegvalsar", og dei som bar delane til skroga. Den første dampbåten som kom til Nyasasjøen, der slavetrafikken var ekstra ille, måtte berast seksti engelske mil, nesten hundre kilometer. Det var litt av eit slavearbeid å skulle avskaffe slaveriet. Løna kvar berar fekk ved framkomsten, var fem og ein halv meter tøy av ubleika bomull.

Dampbåtane var ikkje så raske som ein hadde håpa, men det er ei heilt anna historie. For Yarrow-verftet var i alle fall lykka gjord. Dei selde båtar til Afrika, til Russland og til alle stader i Europa der det trongst slepebåtar, fraktfartøy eller passasjerfartøy på innsjøar og store elvar, og "Lerka" er eit av produkta deira.

Kva tid og korleis "Lerka" kom hit til landet, er det ikkje så godt å finne ut. Asbjørn Oppegaard fekk tak i skuta ein gong kring forrige hundreårsskifte, og då gikk ho truleg på Øyeren. Ho var då velbrukt, men hadde ein rest av gammal glans. Akterut var eit messingskilt på ei mahogniluke: "Builders Yarrow & Hedley, Poplar, London. Namnet Hedley var berre knytt til Yarrow-verftet mellom 1865 og 1875, så "Lerka" må vere bygd i dette tidsrommet.

Kva tid og korleis "Lerka" kom hit til landet, har det vore to hovudteoriar om. Den første var at båten ein gong hadde heitt "Colibri" og vore passasjerbåt i nedre Telemark. Den kom til Norge på ein



*Lerka på utflukt i 1930-åra, med ein båt på slep ?*

uvanleg måte. Ein stor passasjerbåt som skulle frå England til Russland, forliste utanfor sørlandskysten. Den hadde ein liten dampbåt på dekk, og då den store forliste, dreiv den vesle trygt i land. Etter å ha vore i Telemark, vart denne båten sett i trafikk i nedre delen av Glåma. Det siste sikre ein veit, er at båten kantra og sokk ved Grønnsund. I seinare tid har dykkarar leita etter vraket utan å finne det, så for den del kunne ein kolibri ha stått opp att som lerke, men årstala stemmer ikkje. "Colibri" forliste i 1855, lenge før "Lerka" vart bygd.

Den andre teorien er at "Lerka" vart kalla "Skjærvadamper'n" og gikk på Øyeren. Dette er meir truleg, for bilete av denne båten viser fleire detaljar som liknar "Lerka". Men heller ikkje her stemmer årstala. Eldre folk i Strømmen meiner å hugse "Skjærvadamper'n" på Øyeren fram til om lag første verdskrig, og "Lerka" var i Børter før 1907. Dessutan ser det på bileta av "Skjærvadamper'n" ut som om den var ein kravellbygd trebåt, men "Lerka" har alltid hatt jernskrog.

I 1907 vart Rausjø Skog seld til And. H. Kiær & Co. Firmaet planla stordrift og ville fløyte tømmer på Mosjøen – Rausjø – Børtervatna – Preståa – Øyeren og Glåma vidare til Fredrikstad. Dei gjorde opp rekning utan vert. Asbjørn Oppegaard fekk rettsleg medhald i at familien på Børter hadde fløyteretten fordi dei hadde demma opp vatnet og gjort det fløytbart. Dei fekk avgift frå Kiær for kvar tylvt stokkar som vart fløytt, og "Lerka" drog.

Kiær hadde også ein motorbåt i Børter, men den var ikkje heilt til å lite på. Det heiter seg at "Kiær-båten sto mest, så "Lerka" dro mest."

Den mest fornøyelege skriftlege kjelda vi har om "Lerka", er det Ferdinand Aars (nemnd i forrige Ign) fortel i novelleform, og som vi gjengir her. Trykkprøvinga av kjelen vitnar om stor praktisk sans. Kvardagen for "Lerka" besto av meir slit enn fornøyelse. Skuta vart hardt brukt. Kvar vår ville dei tidleg i gang med fløytinga. Det var føremålstenleg å la "Lerka" vere isbrytar så langt maskinkreftene og skroget heldt.

Fyring av dampmaskiner gir røyk og sot. På dei eldste bileta av "Lerka" ser vi at skuta har segldukstak. Dei som bøtte gneisthola i kleda til mannskapet, ønskte nok at taket hadde fått vere på, men det vart fjerna så ein lettare kunne svinge fløytarhakane.

Etter kvart vart "Lerka" ribba for alt uvesentleg og nokså medteken. Kring nittenfemten var skroget så bulka og lappa at noko drastisk måtte gjerast. Då kom det vel med at båteigaren, Asbjørn Oppegaard, var faglært ingeniør. Han hadde plater til overs etter å ha bygd tømmerrenne og gikk løs på å konstruere nytt skrog.

Det gamle skroget hadde oppbygd hekk. Sidan skuta no var langt frå havet, var det lite vits i ekstra vern mot skvettsjø, så hekkpartiet fekk ny fasong. Stammen hadde vore så rett at han stanga mot tømmeret, og heile baugpartiet så smalt at med full vedlast vart skuta sterkt framtung. På det nye skroget vart forskipet gjort breiare og baugen krum. Kjelen hadde ein stygg sprekk som var vanskeleg å vøle, men på Oscarsborg skulle det hoggast opp ein sjalupp, og den hadde god kjel. Den hadde ikkje heilt dei samme måla som den gamle kjelen, så det fekk også sitt å seie for utforminga av skroget.

I dag ville skroget blitt sveisa saman utan altfor store problem. Den gongen var det ikkje så enkelt. Den som studerte korleis platene i det



*Lerka ca 1910 - med taket på plass*

gamle skroget låg lag på lag for å få den rette krumminga rundt propellen, kunne bli imponert over arbeidet. Det var nesten vanskeleg å tru Ulf Oppegaard då han fortalde at det ikkje vart knekt ein einaste bor då nagleholå vart bora. Men han gjorde brorparten av det arbeidet, så han visste det. Det vart mest bora med elektrisk bormaskin. Uvanleg på den tida, men ein gard med eige elektrisitetsverk hadde litt av kvart.

Det nye skroget oppførte seg slik konstruktøren hadde venta. Særleg var det praktisk å ha nytt baugparti. Ulf Oppegaard fortalde at "Med god damp kunne vi kjøre over tømmerbommene".

På denne tida var det mindre tømmerløping og anna arbeid, men "Lerka" hadde sosiale funksjonar. "Lerketurar" hørde mellom anna med til bærseongen. Arbeidsdelinga var enkel: "Kara prata politikk og kvinnfolka pella bær".

"Lerka" dampa seg gjennom dei harde tredveåra og endå lenger, men på slutten av tida var ho ikkje seg sjølv. Ei øks kan skjefast om mange gonger, men byter du øksehovud, er ho ikkje lenger samme øksa. Slik må ein seie det var med "Lerka" då dampmaskina vart erstatta med

dieselmotor. Så tente den ut tida si, og skroget vart ribba for alt og sett på land.

”Lerka” si søge kunne vore forbi, men Svend Oppegaard plukka fram det som var att av originale deler, studerte gamle bilete og gikk i smia. Kor mange arbeidstimar det vart, veit nok ingen, men skuta er på vatnet igjen. Kvar sommar lyder dampfløyta over Børter.

Var det nokon som påstod at små lerker ikkje kan vare lenge?

Leif Berstad

## SOMMERENS ÅPNINGTIDER PÅ BYGDETUNET

**Bygdetunet er åpent for besøk fra kl. 12.00 til 15.00 følgende søndager:**

15. juni  
22. juni  
29. juni  
6. juli  
13. juli  
20. juli  
27. juli

3. august  
10. august  
17. august  
24. august  
31. august (Bygdedag)  
7. septemebr  
14. September

Vi oppfordrer alle til å avlegge Bygdetunet et besøk en av de aktuelle søndagene. I tillegg til hovedbygningen (bildet på forrige side), som altså er flyttet til Bygdetunet fra Orderud



# Presseklipp fra våren og forsommeren 1940

Nr. 81

Utkommer:  
Alle virkedager.

Onsdag 10. april 1940.

## De norske båter „Norge“ og „Eidsvoll“ torpedert av tyskere og 400 mennesker omkommet.

En ubekreftet melding som svensk kringkasting sier er pålitelig.

Over svensk kringkasting blev det i midtdags sendt ut en melding fra Narvik som gikk ut på at de norske båter «Norge» og «Eidsvoll» er senket av tyskerne ved Narvik. 400 mennesker er omkommet.

Kringkastingen føiet til at de norske myndigheter ikke hadde villet gi noen opplysninger om hendelsen, men dessverre skal med-

delelsen være pålitelig nok.

...Det blev videre opplyst at tyskerne var kommet inn til Narvik ved hjelp av en stor hvalbåt. En norsk vaktmann var gått ombord på denne, men vendte ikke tilbake. Man fattet ikke noen mistanke til dette, før det var for sent til å kunne hindre båten i å komme inn.

### I finsk radio

blev det igår gjengitt et telegram fra Amerika om at den engelske flåte var gått ut i Nordsjøen og hadde optatt kamp med tyskerne langs hele den norske kyst.

### 600 engelske fly på vei til Norge.

En melding over svensk kringkasting-løse før kl. 13 i midtdags fortalte at 600 engelske flyvema-

skidner var på vei mot Norge. Meldingen var sendt ut av det engelske telegrambyrå Røuter.

### Den tyske sendemann hos kong Håkon.

Den tyske befulmektigede, dr. Bräuer, har i formiddag avreist for å konferere med kong Håkon i Elverum.

# Strømsborg & Enersen A.s



EL. INSTALLASJON

1912 ENEBAKK - TLF.: 64 92 63 00

Alt i elektrisk

**E** elfag



RØRLEGGERFIRMA

**ERIK KJØLGÅRD**

1914 YTRE ENEBAKK

TLF : 64 92 46 39

ALT ARBEID I VVS UTFØRES

LEVERANDØR AV THERMIA VARMEPUMPER.

- fagkunnskap gir trygghet.



BYGG- OG TØMMERMESTER

**Per-Erik Østlie a.s**

1914 YTRE ENEBAKK - Telefon: 64 92 39 39

KONTORADRESSE:	VÅGSENTERET
POSTADRESSE:	POSTBOKS 132
	1914 YTRE ENEBAKK
TELEFON:	64 92 39 39
TELEFAX:	64 92 39 30