

André Horgen

Kano på vann og vassdrag

Kanopadling og
friluftslivsveiledning

Innhold

Kapittel 11

Kanopadlingens historie	1
11.1 Stokkebåter/«dugouts»	3
11.2 De nordamerikanske indianernes kanotradisjon	11
11.3 Voyageurene	29
11.4 Oppdagelsesreisende, kartleggere, misjonærer og spioner	34
11.5 Friluftsliv på vann og vassdrag	39
11.6 Kanopadling som norsk friluftslivsaktivitet	47
11.7 Kilder	49

Kanopadlingens historie

Nå skal jeg bygge kanoen min av denne hvite steinen, for tiden er inne til å begynne mitt kall i denne verden. Jeg vet at jeg må reise langt av gårde på sjøer og elver for å finne frem til den rådgivende røyken fra nasjoner bortenfor denne sjøen, og jeg må holde kursen mot soloppgangen. Tiden er inne til å dra og stanse blodsutgytelsene blant mennesket.¹

Deganawida

Omkring 1450, i dagens Nord-Amerika, ikke langt fra New York, fant en bemerkelsesverdig kanotur sted. Statsmannen og lovgiveren Deganawida (fredsskaperen), sønn av en huron-jomfru, padlet sin hvite kano² fra stamme til stamme i regionen for å få dem til å slutte fred.³ For Degana-

1 Etter den irokesiske statsmannen og lovgiveren Deganawida, ifølge den irokesiske versjonen av irokeserforbundets (Hotinonshonnis) opprinnelse. Denne muntlig overleverte versjonen strekker seg ubrutt tilbake til 1600-tallet. (Wilson 1998, s. 138).

2 Kano, fra engelsk «canoe», fra spansk «canoa», fra Arawak-indianernes «cannowa». Arawak-indianerne holdt bl.a. til på øyene som utgjør dagens Cuba, Jamaica og Puerto Rico. En kano kan defineres som en relativt liten og lett farkost, som er spiss i begge ender, helt åpen fra stevn til stevn og som drives frem av en eller flere enkeltbladete årer. (Roberts & Shackleton 1983, s. 1.)

3 Wilson 1998, s. 134. Den første stammen Deganawida overtalte var mohawkene. Og en av de første personene han klarte å omvende, var Ayonhwathah. Sammen overbeviste Deganawida og Ayonhwathah fire nasjoner til. Til sammen dannet disse nasjonene irokeserforbundet, «Hotinonshonni», eller Ligaen av fem nasjoner. Bokstavelig betyr hotinonshonni «folk som bygde langhus». (Wilson 1998, s. 137.) I en annen oversettelse skrives navnet «Ho-de-no-sau-nee». (Bringsværd 2002, s. 27.) Ligaen av fem nasjoner (senere seks) bestod av stammene Seneca, Cayuga, Onondaga, Oneida, Tuscarora (kom med i ligaen rundt 1710), i tillegg til Mohawkene. (Bringsværd 2002, s. XXII.) Disse stammene dominerte landområder i en vifteform rundt Ontario-sjøen. (Ibid, s. 3.)

wida og hans reisefelle Ayonwathah⁴ var kanoen et naturlig fremkomstmiddel for deres betydningsfulle ferd. For stammefrendene var kanoen i daglig bruk i forbindelse med deres nyttige dagligliv.

På samme måten som det har skjedd med skiene og de tradisjonelle bruksbåtene, har kanoen gått fra å være et nyttig fremkomstmiddel gjennom årtusener, til i dag å bli brukt i forbindelse med vårt moderne friluftsliv. For bedre å kunne forstå nåtidens friluftsliv langs vassdragene våre bør vi kjenne vår historie også på dette feltet. Kanoens, og kanopadlingens historie, kan være med på å gi oss forståelse for nåtidens friluftsliv og for hvordan det er blitt til. Det vi gjør i nuet, er et resultat av historien og samfunnsutviklingen.

Her vil jeg derfor skissere hvordan kanoen har vært brukt historisk, fra å være et nytteredskap til å bli et turredskap. Jeg vil gå tilbake til den tiden da kanolignende farkoster ble tatt i bruk for første gang. Deretter vil de nordamerikanske indianernes kanotradisjon få en sentral plass. I den forbindelse er det naturlig å komme inn på hvordan europeerne lærte å ta kanoen i bruk, og hvordan de tok den i bruk i forbindelse med handel og andre reiser på det nordamerikanske kontinentet. Videre skal vi se på hvordan den kanadiske kanoen kom til Europa, og etter hvert til Norge, og hvordan denne kanotypen ble tatt i bruk som redskap i friluftslivet på vann og vassdrag i vår tid. Til tross for at kanoen og kanolignende farkoster har vært i bruk på alle kontinenter, har den kanadiske kano fått en sentral plass i denne fremstillingen. Det har sin bakgrunn i at det er denne kanotypen som er «malen» for de fleste kanoer som bygges og brukes i dag. Men før vi ser nærmere på den kanadiske kanoen, skal vi gjøre et langt tilbakeblikk og ta for oss selve ur-kanoen, nemlig stokkebåten.

4 Navnet Ayonwathah ble anglofisert og fiksjonalisert til «Hiawatha» av den amerikanske lyrikeren Henry Wadsworth Longfellow (1807–1882). Navnet er først og fremst kjent gjennom Longfellows dikt «The song of Hiawatha» (1855). (Fra leksikon, Wilson 1998, s. 139, Joellson 1981, s. 7.)

11.1 Stokkebåter/«dugouts»

These Indians have large handsome canoes, which they form out of trunks of Cypress trees [...], some of them commodious enough to accommodate twenty or thirty warriors. In these large canoes they descend the river on trading and hunting expeditions to the sea coast, neighbouring islands and keys, quite to the point of Florida, and sometimes across the gulph, extending their navigations to the Bahama islands and even to Cuba [...].⁵

William Bartram

Indianerne som er beskrevet her, holdt til i det nordlige Florida og brukte stokkebåter, eller «dugouts», på sine utrolige ekspedisjoner på slutten av 1700-tallet. Stokkebåter som likner på det vi dag kaller kanoer, har hatt sin utbredelse blant naturfolk de fleste steder i verden. Bruken av slike båter går tusenvis av år tilbake. I store deler av verden er slike fremdeles i bruk, for eksempel i Afrika, Sør-Amerika, Sørøst-Asia og Stillehavsområdet.⁶

Stokkebåten kan betegnes som selve «urkanoen». En stokkebåt er en uthult trestamme tatt i bruk som farkost. Uthulingen er enten gjort ved utskjæring alene, eller ved en kombinasjon av utbrenning og utskjæring. Arkeologiske funn tyder på at stokkebåten er en av menneskets eldste farkoster. Sannsynligvis er det bare flåter av stokker eller siv, og eventuelt farkoster av skinn, som er enda eldre.⁷

Stokkebåter som var like sjøsterke som de beskrevet innledningsvis, har en lang tradisjon i Karibia. Christoffer Columbus (1451–1506) ble imponert over denne kanotypens egenskaper da han så kanopadlende lucayan- og arawak-indianere under sin første reise til Vest-India i 1492–93:

They have in all the islands very many canoes [...]. They are not so wide, because they are made of a single log of timber, but a galley could not keep up with them in rowing, for their motion is a thing beyond belief. And with these, they navigate through all those islands which are numberless, and ply their traffic.⁸

5 Naturvitenskapsmannen William Bartram, 1791, her etter Roberts & Shackleton 1983, s. 67.

6 Bang-Andersen 1994, Joelsson 1981, Arisholm og Nymoen 2005.

7 Roberts & Shackleton 1983, s. 5.

8 Christopher Columbus, her etter Roberts & Shackleton 1983, s. 16.

Lengden på noen av disse kanoene var hele 96 fot, altså ca. 30 meter. Noen kunne være så lange at de ble padlet av 70–80 menn. For å gjøre dem bedre egnet til lange kryssninger av åpent hav, var sidene forsterket med bord som gav en god del høyere fribord.⁹ Dette gjorde dem til havgående fartøyer, liknende lange og smale båter.

På det amerikanske kontinentet var stokkebåten, i ulike utforminger, brukt av en lang rekke stammer. Eksempelvis av arawakene i Karibia, mayaene i Sentral-Amerika, aztekerne i Mexico, seminolene i Florida, cherokeene på Nord-Amerikas østkyst, siouxene vest for Mississippi og haidaene på den nordlige stillehavskysten, for å nevne noen få. Historisk sett var «dugouts» den mest utbredte kanotypen i Nord-Amerika. Kun helt i nord, der det ikke finnes, eller fantes, tilstrekkelig store trær, var stokkebåten fraværende.¹⁰

Selv i områder som kanskje først og fremst forbindes med andre kanotyper, laget av never, var «dugouts» vanlige.¹¹ Fra Ontario i Canada har vi fra 1771 for eksempel en beskrivelse av stokkebåter i bruk blant de iroke-serne som vi vet også lagde kanoer av never fra både alm og bjørk. Denne beskrivelsen kan gi oss en pekepinn på hva slags farkost en «dugout» kunne være:

[...] dugouts [...] were miserable vessels, little more than logs of pine rudely hollowed out and pointed at bow and stern. So heavy were they, so easily waterlogged, and so ill-adapted for portaging from one lake or river to another [...].¹²

Denne beskrivelsen står i sterk kontrast til Columbus sin beskrivelse fra Karibia nesten 300 år tidligere. Det må ha vært store variasjoner i håndverkstradisjoner, og ikke minst tilgang på virke, som gjorde at ulike stammer bygget kanoer med høyst ulike egenskaper.

I områder som Florida og Mississippidalen vet vi for eksempel at de første europeerne ble møtt av indianere som brukte «dugouts» meget

9 Ibid.

10 Roberts. & Shackleton 1983, s. 15.

11 Ibid., s. 93.

12 Samuel Herne i 1771, her etter Franks 1977, s. 15.

effektivt i sin krigføring mot inntrengerne. Spanjolen Juan Ponce de Leon, den første europeeren som gikk i land i Florida (1513), ble angrepet av en indianerhær fordelt på en «marineflåte» bestående av 80 «dugouts».

De Leons landsmann og etterfølger, Hernando de Soto (1496–1542), støtte senere på en enda mer imponerende marineflåte på Mississippi River. Flåten utgjorde hele 200 «dugouts», en velorganisert og disiplinert hær, som utgjorde en alvorlig trussel mot de Sotos ekspedisjon. Øyenvitner beskrev den fryktinngytende styrken slik:

The Cacique came with two hundred canoes full of Indians with their bows and arrows, painted, and with great plumes of white feathers, and many other colours, with shields in their hands, wherewith they defended the rowers on both sides, and the men of warre stood from the head to the stern, with their bowes and arrows in their hands.¹³

Kanoer av denne typen, med et så stort antall padlere og stående krigere, kunne ikke være særlig vakleворne. Spanjolene slapp så vidt unna de velorganiserte angrepene fra indianerhæren. De ble regelrett jaget nedover Mississippi, helt ned til Mexico-gulften, der indianerne gjorde vendereis. De Soto selv døde under ekspedisjonen, trolig av tyfus. Som en kuriositet kan det nevnes at han fikk en «kanograv». Han ble lagt i en kano fylt med ballast og senket ned på Mississippis bunn.¹⁴

«Dugout-kanoens» egenskaper var også i stor grad avhengig av padlernes erfaring og dyktighet. Her gikk det trolig et markant skille mellom europeere og indianere.¹⁵ Kunstneren George Catlin, som malte indianske motiver under første halvdel av 1800-tallet, følte seg slett ikke vel sittende i en «dugout». Han forteller at det var absolutt nødvendig å plassere seg selv og

13 Roberts & Shackleton 1983, s. 64.

14 Ibid.

15 Mange europeere hadde problemer med å holde balansen i «dugout-kanoer», i motsetning til indianerne som hadde lært teknikken fra de var små. Ofte var de afrikanske slavene også flinke «dugout-padlere». Mange førstegenerasjonsslaver fra Afrika, som kom fra elvelandskaper i sine hjemland, var nemlig godt kjent med stokkebåter fra før. I enkelte salgsannonser fra Virginia ble det fremhevet at slavene som var til salgs, mestret å padle «dugouts». Dette var i en periode hvor «dugouts» ble brukt til transport på bomulls- og tobakksplantasjene i sørstatene. (Roberts & Shackleton 1983, s. 76).

sin bagasje i midten av kanoen. Dessuten var det påkrevd «to look straight forward, and speak from the middle of our mouths, or it wasn't 'other side up' in an instant».¹⁶ Catlin var ikke alene om sin oppfatning av «dugout-kanoen» som en vaklevoren farkost. En annen observatør, fra 1700-tallet, beskrev «dugout-kanoen» som «a very small and dangerous sort of Canoa, liable to be overturn'd by the least motion of the sitters in it».¹⁷

På den annen side har vi øyenvitneskildringer som tyder på at dyktige padlere kunne gjøre ekstreme ting i en «dugout». Følgende skildring er fra en kanotur på 32 miles i åpen sjø mellom det kanadiske fastlandet og Vancouver Island, i 1856:

When we had been out for a couple of hours the wind increased to a perfect gale [...] the mountainous waves roaming around our little canoe as if to engulf us every moment [...]. I was surprised at the dexterity with which they managed the canoe, all putting out their paddles on the windward side whenever a wave broke, thus breaking its force [...].¹⁸

Balanse, padleteknikk og erfaring hos padlerne var avgjørende for sjødyktigheten. Vi skal heller ikke glemme at skrogets utforming har vært avgjørende. Det er for omfattende å gå inn på her, men vi må ikke glemme at variasjonene har vært store når det gjelder tilgangen på virke, størrelsen på virket, skrogets utforming og ikke minst håndverkstradisjonene, både fra stamme til stamme og fra region til region.¹⁹ Man kan danne seg et inntrykk ved å sammenlikne bildene brukt i dette avsnittet.

Til tross for en viss skepsis til «dugout-kanoen» blant mange europeere fantes det nybyggere som tok den i bruk utover på 1600- og 1700-tallet, til transport og kommunikasjon, eksempelvis på bomulls- og tobakkplanta-sjene i Virginia og blant tømmerhuggere i «Ottawa Vally».²⁰ Et tredje eksempel er franskmennene som etablerte seg i «French Louisiana» fra 1699. De benyttet «dugout-kanoer» i forbindelse med sine handelsferder nord-

16 George Catlin, her etter Roberts & Shackleton 1983, s. 86.

17 Roberts & Shackleton 1983, s. 76.

18 Den kanadiske kunstneren Paul Kane, her etter Roberts & Shackleton 1983, s. 97.

19 Roberts & Shackleton 1983.

20 Ibid., s. 74, 91.

over til den franske kolonien i Canada. Handelsmenn padlet nordover, opp elvene Mississippi, Ohio og Miami, til de kom til «vannskillet». Der forlot de «dugout-kanoene» og gikk til fots ca. 10 km²¹ til de kom til elvesystemene som tok dem ned til «Lake Erie», og videre til Montreal og Quebec. På denne strekningen ble «dugout-kanoene» byttet ut med neverkanoer.²²

Men selv om europeerne etter hvert tok «dugout-kanoen» i bruk på det amerikanske kontinent, ble den ikke importert til Europa med tanke på anvendelse der. Andre farkoster hadde etablert seg som de foretrukne i denne verdensdelen. Men går vi noe tilbake i tid finner vi at «dugouts» også har vært en del av den europeisk tradisjon, ikke minst i Skandinavia. Vi skal nå se på stokkebåttradisjonen i Norge og Norden.

11.1.1 Stokkebåten i Norge og Norden

*Våt lot til Ed jeg dra
den vaklende båt, jeg var
redd for å vende tilbake.
Vi kom i fare på båten.
Troll slik skarvebåt ta,
den verste, tror jeg, jeg så.
Livet på vannbukken vågde jeg
men det gikk bedre enn ventet.²³*

Sigvat Skald

Slik beskriver Sigvat Skald, i Olav den Helliges saga, en overfart på en elv med noe som kunne være en stokkebåt. Sigvat Skald støtte på denne vakleворne farkosten på en reise fra Borg (Sarpsborg) på vei til Ragnvald Jarl i Sverige.²⁴ At stokkebåter var i bruk i Norden på denne tiden, er bekreftet av en rekke arkeologiske funn.

21 De gikk «two leagues» til fots. Legua er en spansk, mellom- og søramerikansk lengdemålenhet. En «legua» er et sted mellom 4 og 6,6 km avhengig av hvilket land man snakker om. (Leksikon).

22 Roberts & Shackleton 1983, s. 81.

23 Molaug 1965.

24 Ibid.

Ifølge arkeolog Sveinung Bang-Andersen har stokkebåten vært i bruk i Europa fra tidlig eldre steinalder. Det hittil eldste eksemplar er en 3 m lang båt fra Pesse i Holland, som er C14-datert til ca. 9200 år før nåtid.

Stokkebåt funn er også gjort i Norden. I Danmark er de eldste funnene over 6000 år gamle. Gjennom datering av helleristninger kan vi med stor sikkerhet si at padling i stokkebåter fant sted i Sverige ca. 1500–500 år før nåtid. Det er også gjort arkeologiske funn som bekrefter dette. På Historiska museet i Stockholm finnes det eksempelvis en uthult stokkebåt som trolig er 3000 år gammel. Den er utgravd i Södermanland i Sverige.

For Norge sin del regner konservatorer fra Norsk Sjøfartsmuseum med at stokkebåter har vært i bruk fra steinalderen og helt inn på 1900-tallet.²⁵ Selv om nye og langt mer avanserte båttyper kom til, overlevde altså stokkebåten som bruksfartøy helt frem til begynnelsen av forrige århundre. Dette til tross for sine klare funksjonsmessige begrensninger. Den nordiske stokkebåten var langt mer «primitiv» enn for eksempel mange av de havgående «dugout-kanoene» jeg har beskrevet i avsnittet ovenfor.

At stokkebåttradisjonen overlevde i Norden til helt inn på 1900-tallet, har trolig sammenheng med at båtene kun var i bruk på innsjøer og i smult farvann. På grunn av den grove tilvirkingen, tyngden og den stive og ranke formen, ville den nordiske stokkebåten neppe kunne ha konkurrert med kanoer av skinn eller bark som vi kjenner fra Nord-Amerika.²⁶ I Norden og Europa ble den også utkonkurrert av plankebygde farkoster. Men det faktum at stokkebåten var i bruk et stykke inn på 1900-tallet, bekrefter at den hadde sin funksjon, der forholdene tillot det.

Spesielt mange norske stokkebåter er funnet i nærheten av finnebosetninger på Finnskogen. Stokkebåten var i bruk på Finnskogen så sent som for ca. 100 år siden. Finnene hadde en høyt utviklet jeger- og fiskerkultur der stokkebåten inngikk som et viktig redskap.²⁷ I området øst for Mjøsa er det gjort over 100 funn av slike stokkebåter. I denne regionen er det blant annet gjort funn av en stokkebåt som er radiologisk datert til år 170

25 norsk-sjofartsmuseum.no, Arisholm og Nymoene 2005. Inntil 1994 var det, ifølge arkeolog Sveinung Bang-Andersen, imidlertid ingen stokkebåter som var C14- datert til å være eldre enn fra vikingtid eller tidlig middelalder. (Bang-Andersen 1994.)

26 Bang-Andersen 1994.

27 Arisholm og Nymoene 2005, s. 41–42.

f.v.t. Denne båten ble funnet der Rauma renner ut i Glomma, ved Sørumsand. Båten hadde en antatt opprinnelig lengde på 10–11 meter, bredden var 75 cm og høyden 45 cm.²⁸

Også i Telemark er det gjort funn av stokkebåter. I 1935 ble det funnet en stokkebåt av furu i Bøelva. Trolig har båten vært i bruk på Seljordsvatnet og havnet i Bøelva i forbindelse med en flom. Båten er datert til å være uthult en gang mellom år 690 og 870 e.v.t., altså er den ca. 12–1300 år gammel.

Det er rimelig å anta at stokkebåtene på våre trakter ble brukt til en lang rekke nyttige gjøremål. Funn av stokkebåter er for eksempel gjort i samme områder med spor etter jakt og jernutvinning. Det er derfor ikke utenkelig at stokkebåten har vært brukt til transport av slakt, malm og jern. Særlig store mengder kan det imidlertid ikke være snakk om på grunn av den nordiske stokkebåtens begrensede lastekapasitet.

Ellers er det nærliggende å tro at stokkebåten har vært brukt i forbindelse med transport av folk, i forbindelse med fiske, fangst og sinking, samt andre nyttige gjøremål.²⁹

Som regel ble stokkebåtene i Norge uthult i en hel stokk, med et stammerundt tverrsnitt. Stokkebåtene ble bygget i ulike størrelser og av ulike treslag. Stokkebåtenes mål varierer i stor grad fra funn til funn. Høyst sannsynlig var det virkets beskaffenhet som avgjorde hvordan båten ble utformet. Båten som ble funnet ved Sørumsand, hadde for eksempel en antatt opprinnelig lengde på 10–11 meter, mens bredden var på 75 cm og høyden på 45 cm.³⁰ Andre funn viser at lengden kunne varierer fra ca. 3 meter og opp til hele 15 meter.³¹ Når det gjelder treslagene som ble brukt i våre trakter, varierer dette mellom furu (ofte brukt), og gran eller eik (noe sjeldnere brukt).³²

28 Fossheim og Sørli, Avisartikkel. Artikkelen viser til uttalelser fra konservator Johan Kloster ved Norsk Sjøfartsmuseum. (Avis og utgivelsesår er ukjent.)

29 Arisholm og Nymoen 2005, s. 42.

30 Fossheim og Sørli, Avisartikkel. Artikkelen viser til uttalelser fra konservator Johan Kloster ved Norsk Sjøfartsmuseum. (Avis og utgivelsesår er ukjent.)

31 De to lengste stokkebåtfunnene i Europa er på 15 meter. Under andre himmelstrøk har det eksistert stokkebåter på opp til 30 meter. (Arisholm og Nymoen 2005, s. 42.)

32 Arisholm og Nymoen 2005, s. 42, 44, 45, 58.

De største og tyngste stokkebåtene var trolig bygget for bruk i ett og samme vassdrag.³³ I 1930 ble det imidlertid gjort et funn av en stokkebåt i Siljanvassdraget som skiller seg ut på flere vis. For det første er den eldre enn de øvrige stokkebåtfunnene gjort i Norge. I 2001 ble den datert til å være hele 1760 år gammel.³⁴ For det andre er den laget i eik, og er både bredere og lettere enn andre stokkebåter vi kjenner til. Videre er den hugget ut av en halvtømmerstokk i stedet for av en hel, som var det vanlige. Skrotykkelsen er dessuten helt nede i 1–2 cm. Den har også «utsparinger» i hver ende som sannsynligvis har fungert som «håndtak». Liknende funn av båter med slike «håndtak» er ikke gjort i Norge, men to båter funnet i Danmark har noe tilsvarende.³⁵

Pål Nymoen ved Norsk Sjøfartsmuseum, hevder at: «Det tynnhogde skroget, bredden og linjene sammen med bøyene innvendig gjør farkosten ulik andre stokkebåter.»³⁶ Han konkluderer med at: «Siljanbåten klart skiller seg ut fra de aller fleste andre kjente stokkebåtfunn fra Skandinavia, i det at den er mer forseggjort, og i at det er nærliggende å tenke at den ble bygget med det for øye at den også skulle kunne dras over land».³⁷

Var dette en båt som nær sagt fungerte like godt til vanns som til lands? Vi vet at «drageid» ble brukt til å transportere båter over land helt tilbake til vikingtiden. Dette bekreftes av stedsnavn og båtfunnene langs vannveiene.³⁸ Ikke minst kjenner vi til overbæringer med båter fra andre deler av landet og med kanofarkoster fra andre kulturer. Observasjoner av stokkebåter som var lette nok til å bli båret av en person, skal for eksempel ha blitt gjort i Canada rundt 1850.³⁹

Kanskje er Siljanbåten, historisk sett, det nærmeste vi kommer mer sofistikerte kanoers funksjonalitet på våre trakter? Til tross for vår forhistorie med bruk av stokkebåter må vi nemlig til de store sjøene i Nord-Amerika for finne opphavet til den moderne kanoen. Det er først og

33 Ibid., s. 65.

34 Ibid., s. 57.

35 Ibid., s. 58, 60.

36 Ibid., s. 58.

37 Ibid., s. 65.

38 Ibid.

39 Franks 1977, s. 15.

fremst den klassiske kanadiske kanoen man tenker på når man snakker om kano i dag. Derfor skal vi nå se nærmere på de nordamerikanske indianernes kanotradisjon.

11.2 De nordamerikanske indianernes kanotradisjon

The Indian people who migrated into Canada as the glaciers retreated adopted the only logical solution to the problems posed by this territory. They turned the waterways into routes of communication. Long before Columbus visited America they had developed the canoe, for its size and weight the most efficient form of water transport that has ever been devised.⁴⁰

C.E. Franks

De første menneskene kom trolig til dagens Nord-Amerika fra Sibir for mer enn 20 000 år siden. Ca. 8000 år f.v.t. var hele kontinentet befolket. Befolkningen fordelte seg over en lang rekke indianske stammer og nasjoner, samt aleuter og inuitter.⁴¹ På slutten av 1400-tallet fantes det antagelig mer enn 600 selvstendige samfunn i det området som er i dag utgjør USA og Canada.⁴² Disse samfunnene hadde trolig en befolkning på ca. 7 millioner mennesker.⁴³ Med en slik befolkningsstørrelse, fordelt over flere hundre ulike samfunn og spredt over et helt kontinent, blir det selvsagt store kulturelle variasjoner.⁴⁴ Forsøk på å «gjenskape» disse kulturene slik de var før 1492⁴⁵ har vist seg å være svært vanskelig. Ingen innfødte ame-

40 Ibid., s. 7.

41 Aleut: Folk i Alaska som bebor øygruppen Aleutene. Inuitt, yuit: Den eskimoiske betegnelsen på alle de polarfolkene som taler dialekter av henholdsvis øst- og vesteskimoisk språk (dvs. inuitt og yuit). Inuitt og yuit betyr «virkelige mennesker», eller rett og slett mennesker. (Leksikon).

42 Wilson 1998, s. 49.

43 Ibid. Overslag over den førkolumbiske befolkningsstørrelsen spenner fra drøyt en million til 18 millioner mennesker. Et tall som langt på vei er allment akseptert er ca. 7 millioner mennesker. (Wilson 1998, s. 49.)

44 En indikasjon på disse store kulturelle variasjonene er teorien om at det, i Nord-Amerika nord for Mexico, eksisterte hele tolv helt atskilte språkgrupper som åpenbart ikke hadde noe slektskap med hverandre. (Wilson 1998, s. 49.)

45 Columbus «gjenoppdaget» det amerikanske kontinentet i 1492. (Leksikon).

rikanere nord for Mexico etterlot seg for eksempel skriftlige spor. Mange av kulturene deres, spesielt de langsmed Atlanterhavskysten, ble dessuten utryddet som følge av kontakten med europeerne. Ved hjelp av etnografisk og arkeologisk materiale, europeiske nedtegnelser og indianske muntlige overleveringer har det likevel vært mulig å gi et generelt bilde.⁴⁶ Det er disse kildene som også gir oss innsikt i den nordamerikanske kano-kulturen.

Det er først og fremst den kanadiske kanoen av bark vi tenker på som malen, eller forbildet, for vår tids kanoer, derfor er det også de nordamerikanske indianerne som regnes som opphavet til kanoen slik vi kjenner den i dag.⁴⁷ Men vi ikke glemme det faktum at «dugout-kanoen» også var svært vanlig, selv i regioner som i ettertid er mest kjent for å være opphavet til neverkanoen.⁴⁸

Når de indianske kulturene utviklet den kanadiske kanoen, er usikkert. Materialene som ble brukt, er forgjengelige, så det finnes ingen arkeologiske funn som kan gi gode svar. Ifølge muntlige kilder, overført som «legender», og en fremdeles levende kanobyggingstradisjon, brukte man for eksempel tre som skjelett og ulike typer bark som kledning, alternativt kledde man treskjelettet med skinn:⁴⁹

Many of the Indian birch bark canoes were superbly designed. They had full lines which gave excellent buoyancy and carrying capacity, had sufficient tumblehome and decking at bow and stern to keep water out but still leave sufficient open space for flexibility in paddling and baggage arrangement, were fast and manoeuvrable, were made up of a minimum amount of material for volume of water displaced, and were easily portaged.⁵⁰

46 Wilson 1998, s. 49.

47 Joelsson 1981, s. 6, Leksikon. Riktignok minner inuittenes «umiak», eller «konebåt», noe om den kanadiske kano. En umiak er en relativt stor, åpen, skinntrukket farkost av tre eller bein som ble brukt til å transportere folk og utstyr. (Leksikon). Men der er også vesentlige forskjeller mellom umiaken og kanoen. Derfor er det indianerne som i dag regnes som kanoens opphavsmenn.

48 Roberts & Shackleton 1983, s. 91.

49 Joelsson 1981, s. 6.

50 Franks 1977, s. 11.

Indianerne i Nord-Amerika brukte en lang rekke farkoster som er i slekt med kanoen. Jeg har allerede nevnt stokkebåter eller «dugouts» som hadde sin utbredelse over hele det amerikanske kontinentet, med unntak av i nord.⁵¹ En enda eldre farkost er trolig flåten,⁵² bestående av tørre stokker bundet til hverandre. Etnologen A.G. Morice så slike bli bygget av indianere ved Mackenzie River så sent som på slutten av 1800-tallet.⁵³

Indianerne som utviklet og brukte det som i ettertid er kjent som den kanadiske kano, befolket områdene i barskogbeltet i dagens Canada og USA, øst for Rocky Mountains. De var nomadiske jegerfolk som fulgte de sesongmessige vandringene til kariburein, elg og annet vilt.⁵⁴ Særlig ojibwa-indianerne,⁵⁵ er for ettertiden berømt for sine kanoer. Denne stammens områder omfattet blant annet breddene av Lake Superior, Lake Huron og nordover. I øst gikk «grensen» mot irokeserne, og i vest mot prærien og sioux-indianerne. Huronene kalte dem for eksempel «menneskene ved fossene». I tillegg til jakt, fangst, fiske og sanking drev de med pelshandel.⁵⁶ I den forbindelse finnes det tegn som tyder på et omfattende handelsnettverk i Nord-Amerika som knyttet så fjerntliggende områder som Mexico og Canada sammen.⁵⁷ Vi vet for eksempel at «dugouts» ble flittig brukt i forbindelse med handel i Karibia og Mexico-gulften.⁵⁸

Både i forbindelse med jakt og handel kunne vannveiene være de mest hensiktsmessige når man skulle forflytte seg over store avstander. Da var kanoen den tids uovertrufne kommunikasjonsmiddel.⁵⁹ Kanoen ble også brukt til å frakte store krigerflokker over lange avstander for å raide andre stammer. En tidlig europeisk kilde kan for eksempel fortelle at 400

51 Roberts & Shackleton 1983, s. 15.

52 Vi finner flåter av stokker eller siv i en lang rekke kulturer over hele verden. Flåtens historie går trolig helt tilbake til den gang mennesket første gang tok i bruk en farkost i det våte element.

53 Roberts & Shackleton 1983, s. 5.

54 Wilson 1998, s. 50.

55 Selv kalte de seg anissina-pe (mennesker, eller menneskelige vesener), og utgjorde i en periode trolig den største enkeltstående nasjonen nord for Mexico. I USA kalles de chippewa, i Canada ojibway eller ojibwa. (Bringsværd 2002, s.5.)

56 Bringsværd 2002, s. 5.

57 Wilson 1998, s. 56.

58 Roberts & Shackleton 1983, s. 51.

59 Franks 1977, s. 7.

micmac- og malecite-indianere forflyttet seg rundt 800 km med kano for å angripe armourchiquois-stammen.⁶⁰

Europeiske nedtegnelser gir oss en del informasjon om de nordamerikanske indianernes kanokultur. Historikeren Marc Lescarbot beskrev blant annet micmac-indianernes kanopadling i forbindelse med fising og forflytning. Når han beskriver hvordan micmacene flyttet seg fra ett område til et annet, brukte han «horses» som et bilde på kanoen, trolig fordi de hadde den felles egenskap å kunne bære med seg mye:

These horses are canoes and small boats made of bark, which go as swiftly as may be without sails; when they move they put all they have into them, wives, children, dogs kettles, hatchets, matachias, bows, arrows, quivers, skins and the covering of their houses.⁶¹

Når man skulle forflytte hele familien i skogkledde områder, med familiens samlede eiendeler, var kanoen et genialt fremkomstmiddel. Man brukte vannveiene som bestod av store og små sjøer, samt elvestrekninger. Motstrøm, strømmende vann og stryk var ingen hindring. Det som eventuelt ikke kunne padles, ble forsert på andre måter. Der motstrømmen ble for sterk, kunne man bruke en lang stokk til å stake seg frem. Skulle man ta seg motstrøms opp mindre stryk, kunne noen gå i land og taue kanoen opp, mens de i kanoen kunne hjelpe til med lange staker. Kraftigere stryk og fosser kunne man forseres ved bæring. Kanoene var ikke tyngre enn at man kunne gå sammen det antall personer som var nødvendig, og bære den forbi. Grunne farvann kunne forseres ved at man vadet og skubbet, eller dro kanoen med seg.⁶²

En annen viktig egenskap var at kanoen var laget av naturmaterialer. Dermed hadde man til enhver tid tilgang til reparasjonsvirke. Man kunne reparere hva som helst underveis. På krevende etapper kunne man regne

60 Samuel de Champlain, her etter Roberts & Shackleton 1983, s. 171. De padlet ca. 160 «legua». Legua er en spansk, mellom- og søramerikansk lengdemålenhet. En «legua» er et sted mellom 4 og 6,6 km avhengig av hvilket land man snakker om. Så det vil si at disse indianerne padlet et sted mellom 640 og 1050 km i forbindelse med dette krigertoktet. (Leksikon.)

61 Marc Lescarbot, her etter Roberts & Shackleton 1983, s. 171.

62 Franks 1977, Roberts & Shackleton 1983, Joëlsson 1981.

med å måtte gjøre utbedringer på barkekanoen hver dag. Hadde den fått større skader, kunne det være nødvendig med en totalrenovering. Av og til måtte kanoens opprinnelige lengde reduseres fordi neverstykker måtte fjernes helt. I verste fall kunne man bygge en ny.⁶³

Vår kunnskap om hvordan indianerne fra gammelt av padlet sine kanoer i strykende vann, er begrenset. De europeiske øyenvitneskildringene vi har, er først og fremst beskrivelser av forfatterens følelser og opplevelser. Den padletekniske utførelsen vet vi altså lite om. Av de få beskrivelsene som finnes kan vi imidlertid si at indianerne padlet med forstevnen nedstrøms. Trolig bakpadlet man for å kunne holde en lavere fart enn strømmen. I stående bølger vinklet man kanoen noe for bedre å kunne forsere bølgene uten å ta inn vann. Trolig ferget man kanoen sideveis i elva for å unngå steiner og andre hindringer. I strykende vann satt trolig styrmannen fremme, mens på flatt vann satt styrmannen bak.⁶⁴ Vi skal nå se nærmere på den kanadiske kano og noen av dens egenskaper.

11.2.1 Den kanadiske kanoen

HIAWATHA'S SAILING

Give me of your bark, O Birch-tree!

Of your yellow bark, O Birch-tree!

Growing by the rushing river,

Tall and stately in the valley!

I a light canoe will build me,

Build a swift Cheemaun for sailing,

That shall float on the river,

Like a yellow leaf in Autumn,

*Like a yellow water-lily!*⁶⁵

Henry Wadsworth Longfellow

63 Franks 1977, s. 15.

64 Franks 1977, s. 42, 43.

65 Innledningen til vers IV, «Hiawatha's sailing», fra diktet «The song of Hiawatha» (1855) av den amerikanske lyrikeren Henry Wadsworth Longfellow (1807–1882). (<http://encyclopediaindex.com/b/cphwl10.htm>). «Hiawatha» er ikke en historisk person. Navnet er trolig en anglofisert og fiksjonalisert versjon av navnet «Ayonhwathah». (Wilson 1998, s. 139.)

Sitatet ovenfor er hentet fra det romantiske og temmelig sentimentale diktet «The song of Hiawatha», skrevet av den amerikanske lyrikeren Henry Wadsworth Longfellow (1807–1882) i 1855.⁶⁶ Neveren Ayonhwathah her var ute etter, var trolig den kritthvite neveren til den nordamerikanske papirbjørken, *Betula papyrifera*.⁶⁷ Han sanket sin never på senvinteren eller om våren. Under sankingen så han etter trær som kunne gi ham store, tykke neverstykker uten skavanker. Så tok han virket tilbake til leiren der han hadde et flatt område med stokker plantet i jorden i et «kanomønster». Mønsteret var laget etter den planlagte kanoens ønskede form og størrelse. I kanoformen la han neveren slik at neverens innside ble kanoens ytterside. Neverstykkene sydde han sammen med seige, fleksible røtter av «svart gran», *Picea maiana*. Stevner, reling og tverrspanter av gran eller hvit seder,⁶⁸ kom på plass og ble sydd fast til neveren med samme typen røtter. For at kanoen ikke skulle lekke, forseglet han sømmene og gjorde dem vanntette med harpiks fra gran eller furu.⁶⁹

Ayonhwathah var kanskje sin stammes spesialist på kanobygging, men dette var en ferdighet som mange indianere hadde. I noen stammer var det enkeltpersoner som hadde spesialisert seg på kanobygging, i andre stammer lagde hver familie sine egne kanoer.⁷⁰ Innenfor irokeserforbundet var det, i henhold til muntlig overleverte fortellinger, cayugaene som var de beste til å bygge kanoer. Irokeserforbundet, også kalt «ligaen av fem nasjoner», bestod av fem likeverdige forbundsfeller; mohawk, seneca, cayuga, onondaga og oneida. På begynnelsen av 1700-tallet ble tuscaroraene tatt opp i ligaen som et sjette medlem.⁷¹ Disse stammene dominerte landområder i en vifteform rundt Ontario-sjøen og hadde ulike «roller» i forbundet. Cayugaene, som var de dyktigste til å bygge og

66 <http://encyclopediaindex.com/b/cphwl10.htm>

67 Franks 1977, s. 8, Leksikon. Det ytterste neverlaget vokser «rundt treet», mens det innerste laget vokser med selve stammens lengderetning. Dette gjør neveren sterk og spesielt egnet til kanomateriale. (Franks 1977, s. 9.)

68 Seder (*Cedrus*) er et bartre i furufamilien. Hvit seder fås av «lawsonsyppress» (*Chamaecyparis lawsoniana*). (Leksikon).

69 Franks 1977, s. 9, Marc Lescarbot, her etter Roberts & Shackleton 1983, s. 171.

70 Franks 1977.

71 Bringsværd 2002, s. XXII.

vedlikeholde kanoer, var for eksempel «elvenes voktere».⁷² Men uansett hvordan man organiserte seg, understreker den kanadiske «kanoforfatteren» C.E. Franks at ferdigheter innenfor kanobygging var livsviktig for indianerne: «Canoe making skills were [...] essential to survival in nomad bands [...]».⁷³

Den opprinnelige kanadiske kanoen var ⁷⁴ trolig fra 3,5–4,5 meter lang. Men det ble også laget kanoer for enslige jegere som var 3–3,5 meter og store familiekanoer, samt krigskanoer, på opptil 6–10 meter. De hadde det til felles at de var åpne i praktisk talt hele sin lengde. De var lette, hadde lavt fribord, men stor lastekapasitet i forhold til størrelsen. Den europeiske historikeren Marc Lescarbot beskrev micmacindianernes kanoer på denne måten:

They are made in such sort that one must not stir nor stand up in them, but must crouch or sit in the bottom, otherwise the merchandise would overturn. They are four feet broad, or thereabouts, in the center, and grow narrower toward the ends, with a high prow, in order to pass easily over the waves.⁷⁵

Innenfor disse felles trekkene var det relativt store variasjoner, fra stamme til stamme, men også innenfor en og samme stamme. Variasjonene gikk i en lang rekke detaljer og håndverksmessige løsninger, men også på valg av bygningsmateriale. Stammer som ikke hadde tilgang på bjørkenever brukte for eksempel bark av alm.⁷⁶ Selv i områder med bjørk valgte man fra tid til annen andre typer bark. Ifølge C.E. Franks hadde bjørkeneverkanoene sine begrensninger når det kom til steinete stryk: «Birch bark canoes could not run rapids in which they were likely to hit rocks, and this limited the number of rivers on which they could be used».⁷⁷ Eksempelvis finnes det vitnesbyrd om indianere som forlot sine kanoer av bjørkenever

72 Ibid., s. 3, 29.

73 Franks 1977, s. 11.

74 Ifølge C.E. Franks (1977) var kanoene «[...] twelve to fourteen feet long [...]» (s. 7). En engelsk «foot» er 30,48 cm.

75 Marc Lescarbot, her etter Roberts & Shackleton 1983, s. 171. Bredden på kanoene beskriver Lescarbot som 4 fot, dvs. ca. 120 cm.

76 Franks 1977, s. 10, 11.

77 Ibid., s. 15.

når elva ble for stri. For å kunne fortsette bygget de raskt noen kanoer av alm. Alm har sterk bark, og barken er relativt lett å få av treet i ett stort stykke, faktisk stort nok til en hel kano. Alm-kanoene var gjerne grovt tilvirket og hadde en midlertidig funksjon. Ofte ble de forlatt etter at de hadde gjort sin nytte.⁷⁸

De nordamerikanske indianernes neverkanoer skulle med tiden bli gjenstand for europeernes beundring. Etter hvert som europeerne innså kanoens overlegne egenskaper, var det sågar europeere som tok neverkanoen i bruk som transportmiddel på det nyoppdagede kontinentet. Vi kan godt si at kanoen åpnet det indre av Nord-Amerika for europeerne. Og på den måten kom kanopadlingen til å henge nøye sammen med indianerkulturens undergang. Vi skal nå ta for oss europeernes første møter med kanokulturen og, for indianerne, den skjebnesvangre pelshandelen.

11.2.2 Europeernes første møter med kanokulturen

They have in all the islands very many canoes [...]. They are not so wide, because they are made of a single log of timber, but a galley could not keep up with them in rowing, for their motion is a thing beyond belief. And with these, they navigate through all those islands which are numberless, and ply their traffic.⁷⁹

Christoffer Columbus

De første europeiske møtene med indianerne og deres kanoer går riktig langt tilbake i tid. Internasjonale forskningsekspedisjoner har konkludert med at europeere etablerte bosetninger ved L'Anse aux Meadows på nordspissen av New Foundland for ca. 1000 år siden.⁸⁰ Flere arkeologiske utgravinger har konkludert med at disse bosetningene tilhørte norrøne vikinger. Trolig er det bosetningene til Leiv Eriksson, og/eller Torfinn

78 Ibid., s. 17.

79 Christoffer Columbus, her etter Roberts & Shackleton 1983, s. 16.

80 Ifølge et irsk middelalderskrift, «Navigato Sancti Brendani Abbatis» (Abbed St. Brendans sjøreise), er det imidlertid ikke usannsynlig at abbed Brendan kom til den nordamerikanske østkysten allerede rundt år 500 e.v.t. Han og 17 andre irske munkere hadde seilt ut fra Irland i en skinnbåt for å finne det forjettede land vestenfor havet. (Leksikon).

Karlsevne⁸¹ man har funnet levningene etter i det vikingene kalte «Vinland». ⁸² Kanskje var vikingene de aller første europeere til å stifte nærmere bekjentskap med den nordamerikanske kanokulturen? Torfinn Karlsevne observerte i hvert fall «skrælinger» i skinnbåter under sitt opphold i Vinland. ⁸³ Båtene var så mange at det så ut som om bukten de lå i, var «sådd med kull». ⁸⁴

Leiv Eirikssons bror, Torvald Eiriksson, var også i Vinland. På en utflukt kom Torvald og hans menn over tre skinnbåter, og under hver båt var det tre menn. Disse ble tatt til fange, med unntak av en som klarte å rømme i en av kanoene. Vikingene drepte de åtte fangene og slo seg til ro på plassen for udåden. En stund senere kom det et utall av skinnbåter inne fra fjorden som styrte rett mot dem. Dermed havnet Torvald Eiriksson og hans menn i strid med kanopadlende «skrælinger». Torvald fikk sitt bane-sår under trefningen, og ekspedisjonen hans førte trolig aldri til fast bosetning. ⁸⁵

Helge Ingstad (1899–2001), som oppdaget de norrøne bosetningene ved L'Anse aux Meadows, drøfter i boka *Vesterveg til Vinland* hvorvidt Torvald støtte på indianere med kanoer eller inuitter med kajaker eller

81 Ifølge Eirik Raudes saga (bl.a.) reiste Torfinn Karlsevne over til Vinland etter at Leiv Eiriksson hadde vært der. Karlsevne hadde utrustet en ekspedisjon med 3 skip, 160 mann og en del kvinner. (Ingstad 2002.)

82 Vinland: Norrønt navn på en del av Nord-Amerikas østkyst. Den islandske Grønlendigasaga, i Flateyrbók, forteller om Bjarne Herjolfsson som under seilas fra Island til Grønland drev av mot vest og så fremmede kyster. Ifølge Eirik Raudes saga seilte Leiv Eiriksson senere fra Grønland for å finne de landene som Bjarne hadde sett. Han kom først til et land med jøkler (Heluland), deretter til et land med skog (Markland) og til sist til et frodig land som han kalte Vinland (sannsynligvis av «vin», eller «naturlig eng»). Leiv Eiriksson returnerte til Grønland etter ett år, men hans eksempel ble senere fulgt av hans bror, Torvald, og av halvsøsteren Frøydis. (Ingstad 2002, Leksikon.)

83 Vikingene kalte både indianerne og inuittene for «skrælinger». (Ingstad 2002, s. 76.)

84 Ingstad 2002, s. 53. «Skrælingenes» aggresjon oppgis også som årsaken til at Torfinn Karlsevne måtte oppgi sine bosetninger etter 3 år. (Ingstad 2002.) Ingstad drøfter hvorvidt det var indianere med kanoer eller inuitter med kajaker eller umiakker (inuittenes «konebåter»), Torvald støtte på. På den ene siden kan tre menn ikke ligge under én kajakk. Og en mann kunne neppe ha reist av gårde alene i en umiak, som er ganske uhåndterlig for én person. Det at båtenes materiale beskrives som skinn og ikke never, som hadde vært mest sannsynlig dersom det var indianere, tilskriver Ingstad at vikingene har vært influert av sine erfaringer fra Grønland der de har møtt inuitter i skinnbåter. (Ingstad 2002, s. 76.)

85 Ingstad 2002, s. 40–41.

umiaker (inuittenes «konebåter»). På den ene siden kan tre menn ikke ligge under én kajakk. Og en mann kunne neppe ha reist av gårde alene i en umiak, som er ganske uhåndterlig for en person alene. Det at båtenes materiale beskrives som skinn, og ikke never, som hadde vært mest sannsynlig dersom det var indianere, tilskriver Ingstad at vikingene var influert av sine erfaringer fra Grønland der de hadde møtt inuitter i skinnbåter. Basert på beskrivelser av årene og våpnene som ble brukt av «skrælingene», konkluderer Ingstad med at vikingene sannsynligvis var i kontakt med Algonkinsk-talende indianere i kanoer.⁸⁶

Vikingenes eventuelle møter med kanopadlende indianere er mer en kuriositet i denne sammenhengen. De første utførlige vestlige beskrivelsene av kanoen, eller nærmere bestemt «dugouts», har vi fra Christoffer Columbus og hans mannskaper etter Vest-India-ekspedisjonene på slutten av 1400-tallet. I sitatet ovenfor ser vi hvordan Christoffer Columbus lot seg imponere av kanoenes egenskaper i Karibia i 1492-93. Og rundt 1550 blir de første skissene av indianernes «dugouts» publisert i europeiske verk.⁸⁷

«Dugout-kanoen» er utførlig beskrevet av europeiske kilder fra 14- og 1500-tallet. Når det gjelder den kanadiske kanoen skulle det gå noe lengre tid før europeerne fikk inngående kjennskap til den og kunne beskrive den. Dette skjedde først etter at europeiske ekspedisjoner hadde begynt å trenge inn i Nord-Amerikas indre. Vi skal nå ta et tilbakeblikk på europeernes tidlige historie i det som er vår tids Canada.

Til tross for vikingenes bosetninger rundt år 1000 e.v.t. er det venetianeren Giovanni Caboto (John Cabot) (1450–1498), i engelsk tjeneste, som regnes som Canadas «oppdager».⁸⁸ Mer korrekt var han selvsagt landets gjenoppdager. Vi må ikke glemme at det meste av det store kontinentet var befolket av relativt høyt utviklede sivilisasjoner. I 1497, under et forsøk på å finne en vannvei til Asia, gikk Cabot's ekspedisjon i land på Labrador. Noen kolonisering fant ikke sted, men enkelte stor-

86 Ingstad 2002, s. 76–77.

87 Roberts & Shackleton 1983, s. 15.

88 Ibid. Giovanni Caboto blir av engelskmennene kalt John Cabot. (Leksikon).

makter i Europa rettet sitt fokus mot det nye kontinentet.⁸⁹ Ikke minst begynte baskiske og engelske sjøfolk å foreta den farlige reisen over Atlanteren for å fiske på enorme uutnyttede torskestimer og fangste på flokkene med havpattedyr i farvannene utenfor New Foundland. Etter hvert deltok flåter fra hele Vest-Europa. I 1580 var omfanget av fiskeriene så store at de utgjorde et av Europas største økonomiske foretak. Fiskeri- og hvalfangerflåten omfattet mer enn 500 fartøyer i året. Den første varige kontakten mellom Nord-Amerikas opprinnelige befolkning og europeerne later til å ha utviklet seg mellom de lokale indianerne og fiske- og hvalfangermannskapene når disse gikk i land for å tørke og bearbeide sin fangst. Snart utviklet det seg et tuskhandelsystem mellom indianerne og europeerne.⁹⁰

I 1508 sendte den franske kongen Frans I ut den florentinske sjøfareren Giovanni Verrazano (ca. 1480–ca.1527) for å utforske kysten av Nord-Amerika ytterligere. Han ble dermed den første europeer som seilte inn i New York Bay, og ikke minst «oppdaget» han elva St. Lawrence River. Her traff han på fredelige indianere som han handlet med. Indianerne padlet «dugouts» laget av syress. De største bar opptil 10–12 personer.⁹¹ Da han returnerte til Rouen i 1509, brakte han med seg «sju vilda män med deres kanoter, kläder och vapen [...]».⁹²

Verrazanos oppdagelse av St. Lawrence River skulle få sitt etterspill. Det ble gjort forsøk på å etablere franske bosetninger og sågar en fransk koloni i St. Lawrence-området i 1530-årene og 1540-årene, uten at man lyktes. Kun midlertidige bosetninger ble etablert. En av dem som gjorde iherdige forsøk, var Jacques Cartier (1491–1557). I perioden 1534–1542 utforsket han blant annet St. Lawrence River i tro og håp om å ha funnet en passasje til Kina.⁹³ Der møtte han to store neverkanoer med en besetning på til

89 John Cabots ilandstigning på Labrador fant sted 5 år før Columbus satte sin fot på det amerikanske fastland, men riktignok 5 år etter hans «gjenoppdagelse» av Bahamas, Cuba og Haiti i 1492. (Leksikon). Cabot dro ut på ny i 1598. Og i 1500 og 1501 ble hans ferder «kopierte» av portugiseren Gaspar Cortereal. (Ingstad 2002, s. 103.)

90 Wilson 1998, s. 66.

91 Roberts & Shackleton 1983, s. 73.

92 Joelsson 1981, s. 14, Leksikon.

93 Jacques Cartiers ferder fant sted i 1534, 1535 og 1541. (Ingstad 2002, s. 103.)

sammen 17 mann, sannsynligvis micmac-indianere.⁹⁴ Kanskje var dette europeernes første møte med neverkanoen?⁹⁵ Cartier fikk kontakt med indianerne og besøkte indianerlandsbyen Hochelaga,⁹⁶ hvor han overvintret. På en senere ekspedisjon, i 1541, der hovedmålet var å kolonialisere Canada, anla han et fort ved Quebec. Fortet måtte imidlertid oppgis 3 år senere, men grunnlaget var lagt for Québec som et hovedstøttepunkt i den franske kolonien «Nouvelle France».⁹⁷

11.2.3 Europeernes handel

*I sine mer avanserte stadier ble pelshandelen en slags omsetning av rusmidler, slik at handelsmennene skaffet seg kontroll over indianerne ved å skape og opprettholde en avhengighet de visste ville være dødbringende til slutt.*⁹⁸

James Wilson

På samme tid som Jacques Cartier utforsket St. Lawrence River, hadde tuskhandelen mellom indianerne og de europeiske fiskerne og hvalfangeterne utviklet seg til en blomstrende, uformell handel. Sjøfolkene byttet til seg ferskt kjøtt, mais, bær og ikke minst beverpelser og andre skinn mot europeiske tøy, stoffer, jernverktøy og nips-gjenstander.⁹⁹ Det finnes arkeologiske bevis for at europeiske handelsvarer hadde begynt å nå frem til «folket som bygde langhus», irokeserne, rundt 1550. Dette til tross for at de holdt til langt inne i landet, med sine tradisjonelle fiender algonki-

94 Micmacene kan også ha vært i kontakt med John Cabot's ekspedisjon i 1497. Micmacene var i så fall de første indianerne nord for Karibia som hadde samkvem med europeere. (Bringsværd 2002, s. 4.) Dermed var Cabot muligens den første europeer til å observere en neverkano?

95 Om det var neverkanoer eller «dugouts» vikingene observerte i «Vinland», sier kildene ingenting om.

96 Ingstad 2002, s. 103–104. Indianerlandsbyen kalte han Mont Royal (Montreal). For øvrig kan det nevnes at Cartier var den første til å bruke betegnelsen «Canada» om det nye landet. På indianernes språk betyr Canada «bygd» eller «by». Koloniseringsforsøket ble imidlertid oppgitt i 1544. (Leksikon).

97 Joelsson 1981, s. 14, Wilson 1998, s. 67, Leksikon.

98 Wilson 1998, s. 91.

99 Ibid., s. 67. Jacques Cartier tok selv del i denne byttehandelen mens han utforsket St. Lawrence River. (Wilson 1998, s. 145.)

nerne mellom seg og St. Lawrence River, noe som gjorde direkte handel med europeerne nesten umulig.¹⁰⁰

De innfødte indianerne i øst hadde på denne tiden utviklet en blandsøkonomi basert på en årlig syklus med aktiviteter nært tilpasset ressursene i deres område. Gjennom det meste av året bodde de i permanente landsbyer med langhus eller wigwamer, ofte omgitt av høye palisader av tømmerstokker. Her dyrket de mais, bønner og squash på åkre eller hager i nærheten. I 1585 beskrev for eksempel Thomas Hariot algonkinernes «skarpsindige jordbruk» som blant annet omfattet bruken av «korn med fabelaktig avkastning».¹⁰¹

Spania grunnla etter hvert St. Augustine i Florida, den første permanente europeiske nybyggerkolonien i det som nå er USA. Dette kunne de gjøre etter å ha fordrevet franskmennene fra området. Den uformelle handelen i nordøst hadde raskt utviklet seg til en enormt lønnsom internasjonal handel der flere nasjoner prøvde å etablere monopoler. Etter hvert forstod spanjolenes konkurrenter at de måtte gjøre som dem, okkupere den jorden man gjorde krav på for å befeste den «suverenitet» som var «oppgavernes rett».¹⁰² Frankrike reagerte først. I 1603–04, under ledelse av den franske sjøoffiseren og oppdagelsesreisende Samuel de Champlain (1567–1635), slo franskmennene seg igjen til ved St. Lawrence River, Nova Scotia. Der grunnla de en liten koloni Port Royal (nå Annapolis).¹⁰³

Under et besøk til Tadoussac samme året skrev Champlain om et møte med kanopadlende indianere. Champlain's beskrivelse er trolig den eldste vi har når det gjelder den kanadiske kanoens egenskaper. Han forteller blant annet om hvor forbløffet han ble over å se hvordan to indianere kunne padle en kano raskere enn hans egne menn kunne ro en av skipets robåter.¹⁰⁴ Videre beskriver han kanoene som farkoster på ca. 7 meter,

100 Ibid., s. 145.

101 Ibid., s. 79–80.

102 Ibid., s. 89.

103 Ibid., s. 89, Leksikon.

104 Franks 1977, s. 8, Roberts & Shackleton 1983, s. 171. Tilsvarende opplevelse hadde den engelske kapteinen George Weymouth på en reise i Maine i 1603. En skipsbåt med skipets beste roere ble passert av en kano med to indianske padlere. (Joelsson 1981, s. 14.)

brede på midten og spisse i begge ender. De var laget av bjørkenever og var så lette at de kunne bæres over land av en eller to personer. Kanoene han observerte, var familiekanoer store nok til å transportere en hel familie med deres eiendeler. Lastekapasiteten skulle være på opptil 500 kg. Han forteller også om større krigskanoer som ble padlet av flere menn. Champlain tegnet sågar ned neverkanoens mål.¹⁰⁵

I tillegg til å være den første europeer som beskrev den kanadiske kanoens egenskaper, var trolig Champlain den første som forstod hvilken unik farkost neverkanoen var, i sitt rette element. Champlain var nemlig interessert i å utforske det nye landet og hadde fått utførlige beskrivelser av vannveiene vestover og nordover av indianerne de handlet med langs St. Lawrence River. Å ta seg opp disse vannveiene med skipsbåtene viste seg raskt å være umulig. Han utforsket elva fra land og konkluderte etter hvert med at kanoer var å foretrekke som transportmiddel:

And besides this first rapid, there are ten more, for the most part difficult to pass; so that it would be a matter of great toil and labour to be able to see and do by boat [...]. But with the canoes of the savages one may travel freely and quickly throughout the country, as well up the little rivers as up the large ones.¹⁰⁶

Av indianerne fikk han vite at disse kunne padle omkring 5–6 mil om dagen.¹⁰⁷ Denne informasjonen, samt observasjoner og erfaringer som han hadde gjort på egen hånd, gjorde sitt til at Champlain gikk til anskaffelse av en neverkano som han brukte til å utforske områder han ikke kunne nå med skip og skipsbåter.¹⁰⁸

105 Franks 1977, s. 8 og 9, Roberts & Shackleton 1983, s. 171, Joelsson 1981, s. 15.

106 Champlain, her etter Roberts & Shackleton 1983, s. 171.

107 Roberts & Shackleton 1983, s. 171. Indianerne sa de kunne padle «[...] twelve to fifteen leagues a day [...]». Legua er en spansk, mellom- og søramerikansk lengdemålenhet. En «legua» er et sted mellom 4 og 6,6 km avhengig av hvilket land man snakker om. Så det vil si at indianerne kunne padle et sted mellom 48 og 99 km på en dag, avhengig av hvordan man regner. (Leksikon).

108 Roberts & Shackleton 1983, s. 171. Champlain utforsket regionen så langt vest som Lake Ontario og Lake Huron. (Farrington 2000, s. 106.)

I 1608, på tuftene av fortet Jacques Cartier etablerte vel 60 år tidligere, grunnla Champlain byen Québec. Det var forventet at denne og andre kolonier så raskt som mulig skulle dekke sine egne utgifter og deretter gi investorene fortjeneste. Pelsverk var en ettertraktet handelsvare i Europa, og dermed ble pelshandel koloniens viktigste næringsvei. For den franske kolonien var det nærliggende å handle med de vennlige indianerstammene oppover langs St. Lawrence River. Denne handelen var imidlertid truet av stadige angrep fra irokeserne.¹⁰⁹ I 1609 besluttet derfor Champlain å gå til krig mot mohawkene, en av de fem nasjonene i irokeserforbundet. Sammen med sine handelspartnere og allierte, huronene og algonkinerne, gikk Champlain til krig – i neverkanoer.¹¹⁰

Angriperne utgjorde en gruppe på 60 indianere og to franskmenn i tillegg til Champlain. Disse fordelte seg på 24 kanoer av bjørkenever. Rekognoseringskanoer ble sendt i forveien for å forebygge overraskende motangrep. Om natten ble kanoene dratt opp på stranden, men lagt slik at de raskt kunne sjøsettes i tilfelle et angrep. Inne på irokesernes territorium forflyttet de seg kun om natten, de gav opp all jakt og spiste bare medbrakte feltrasjoner. Sent en kveld støtte de på mohawkene i sine almekanoer. Mohawkene tok seg raskt inn til den ene bredden. Angriperne ble liggende midt ut på vannet, tett sammen i sine kanoer. Neste morgen stod slaget på stranden der mohawkene hadde gått i land. De tre europeerne brukte sine skytevåpen med grufull effekt.¹¹¹ Idet Champlain løsnet det første skuddet, som han drepte tre mohawker med, var tradisjonen for indiansk krigføring brutt. Mohawkene og de andre nasjonene i irokeserforbundet, ble med dette klar over hvor sårbare de var blitt som ikke hadde direkte forbindelser og nære relasjoner til europeerne. Angrepet la grunnlag for et bittert fiendskap mellom irokeserne og franskmennene som Frankrike aldri klarte å overvinne.¹¹²

109 Irokesernes navn på seg selv var egentlig «Hotinonshonni». Som i så mange tilfeller ble ikke stammer og nasjoner kjent for europeerne under sine rettmessige navn, men ved nabofolkens ofte nedsettende navn. Hotinonshonnis fiender, algonkinene, kalte dem «morderfolket», som baskiske fiskere oversatte med «hilokoa», som igjen franske misjonærer skrev ned som «hiroquois». (Wilson 1998, s. 136.)

110 Roberts & Shackleton 1983, s. 171, Wilson 1998, s. 92.

111 Roberts & Shackleton 1983, s. 173.

112 Wilson 1998, s. 145.

Pelshandelen var, med europeiske øyne, svært lukrativ. Den enorme fortjenesten lå rett og slett i forskjellen mellom det en handelsmann betalte for pelsene i Amerika, og det han fikk for dem i Europa. Som vi ser av eksempelet ovenfor, var europeerne villige til å gå til krig for å sikre sitt handelsnettverk. Europeernes profittthunger skulle få katastrofale følger for de innfødte amerikanerne.¹¹³ Handel og kolonialisering førte til at det innfødte Amerika opplevde et katastrofalt sammenbrudd som det nesten ikke er mulig å forestille seg.¹¹⁴ James Wilson, som har skrevet «USAs historie med indianernes øyne», beskriver bakgrunnen for at et tilsynelatende uskyldig tuskhandelsystem kunne få slike følger. Han hevder at den innfødte befolkningen ble «fanget i en felle»:

Forklaringen er delvis at virkningene var smittsomme, i likhet med de sykdommene som ofte fulgte med denne handelen. Metallredskaper og våpen forandret ikke bare livet til den stammen som skaffet seg dem, de virket også inn på fiender og naboer som plutselig befant seg i en svært underlegen stilling, og ble tvunget til å søke sine egne kilder for europeiske varer for å kunne skaffe folket sitt mat og forsvare det. Dette virket igjen inn på deres naboer, destabiliserte enda et sett av fint beregnede og rituelt vedlikeholdte forhold mellom stammene og kastet enda flere grupper ut i en desperat jakt etter handel.¹¹⁵

113 Ibid., s. 69.

114 Ibid., s. 88. Også inuittene ble rammet. Misjonæren Jens Haven skrev følgende så sent som i 1764: «Ingen kajakk ble tålt innenfor skuddhold av et europeisk skip.» (Her etter Ingstad 2002, s. 168.) Helge Ingstad skriver videre: «Hertil kom så de hvite menns sykdommer som meiet hundreder av eskimoer ned på boplassene.» (Ingstad 2002, s. 168.)

115 Wilson 1998, s. 90. Europeiske varer førte også til destabilisering av maktforholdene mellom indianere og inuitter. Helge Ingstad forteller følgende om konsekvensene av at indianerne ved St. Lawrence River fikk flintlåsborser i bytte mot pelsverk: «Indianerne ble da de overlegne, og på Point Mort og Eskimo Island led eskimoene et knusende nederlag. Senerehen skal de gradvis ha trukket seg tilbake fra disse strøkene, og det kan ha hendt en gang i 1600-årene.» (Ingstad 2002, s. 127.)

Et eksempel er irokeserne, som etter å ha blitt beseiret av Champlain i 1609, innså at de også var avhengig av gode relasjoner til europeerne.¹¹⁶ Kort tid etter at nederlenderne i 1614 etablerte fort Orange, i nærheten av dagens Albany i New York, etablerte irokeserne handelsforbindelser med dem. Med direkte tilgang til europeiske varer klarte irokeserforbundet å bygge opp en militær og politisk styrke som gjorde dem til den dominerende innfødte amerikanske makten i regionen. Men deres handelsforbindelser fikk etter hvert katastrofale følger. Allerede i 1634 feide en koppepidemi gjennom irokesernes område, slik at minst halvparten av befolkningen døde på litt over tre måneder. Som regel var det de eldste og de yngste som var mest utsatt. Dermed gikk mye kunnskap tapt, samtidig som det så mørkt ut for de fremtidige generasjoner.¹¹⁷

Europeernes stadig forsterkede nærvær gjorde de innfødte amerikanerne enda mer utsatt for de dødelige virkningene av sykdommer og alkohol. I tillegg viklet indianerne seg inn i et system som forandret livene deres radikalt. Selvforsynte bønder, eller jegere og sankere, ble spesialiserte leverandører av pelsverk i en global økonomi. Jakten på pelsverk avbrøt den øvrige næringsaktivitetenes syklus. Ferdigheter som for eksempel å lage kokekar ble tært bort fordi man nå kunne kjøpe europeiske alternativer.¹¹⁸ Samtidig endret relasjonen til andre indianske stammer og nasjoner seg som følge av handelsvirksomheten:

116 Ibid., s. 145. Ifølge Wilson «drev» franskmennene irokeserne «inn i armene» på nederlenderne og senere engelskmennene, med dette angrepet. Trolig ble relasjonen som utviklet seg mellom engelskmennene og det mektige Irokeserforbundet, en avgjørende fordel for engelskmennene i deres kamp mot franskmennene om herredømme over Nord-Amerika. (Ibid., s. 93.) Dette sier en del om hvilken maktfaktor Irokeserforbundet var.

117 Ibid. Som så mange andre nordamerikanske indianerstammer ble irokeserne nedkjempet og plassert i reservat. I 1923 dro irokeserhøvdingen Deskaheh til Genève for å legge sin sak frem for Nasjonenes forbund. Irokeserforbundet ønsket å bli erklært som en egen, selvstendig nasjon. Presset fra Canada og USA førte imidlertid til at delegatene avviste saken. (Bringsværd 2002, s. XXII.)

118 Wilson 1998, s. 90. Helge Ingstad beskriver hvordan en «uskyldig» influensaepidemi herjet blant indianerne i nærheten av «Den Store Slavesjø» i Nord-Canada på 1930-tallet: «Sykdommen slo plutselig ned [...] da noen jegere vendte tilbake fra en ferd sydefter. I det siste hadde folket i leiren ikke engang kunnet skaffe seg mat, for ingen orket å trekke garnene. Hun ber meg om hjelp med å få likene i jorden for at ikke raven skal ta dem. Og så måtte leiren flyttes over til nærmeste øy, for å bli her hvor den onde ånd holdt til, ville sikkert bety døden for dem alle.» (Ingstad 1999, s. 107.)

Stammer som levde i nærheten av handelsstasjonene, tømte snart tilgangen på bever og andre pelsdyr i sine egne nærområder og måtte invadere naboens jaktmarker eller skaffe seg kontroll over folk som bodde lengre unna, for å skaffe de skinnene de trengte for å drive handel.¹¹⁹

Kolonialistene reiste lenger og lenger inn i landet på jakt etter nye leverandører av pelsverk. Flere individuelle handelsmenn, for eksempel de franske «coureurs du bois» – «skogsløpere», fulgte i Champlains fotspor og fant ut at indianernes kanoer var perfekte for handels- og oppdagelsesreiser langs vannveiene.¹²⁰ Noen av disse utviklet nære bånd til indianerne og stiftet sågar «indianske familier».¹²¹ Andre gikk mer brutalt frem. I 1654 returnerte for eksempel en fransk kanoekspedisjon til Québec med 300 indianske fanger, samt beverskinn verd omkring 1,5 millioner kroner i dagens norske valuta.¹²² Dette var med på å utløse pelshandelen for alvor.

Iveren for pelshandel tiltok ytterligere som følge av at en engelsk ekspedisjon returnerte til England med en anselig mengde pelsverk etter en overvintring i Hudson Bay¹²³ i 1668–69.¹²⁴ Denne overvintringen dannet bakgrunnen for stiftelsen av handelsmonopolet Hudson's Bay Company i 1670. Selskapet fikk monopol på handel i de områder av Nord-Amerika med elver som munner ut i Hudson Bay.¹²⁵ Etter dette ble pelshandelen drevet på to måter: På Hudson's Bay Company sitt vis, der indianerne fraktet varene med kano ned elvene til handelsstasjonene, og på fransk manér hvor «coureurs du bois» søkte ut til indianerne for å handle.¹²⁶ Et brev fra en Hudson's Bay Company-agent viser hvordan man betraktet de innfødte amerikanerne utelukkende som en handelsressurs:

119 Ibid., s. 92.

120 Wilson 1998, s. 91, Joelsson 1981, s. 15, 23.

121 Wilson 1998, s. 91.

122 Joelsson 1981, s. 20.

123 Hudson Bay ble «oppdaget» av Henry Hudson i 1610. (Leksikon).

124 Joelsson 1981, s. 21. Den økte handelen førte til at etterspørselen etter kanoer økte. Verdens første kanofabrikk ble dermed etablert i Trois-Rivières ved St. Lawrence River rundt år 1700. (Ibid.)

125 Joelsson 1981, s. 19, Leksikon.

126 Joelsson 1981, s. 23.

Jeg har gjort det til et studium å granske indianernes natur og karakter, og uansett hvor frastøtende det måtte virke på følelsene våre, er jeg overbevist om at de må styres med jernstang for å få dem i den riktige, underordnede tilstanden og holde dem der, og den sikreste måten å få til dette på er ved å la dem få merke hvor avhengige de er av oss.¹²⁷

Handelsinteressene førte til rivalisering mellom franskmennene og engelskmennene. Menn ble drept og kanoer ble plyndret og ødelagt. Rivaliseringen førte til blodige sammenstøt mellom kolonistene, stadig dypere inne på det store kontinentet. Det hele toppet seg med kolonikrigen i 1755–63, der Frankrike måtte avstå hele Canada til britene.¹²⁸

11.3 Voyageurene

*The cowboy on horseback has somewhat the same mythological significance to the United States as the voyageur in a canoe has to Canada.*¹²⁹

C.E. Franks

I 1778 fikk britiske Hudson's Bay Company en konkurrent i et nytt selskap, «North-West company». En dristig pelsjeger ved navn Peter Pond (1740–1807) hadde returnert til Montreal med pelsverk av en kvalitet man ikke hadde sett maken til. Han hadde padlet så langt inn i landet som til Lake Athabasca, som var «kilden» til de flotte pelsverkene. For Hudson's Bay Company arbeidet cree-indianere og menn fra Orknøyene, og leverte pelsvarene til handelsstasjonene ved Hudson Bay. For North West Company arbeidet såkalte «voyageurer». De leverte varene til Montreal. Begge selskapene var helt avhengige av kanoen som transportmiddel.¹³⁰

Handelselskapene tok altså opp indianernes lange tradisjon med å bruke vassdragene som ferdssårer. Det gav seg i grunnen selv. Alternativet var å frakte varene frem gjennom kronglete og vanskelig skogsterreng.

127 Wilson 1998, s. 91.

128 Joelsson 1981, s. 24, Leksikon.

129 Franks 1977, s. 56.

130 Joelsson 1981, s. 23, Farrington 2000, s. 110.

Det forhold at kanoen hadde stor lastekapasitet, og at den ikke bare kunne padles, men også stakes, taues, bæres og vades, gjorde kanoen til handels-selskapenes viktigste redskap. I tillegg til å være et transportredskap brukte for eksempel voyageurene kanoene til å lage improviserte bivua-ker.¹³¹ Europeerne lærte seg også en lang rekke av indianernes tekniske ferdigheter, ikke bare padling, staking, taving og bæring, men også kano-bygging og kanoreparasjon:

The fur traders, and later the northern woodsmen who first explored and prospected the Canadian wilderness, adopted the Indian method of travel and became as expert as their native teachers.¹³²

Alle disse ferdighetene kom godt med når voyageurene som jobbet for North-West Company skulle frakte pelsverket de 4 800 km fra Lake Athabasca og «Athabascalandet», via de enorme innsjøene Lake Huron og Lake Superior, til Montréal. Den store avstanden var i seg selv en utfordring. I tillegg hadde de tidspress. Vassdragene var nemlig isfrie kun fem måneder om sommeren. De hadde altså fem måneder på å frakte pelsverket til Montréal, og byttevarene tilbake til Athabascalandet, en total distanse på 9 600 km.¹³³ Som om ikke det skulle være nok, var kanoene som måtte til for overfarten på Lake Huron og Lake Superior,¹³⁴ for store til å kunne padles på andre deler av vannsystemet. Ikke minst var de for uhåndterlige for de mange bæringene.¹³⁵

Løsningen på problemet ble følgende: Under vårløsningen forlot en stor gruppe «canots du maître» Montréal. Disse kanoene var gjennomsnittlig 11 meter lange og 1,80 brede, altså store og sjødyktige. Med en lastekapasitet på 3 tonn hadde de plass til en besetning på 8–10 voyageurer, i tillegg til betydelige mengder med varer. Canots du maître var ca. 60–65

131 Franks 1977, Roberts & Shackleton 1983, Joëlsson 1981.

132 Franks 1977, s. 43.

133 Til sammenlikning er Norges landegrense mot Sverige, Finland og Russland ca. 2500 km. (Leksikon).

134 Størrelsen på Lake Huron er 59 600 km². Lake Superior er verdens nest største innsjø, på hele 82 068 km². Til sammenlikning er Norges største innsjø, Mjøsa, bare 368 km². (Leksikon).

135 Joëlsson 1981, s. 23.

cm dype. Fullastet hadde de et fribord på bare 15 cm. I disse kanoene tilbakela voyageurene 50–60 km om dagen. De stod opp før soloppgang og arbeidet vanligvis i 16–18 timer i strekk. I spesielle tilfeller, hvis man for eksempel hadde kommet på etterskudd av en eller annen grunn, kunne man presse tilbakelagt distanse opp i 80 km, men da måtte man regne med å padle i opp mot 20 timer i strekk. For å kunne takle disse lange padleøktene brukte man årer med små blad, kun 10 cm brede, 3–4 cm smale enn det som er vanlig på en moderne åre i dag. Man utviklet en teknikk hvor man brukte mindre krefter per tak og kompenserte dette ved å holde en raskere takt, et sted mellom 50–60 tak i minuttet. En moderne padler vil til sammenlikning ligge på 25–30 tak i minuttet.¹³⁶

Gruppen med «canots du maître» nådde den vestlige bredden av Lake Superior etter uker med padling. Omtrent samtidig som canot-du-maître-gruppen forlot Montréal, forlot en betydelig større gruppe «canots du nord» Fort Chipewyan ved Lake Athabasca. Disse kanoene var mindre enn «canot du maître»-typen, gjennomsnittelig 7,5 meter lange, og var tilpasset farvannene i området de skulle ta seg igjennom, vassdrag med mange elver og stryk, og ikke minst mange bæringer, over 130 i alt. Man prøvde trolig å begrense antall bæringer til et minimum. En kort bæring på inntil 1 km kunne ta en drøy time, like lang tid som man brukte på å padle omkring 10 km på elva. «Canots du nord» hadde en besetning på 5–6 voyageurer og kunne frakte med seg en last på omkring 1,5 tonn. Bakerst padlet kanoens styrmann, «le gouvernail». Fremst padlet «l'avant». De var de dyktigste padlerne og de best betalte medlemmene av besetningen. Begge var utstyrt med årer med ulike lengder til ulike formål. Det var disse to sammen som styrte kanoen i strykende vann. «L'avant» brukte for eksempel en ekstra lang åre til unnamanøvreringer i elva. På flatt vann var det trolig «le gouvernail» som hadde styringen, mer eller mindre alene.¹³⁷ Følgende beskrivelse er kanskje treffende for stemningen om bord i en canot du nord idet voyageurene slapp seg utfor et krevende stryk:

136 Franks 1977, s. 18, s. 44, Joëlsson 1981, s. 24. Ifølge C.E. Franks (1977) var kanoene «thirty-six feet long, six feet wide [...]» (s. 18). (En engelsk «foot» er 30,48 cm.) Ifølge samme var kanoenes dybde «30 to 32 inches [...]» (s. 44.) (En britisk og amerikansk inch er 2,54 cm.)

137 Franks 1977, s. 20, s. 44, Joëlsson 1981, s. 27.

The captain is at the bow – a broader, stronger paddle than usual in his hand – his eye kindling with enthusiasm, and every nerve and fibre in his body at its utmost tension. The steersman is at his post, and every man is ready. They know that a false stroke, or too weak a turn of the captain's wrist, at the critical moment, means death.¹³⁸

Gruppen med canots du nord brukte 6–7 uker på å ta seg ned til «Grand Portage» – «den store overbæringen» ved Pigeon River.¹³⁹ Fra Lake Superior og nordvestover er det nemlig ikke forbindelse vannveien. En stor landrygg skiller Lake Superior og Pigeon River. Handelsvarene måtte derfor bæres over land. I løpet av en måned bar voyageurene varene frem og tilbake over den 15 km lange strekningen mellom de to vannsystemene. Ut av villmarken kom pelsverk. Motsatt vei gikk bruksgjenstander, «nips», tobakk og ikke minst alkohol, fra Europa.¹⁴⁰

Handelsruten over Grand Portage til Montréal ble benyttet inntil North West Company ble kjøpt opp av Hudson's Bay Company i 1821. Fra da av foregikk det aller meste av pelshandelen via Hudson Bay. Dette betydde begynnelsen på slutten for canot du maître og canot du nord. «Kanofabrikkene» som var blitt etablert ved Trois Rivières og Grand Portage svant hen, og kanotypene brukt i pelshandelen forsvant gradvis utover på 1800-tallet. Innen utbruddet av første verdenskrig var kanotypene «canot du maître» og «canot du nord» kun kuriositeter og helt ute av bruk.¹⁴¹

Pelshandelen fikk også en kraftig nedgang fra 1830-årene. Dels skyldtes nedgangen at pelsdyrene ble utrydningstruet og vanskelig å få tak på, dels skyldtes det sviktende markedet i Europa. Til tross for nedgangen overlevde Hudson's Bay Company. Selskapet driver pelshandel den dag i dag. Bruken av kanoen som transportmiddel opphørte imidlertid også i de nordlige delen av Québec. Gradvis, helt siden 1780-årene, ble kanoen erstattet av såkalte «York-boats» og, etter andre verdenskrig, av

138 George M. Grant, her etter Franks 1977, s. 49.

139 Senere ble Fort Williams ved Lake Superior brukt som møteplass i forbindelse med den store overbæringen. (Joelsson 1981, s. 29.)

140 Franks 1977, s. 20, 44, Joelsson 1981, s. 27.

141 Franks 1977, s. 20, s. 55.

småfly.¹⁴² Dermed ble også voyageurenes rolle sakte, men sikkert, utspilt. Tilbake er kun våre (ofte) romantiske forestillinger om deres liv og gjerning. I en slik sammenheng skal vi ikke glemme indianernes skjebne oppi dette. Svensken Hans Andersson sier det slik:

I Guds namn har man tagit ifrån indianeren hans land och hans frihet och givit honom både bokstavliga och bildliga glaspärlor i utbyte. Det romantiske skimret kring Hudson's Bay Company strålar inte kring den röde mannen av i dag. Indianen, vägvisaren, jägaren har gjort sitt. Han är numera ett problem, alkoholiserad och svår att anpassa i det kanadensiska samhället.¹⁴³

Nordmannen Helge Ingstad, som bodde blant indianere i Nord-Canada i flere år på slutten av 1920-tallet, siterer en eldre indianer som han kaller «Marlo»: «Mitt land rikt. Villrein, moskus, fisk, masse mat. Før indianere overalt. Store jegere. Hvit mann komme, indianer død, hele tiden død».¹⁴⁴

Voyageurene, som bidro til å «åpne opp» det indre av Nord-Amerika, kan i stor grad sies å være medansvarlige for indianernes skjebne. Det samme kan sies om kanoekspedisjonene til oppdagelsesreisende, kartleggere, misjonærer og spioner som vi nå skal se nærmere på.

142 Franks 1977, s. 53, s. 55, Joelsson 1981, s. 34, og <http://www.mnhs.org/places/nationalregister/shipwrecks/mpdf/mpdf1.html>

143 Hans Andersson, her etter Joelsson 1981, s. 35. Den siste store massakren på nordamerikanske indianere fant sted ved elva «Wounded Knee» 29. september 1890. Her ved elvebredden ble ca. 350 nærmest våpenløse sioux-indianere, hvorav 230 kvinner og barn, omringet og meiet ned av tropper fra det 7. kavaleriregiment. Fra og med dette året var alle stammer sør for Alaska plassert i reservater, ofte karrige steder med små fremtidsmuligheter, som ofte utviklet seg til slumområder. Det forteller litt om storsamfunnets syn på indianerne at de ikke ble gitt amerikansk statsborgerskap før i 1924. (Bringsværd 2002, s. XIX, XXII.) I dag «tilhører» kun 2 % av USA indianerne, og selv disse områdene er truet. Av USAs 2 millioner indianere lever 700 000 under fattigdomsgrensen. Arbeidsledigheten i noen reservater er opptil 90 %. Gjennomsnittlig levealder er 47 år, mot 76 for innbyggerne med europeiske røtter. (Ibid, s. XLVII.)

144 Ingstad 1999, s. 104.

11.4 Oppdagelsesreisende, kartleggere, misjonærer og spioner

*Ved flod eller vann omkring i ødemarken ligger [...] kanoer med kjølen i været som tause vitner om at hit har mennesker nådd.*¹⁴⁵

Helge Ingstad

I 1805 gjennomførte Meriwether Lewis (1774–1809) og William Clark (1770–1838) den første kryssningen av dagens USA. Sammen med den fransk-kanadiske pelshandleren Toussaint Charbonneau, shoshone-indianeren Sacagawea og hans kone, samt et militært mannskap på 28 mann, tok de seg fra St. Louis, blant annet via Missouri River med kanoer, og over land til Stillehavet.¹⁴⁶ Følgende beskjed ble sendt til USAs president Thomas Jefferson idet bragden var utrettet:

In obedience to your orders we have penetrated the continent of North America to the Pacific Ocean and sufficiently explored the interior of the country to affirm with confidence that we have discovered the most practicable route which does exist across the continent by means of the navigable branches of the Missouri and Columbia rivers.¹⁴⁷

De mest suksessrike av de tidlige ekspedisjonene på det nordamerikanske kontinentet hadde ledere som visste å benytte seg av kanoen som fremkomstmiddel.¹⁴⁸ Kanoen var for øvrig også et foretrukket redskap for oppdagelsesreisende på flere andre kontinenter.¹⁴⁹

145 Ingstad 1999, s. 86.

146 Farrington 2000, s. 126, 127.

147 Meriwether Lewis (1774–1809) og William Clark (1770–1838) sin beskjed til president Thomas Jefferson etter å ha gjennomført den første kryssningen av dagens USA, fra St. Louis, blant annet via Missouri River med kanoer, og over land til Stillehavet. (Farrington 2000, s. 127.)

148 Det finnes imidlertid også eksempler på vellykkede ekspedisjoner som tok seg igjennom Nord-Amerika til fots. Den britiske oppdagelsesreisende og pelshandleren Samuel Hearne (1745–1792) var for eksempel den første som tok seg igjennom Nord-Canada, 8000 km fra Fort Prince of Wales, ved munningen av Churchill River, til Nordishavet, i 1770. Han hadde følge med en indiansk stifinner og hans åtte koner. (Leksikon).

Det nordamerikanske kontinentets store rikdommer var hoveddrivkraften bak flesteparten av de uttallige ekspedisjonene som ble sendt, eller som på eget initiativ dro inn i «villmarken». Til tross for de mange foretakene skulle utforskningen av det nye kontinentet komme til å ta flere hundre år. Vi husker at franskmannen Jacques Cartier i perioden 1534–1542 gjorde iherdige forsøk på å ta seg opp St. Lawrence River, i tro og håp om å ha funnet en passasje gjennom Nord-Amerika til Kina. Han var ikke en gang i nærheten av å lykkes. Det var først i 1793,¹⁵⁰ 260 år senere, noen skulle klare å finne en nordvestlig rute, fra kyst til kyst, gjennom det som er dagens Canada.

Hovedårsakene til at det tok 200–300 år før europeerne klarte å ta seg fra kyst til kyst gjennom Nord-Amerika, var trolig de enorme avstandene, de primitive fremkomstmidlene og ikke minst alle farene og vanskelighetene slike foretak uvilkårlig støtte på. Sannsynligvis spilte det også en rolle at det var handel og kolonialisering som var det primære. Så lenge man hadde tilgang på pelsvarer, var man tilfreds. Det var først når leveransene gikk ned eller uteble, at man var nødt til å finne nye jaktmarker, eller etablere nye kontakter. Handelen førte til at nasjonene som kjempet om innflytelse på det nye kontinentet, stadig tilstrebet å flytte sine kolonigranser vestover, innover i landet.

Store foretak, som å finne nye handelsveier til Kina, var en oppgave for nasjoner, og ikke noe for en gruppe voyageurer, eller et lite handelselskap. Det var først etter at man hadde etablert handelsstasjoner, misjonsstasjoner og lignende bosetninger langt inne på kontinentet, at man lyktes i å nå Stillehavet. Disse stasjonene fungerte da som sivilisasjonens fremskutte baser, og var utmerkede utgangspunkter for ekspedisjoner med det mål for øyet å nå vestkysten. Slik sett banet handelen og misjo-

149 Eksempelvis Charles Marie de la Condamine's ekspedisjon opp Amazonas i 1743, Alexander von Humbolt's ekspedisjon på Orinoco River i Sør-Amerika i 1799, Percy Harrison Fawcett's ekspedisjon på elver i Sør-Amerika under første halvdel av 1900-tallet. Andre eksempler fra Nord-Amerika: David Thompsons kartlegging i Canada rundt 1800, Joseph Walker's ekspedisjoner i Nord-Amerika under første halvdel av 1800-tallet, Sir John Franklin's ekspedisjon i Nord-Canada, hvor han bl.a. padlet ned Coppermine river med «canot du nord» i 1819–22. (Farrington 2000, Franks 1977, s. 27.)

150 Alexander Mackenzie via Lake Athabasca, Peace River og Fraser River. (Farrington 2000, s. 110.)

neringen vei for de ekspedisjonene som ettertiden anerkjenner som de store og viktige.¹⁵¹

Jeg har allerede nevnt Samuel de Champlain sine ekspedisjoner. Han lyktes å «åpne villmarken» inn til «de store sjøene», Lake Ontario, Lake Huron og Lake Michigan. En av de som fulgte i hans fotspor, var fransk-canadieren Louis Jolliet (1645–1700).¹⁵² Han var født i Québec og hadde studert kartografi i Frankrike. Sammen med sin bror Adrien, som hadde startet sitt eget pelshandelsforetak, planla han en ekspedisjon vestover for å utvide handelen. Brorens død satte imidlertid en stopper for planene. To år senere fikk Jolliet tilbud fra guvernøren i Québec om å lede en ekspedisjon til de store sjøene for undersøke mineralforekomstene i området. Sammen med en annen bror, Zachire, jesuittpresten fader Jacques Marquette (1637–1675), som misjonerte blant huronene, og fire andre, la han ut med kanoer fra misjonsstasjonen «Mission of St. Ignace», ved den nordlige bredden av Lake Michigan. De hadde hørt om en stor elv sør for Canada. Ojibwa-indianerne (chippewa) identifiserte den om selve «stor-elven» som «samler vann fra alle sjøer». De kalte den «missi sipi». Det var uklart for europeerne hvorvidt Mississippi rente sørover eller vestover. Tok den en vestlig rute, hadde de håp om å finne en «snarvei» til Kina. Tok den en sørlig rute, havnet de hos fiendene, spanjolene i Mexico-gulfen. Det siste viste seg å være tilfelle. Etter 160 mils¹⁵³ padling nedover Mississippi vendte de nesene hjemover. Fiendtlige indianere, og vissheten om at de snart befant seg på spansk territorium, førte til at de snudde, til tross for at de ikke hadde nådd målet, som var Mississippis munning. De hadde imidlertid kartlagt store deler av elvas løp, og fastslått at elva munnet ut i Mexicogulfen, ikke i Stillehavet.¹⁵⁴ Nesten hjemme veltet en av ekspedisjonens kanoer i strykene «Lachine Rapids». Tre av mennene om bord druk-

151 Farrington 2000, s. 106.

152 Mange andre bidro til å utforske disse områdene. Etienne Brule «oppdaget» Lake Superior rundt 1620, Groseilliers og Radisson padlet på Lake Superior, trolig som de første europeere, rundt 1660, mens jesuittmisjonæren Claude Allouez kartla de vestlige delene av Lake Superior rundt 1665. Daniel Greysolon og Sieur DuLuth utforsket St. Louis River i 1679. (Minnesota Historical Society: «History of Minnesota's Lake Superior», <http://www.mnhs.org/places/nationalregister/shipwrecks/mpdf/mpdf1.html>.)

153 1000 miles. (Farrington 2000, s. 106). (En mile er 1609,344 m.)

net, og Jolliet's notater og kartskisser forsvant. Jolliet selv berget så vidt livet etter hele fire timer i vannet.¹⁵⁵

Etter å ha utforsket Mississippi slo Jolliet seg på pelshandel. Han etablerte sitt eget selskap som han drev frem til 1679, da han på nytt fikk et oppdrag fra den franske guvernøren. Denne gangen skulle han spionere på engelskmennenes aktivitet i Hudson Bay. Oppdraget endte dessverre tragisk, med Jolliet's forsvinning i 1700.¹⁵⁶

Den for ettertiden kanskje mest kjente kanoekspedisjonslederen er Alexander Mackenzie (1764–1820). Navnet hans lever videre, ikke minst som følge av at han har fått en av elvene han utforsket oppkalt etter seg, «Mackenzie River». Selv kalte han elva «Disappointment River». Skuffelsen han følte var nemlig stor da han fant ut at elva han hadde padlet på i ukesvis, ikke ledet ham til Stillehavet, men nordover til Beauforthavet, som er en del av Nordishavet.¹⁵⁷

I likhet med Jolliet, som var aktiv ca. 100 år tidligere, var Mackenzie involvert i pelshandel. Han gjorde karriere i Northwest Company og fikk etter hvert ansvar for pelshandelen i regionen rundt Lake Athabasca, med Fort Chipewyan som sitt hovedkvarter. Mackenzie ønsket å undersøke om teoriene til pelsjegeren Peter Pond var riktige. Vi husker at Pond var den som «åpnet opp» pelshandelen fra Athabasca-landet etter en dristig handelsferd i 1778. Pond hadde laget enkle kart over området og mente at det rant en elv fra «Great Slave Lake», nord for Lake Athabasca, til Stillehavet. I så fall ville dette være den nordvestlig passasje, gjennom det nordamerikanske kontinentet, som man hadde lett etter i århundrer.¹⁵⁸

I juni 1789 forlot Mackenzies kanoekspedisjon Fort Chipewyan. Med seg hadde han en indiansk veiviser – «English Chief» og to av hans koner, samt fire fransk-kanadiere, to av dem med koner. Etter 100 dager på tur konstaterte Mackenzie altså at de hadde padlet ned «Disappointment

154 Det nedre løpet av Mississippi ble utforsket av spanjolen Hernando de Soto allerede i 1541. Hennepin (1680) og Robert Cavelier de la Salle (1682) fullførte utforskningen av Mississippi som Jolliet hadde startet. La Salle gjorde krav på hele Mississippidalen på vegne av Frankrike. Området ble en fransk koloni i 1699, avstått til britene i 1763. (Leksikon).

155 Farrington 2000, s. 106, 107.

156 Ibid.

157 Ibid., s. 110.

158 Ibid.

River». Skuffelsen over ikke å ha nådd Stillehavet var stor. Så stor at han ganske snart planla en ny ekspedisjon. Drømmen om Stillehavet var ikke knust. Han besluttet å gjøre et nytt forsøk, men denne gangen nedover «Peace River» som renner vestover fra Lake Athabasca. I mellomtiden var han i England og studerte kartografi og astronomi. I mai 1793 la en ny kanoekspedisjon ut på tur med Mackenzie i spissen. Med seg hadde han sin nestkommanderende, Alexander Mackay, to indianske veivisere og seks fransk-kanadiere. Kanoen de padlet, var 8 meter lang og laget av bjørkenever. I «Peace River Canyon» møtte de store padletekniske utfordringer. De måtte taue og bære kano og utstyr for å ta seg forbi de vanskeligste partiene. Selvsagt var dette et svært krevende arbeid langs elvebredder uten stier. Da elva delte seg, fulgte de «Fraser River» til den ikke lot seg padle lenger. De ble tvunget til å etterlate kanoen og fortsette over land for å nå stillehavskysten. 19. juli 1793 nådde de havet ved dagens Vancouver.¹⁵⁹ Til tross for at ruten de hadde funnet var fullstendig ubrukelig som handelsvei, ble Mackenzie slått til ridder av kong Georg III i 1801. Mackenzie og hans følge hadde påvist en rute på tvers av det nordamerikanske kontinentet, gjennom Rocky Mountains, den nordligste ruten til da.¹⁶⁰

Den økende immigrasjonen til Nord-Amerika under andre halvdel av 1800-tallet førte til at utforskningen av elver og skogsområder økte. Kanoen ble dermed tatt i bruk i forbindelse med undersøkelser av områder for mulig gruvedrift, tømmerhugging, jordbruk og annet.¹⁶¹

Mang en immigrant var altså kjent med kanoens funksjonalitet gjennom «yrkesmessig bruk». Trolig benyttet en del av immigrantene kanoen også til jakt og fiske.¹⁶²

Vi skal nå forlate «den nyttige kanopadlingen» og ta for oss kanopadling som friluftsliv. I den sammenheng skal vi se hvordan kanopadling blir en «leisure sport» i Nord-Amerika og Europa fra midten av 1800-tallet.

159 Året før, i 1792, ble området besøkt av George Vancouver (1758-1798) med skip. (Farrington 2000, s. 115).

160 Farrington 2000, s. 110, 111.

161 Franks 1977, s. 54, Joelsson 1981, s. 19.

162 Joelsson 1981, s. 19.

11.5 Friluftsliv på vann og vassdrag

*The canoe is no longer a vehicle of trade and commerce. Instead, it has become a means of venturing back into what is left of the natural world.*¹⁶³

Bill Mason

For mange immigranter i Nord-Amerika var jakten og fisket et kjærkomment tilskudd i forbindelse med livberging. Etter hvert vokste det imidlertid frem en privilegert klasse som primært kunne dra på jakt- og fiske-turer for sin egen forlystelse. Også for disse var kanoen et hensiktsmessig redskap. Kanopadling som rekreasjon, for eksempel i forbindelse med sportsjakt, har vi vitnesbyrd om i Nord-Amerika fra midten av 1800-tallet.¹⁶⁴ Figur 19 nedenfor dokumenterer eksempelvis hvordan privilegerte byfolk fra New York State benyttet neverkanoer i sin sportsjakt etter hjort rundt 1850.

I den sammenheng er det verdt og merke seg at det også var blitt foretatt kanoturer «for fornøyselsens» skyld tidligere. Den franske kolonisten og forfatteren Atonie Le Page Du Pratz, som ankom «French Louisiana» i 1718, nevner at han dro på «sporting river trips» allerede rundt 1720.¹⁶⁵ Og sider ved kanopadlingens gleder har nok vært kjent for indianerne enda lenger tilbake i tid, og ikke minst for «voyageurene». Forfatteren av boken «The canoe and white water», C.E. Franks, hevder i den forbindelse at: «The voyageurs, like Indians and later woodsmen, found great delight in running rapids».¹⁶⁶ Og en av de store «oppdagerne» som utforsket Canadas indre på slutten av 1800-tallet, geologen og historikeren Joseph Burr Tyrrell (1858–1957),¹⁶⁷ fortalte at hans «chief steerman», en irokeser med det europeisk klingende navnet «Pierre», hadde stor glede av å padle stryk for padlingens egen del: «He had made a reputation for himself by running the Lachine Rapids on

163 Mason 1999, s. 4.

164 Roberts & Shackleton 1983, s. 227.

165 Roberts & Shackleton 1983, s. 81. Du Pratz padlet ikke selv, det hadde han to slaver til å gjøre. (Ibid.)

166 Franks 1977, s. 52.

167 <http://thecanadianencyclopedia.com/index.cfm?PgNm=TCE&Params=A1ARTA0008186>

Christmas day, out of sheer bravado.»¹⁶⁸ Helge Ingstad kan fortelle om noe tilsvarende fra sin tid som «trapper» i Nord-Canada. En av hans indianske bekjentskaper, «Chipewyan-indianeren Jim» viser stor glede over elvepadlingen: «På hjemmturen, da kanoen danset nedover elven, tok indianeren Jim til å synge, monotont og klagende. Det var hans måte å gi uttrykk for at nå likte han seg glugg i hjel.»¹⁶⁹

Den kanadiske kano fikk altså etter hvert en naturlig plass i nord-amerikanske borgeres «outdoor-life». Først i forbindelse med jakt og fiske, senere som en aktivitet med egenverdi «i seg selv». Men dette var ikke noe som skjedde «over natten». Kanopadling som «leisure sport» vokste sakte og gradvis frem under siste halvdel av 1800-tallet og utover på 1900-tallet. Dette hadde sammenheng med at store deler av Canadas befolkning var farmere som bodde på landsbygda, og disse hadde verken tid, overskudd eller økonomi til slike «forlystelser»:

Like riding, canoeing changed from work to leisure activity in the twentieth century. But Canada, at least until the end of the second world war, was not a fertile ground for leisure activities. In 1900, two-thirds of the population lived in the country.¹⁷⁰

De demografiske forutsetningene for at «leisure sport» generelt virkelig skulle gripe om seg var faktisk ikke til stede i store deler av Nord-Amerika før etter andre verdenskrig. Nedgangstider og verdenskrigene under første halvdel av 1900-tallet, gjorde sitt til at folk flest ikke hadde anledning til å drive «leisure sport» i særlig stor utstrekning:

The boom of the twenties was succeeded by the depression of the thirties, and then by the mobilization of resources for the second world war which meant an almost complete neglect of leisure sport and cultural activities.¹⁷¹

168 Franks 1977, s. 24.

169 Ingstad 1999, s. 11.

170 Franks 1977, s. 57.

171 Ibid., s. 59.

I deler av Europa var imidlertid forholdene annerledes. Ifølge C.E. Franks ble kanopadling en populær sport i Europa mot slutten av 1800-tallet: «Canoing became a popular leisure sport in Europe towards the end of the nineteenth century.»¹⁷² Trolig peker Franks primært på Storbritannia når han skriver Europa. I Storbritannia hadde adelen og andre velstående borgere dyrket sitt «outdoor life», enten det nå var sportsjakt, sportsfiske eller fjellklatring, siden midten av 1700-tallet, og kanskje enda tidligere. Kanopadling for dem var trolig en naturlig videreføring av deres «outdoor life», nå med et «nytt» redskap – kanoen, som gav dem flotte opplevelser i en naturtype som ble tilgjengelig på en ny og spennende måte.

En av foregangsmennene i den sammenheng, var den skotske advokaten, eventyreren og filantropen John MacGregor (1825–1892). Etter et opphold i Halifax, Nova Scotia i 1858–59, bygget han seg det han kalte en kano, en farkost som imidlertid har flere likhetstrekk med kajakken enn med den kanadiske kanoen. På den bakgrunn ble padlingen hans omtalt som «canoing» i Storbritannia og «kayaking» i USA.¹⁷³ Farkosten kalte han «Rob Roy»,¹⁷⁴ og med den gjorde han flere padleturer. Det hele startet med en tur ned Themsen i London i 1865. Denne ble fulgt opp av en rekke lengre turer på vannveiene i Sentral-Europa, i Skandinavia og i Midt-

172 Ibid., s. 27. I Europa fikk kanoen sitt gjennombrudd først i forbindelse med engelskmennenes «outdoor life». Dette til tross for at den kanadiske kanoen introduseres til Europa allerede på 1500-tallet: Da den engelske sjøoffiseren, Martin Frobisher (ca. 1535–1594), brakte med seg et eksemplar til England i forbindelse med ett av sine tre forsøk på å finne en seilingsled gjennom Norvestpassasjen i 1570-årene. (Brian Kologe, i forordet til MacGregor 2000). Også i Sverige fikk man ganske tidlig stifte bekjentskap med den kanadiske kanoen: I 1748 sendt Carl von Linné en av sine lærlinger, Pehr Kalm, på en forskningsreise til Nord-Amerika for å hente hjem verdifulle matplanter. Underveis kom Kalm i kontakt med indianere og deres neverkanoer. Som professor ved Åbo universitet kunne han la sine elever bygge neverkanoer. Anders Chydenius (barkbåts-Anders) skrev en akademisk avhandling om «Americanska Näfwebåtar» i 1753. Han lanserte også tanken om å benytte kanoen som bruksbåt i Finland, pga. de mange innsjøene der. (Joelsson 1981, s. 17.)

173 Brian Kologe, i forordet til MacGregor 2000, Roberts & Shackleton 1983, s. 240, *Ibiblio – the publics library and digital archive*: «John MacGregor (1825–1892)», <http://www.ibiblio.org/eldritch/jm/JM.HTM>

174 «Rob Roy» var kallenavnet til den skotske, lovløse folkehelten Robert Roy MacGregor (ca. 1671–1734), også kalt «Red MacGregor». Rob Roy kan sies å være «den skotske Robin Hood». Denne Rob Roy var visst en fjern slektning av John MacGregor. (Wikipedia: «John MacGregor (sportsman)», [http://en.wikipedia.org/wiki/John_MacGregor_\(sportsman\)](http://en.wikipedia.org/wiki/John_MacGregor_(sportsman))).

Østen. Boken *A Thousand Miles in the Rob Roy Canoe on Twenty Rivers and Lakes of Europe* ble en bestselger da den kom ut i 1866, og førte til en «kano/kajakk-boom» i Storbritannia: «A Thousand Miles in the Rob Roy Canoe launched countless paddlers down the pathless avenues of stream, river, lake and ocean.»¹⁷⁵ MacGregors entusiasme for padlesporten førte også til at han grunnla «Royal Canoe Club» (RCC) i London, den første kanoklubben i verden, allerede i 1866. Dette er bakgrunnen for at MacGregor har fått æren for å ha «funnet opp padlingen som sport», enten man nå snakker om kano- eller kajakkpadling.¹⁷⁶

I Storbritannia ledet altså MacGregors pionerbedrifter til den reneste «kano-boom». I 1872 hadde «Royal Canoe Club» allerede nesten 200 medlemmer. Franskmennene tok dessuten raskt etter, og kanopadling på Seinen ble en populær aktivitet for bedrestilte franskmenn.¹⁷⁷ Og også i Nord-Amerika medvirket MacGregors bøker til at kano- og kajakkpadling, samt kanoseiling(!), ble en «leisure sport» på slutten av 1800-tallet.¹⁷⁸ «The New York Canoe Club» ble stiftet i 1871, og i 1880 fikk Nord-Amerika sin egen padleorganisasjon, «American Canoe Association» (ACA), med medlemmer fra både USA og Canada.¹⁷⁹ Vel ti år senere hadde organisasjonen 1625 medlemmer.¹⁸⁰

I tillegg til «Rob Roy»-kanoen kom det flere kanoer på markedet: «Nautilus», en seilførende modell utviklet av engelskmannen Warington Baden-Powell¹⁸¹, «Herald», en åpen kanadisk kano og «Shadow», en

175 Brian Kologe, i forordet til MacGregor 2000. *A Thousand Miles...* fikk senere sine oppfølgere: *The Voyage Alone In The Tawl «Rob Roy»* (1867), *The Rob Roy on the Baltic* (1867) og *The Rob Roy on the Jordan, Nile, Red sea & Gennesareth, &c* (1869). (Ibid.) En av dem som ble inspirert til å foreta egne turer, var den kjente britiske forfatteren Robert Louis Stevenson (1850–1894). Han padlet sin egen «Rob Roy» fra Antwerpen i Belgia og nesten til Paris, og skrev en bok om det – «*An Innland Voyage*» (1878). (Ibid., <http://www.ibiblio.org/eldritch/jm/JM.HTM>, [http://en.wikipedia.org/wiki/John_MacGregor_\(sportsman\)](http://en.wikipedia.org/wiki/John_MacGregor_(sportsman))).

176 Roberts & Shackleton 1983, s. 239, <http://www.ibiblio.org/eldritch/jm/JM.HTM>

177 Roberts & Shackleton 1983, s. 240.

178 Franks 1977, s. 31, Roberts & Shackleton 1983, s. 241.

179 Roberts & Shackleton 1983, s. 241, The American National Red Cross 1977, s. 32. Den første internasjonale padleorganisasjonen, «International Canoe Federation» ble stiftet i 1946. (Roberts & Shackleton 1983, s. 256).

180 Roberts & Shackleton 1983, s. 245.

181 Bror til speiderbevegelsens grunnlegger Robert Baden-Powell. (Roberts & Shackleton 1983, s. 242.)

modifisert versjon av «Nautilus».¹⁸² Ulike former for padlekonkurranser, med disse ulike kano- og kajakk-modellene, ser ut til å ha vært «bærebjelken» både i lokale og nasjonale padleorganisasjoner gjennom hele 1900-tallet.¹⁸³

Holder vi oss i Nord-Amerika sett under ett, ser vi imidlertid at interessen for padlesporten dabbet noe av igjen rundt 1900. Canada fikk riktignok sin egen organisasjon, «Canadian Canoe Association» i 1900, men det skyldtes mer interessekonflikter innenfor ACA enn den helt store interessen i Canada.¹⁸⁴ C.E. Franks gir den gryende interessen for sykler og biler noe av skylden for at kano- og kajakk-interessen avtok.¹⁸⁵ Ovenfor var vi også inne på at demografiske forhold, nedgangstider og verdenskriger gjorde sitt til at nord-amerikanere flest ikke hadde overskudd, tid eller økonomi til å drive «leisure sport» i særlig stor utstrekning. Til tross for ironien i det fikk dermed «white water canoing for excitement» tidligere sin utbredelse i England enn i «kanoens hjemland» – Canada.¹⁸⁶ Til gjengjeld var det den åpne kanadiske kano som vant frem i Europa, på bekostning av MacGregors «Rob Roy». I Storbritannia, Frankrike og Tyskland ble den åpne kanoen kalt henholdsvis «the Canadien», «le Canadien» og «der kanadier».¹⁸⁷

Engelskmenn som R.M. Patterson og Henry George «Gino» Watkins (1907–1932)¹⁸⁸ gikk i bresjen, tok opp «arven» etter John MacGregor, og utviklet padlesporten videre i Europa.¹⁸⁹ Det er i så måte langt på vei legitimt å hevde at padlesporten ble revitalisert i Nord-Amerika som følge av impulser fra Storbritannia og Europa:

182 Roberts & Shackleton 1983, s. 242.

183 Ibid., s. 242 – 261.

184 Ibid., s. 253.

185 Franks 1977, s. 31.

186 Ibid., s. 59. The American National Red Cross 1977, s. 32.

187 Roberts & Shackleton 1983, s. 255.

188 National Portrait Gallery: Henry George ('Gino') Watkins, <http://www.npg.org.uk/live/search/person.asp?LinkID=mp52627>

189 (Roberts & Shackleton 1983, s. 255., R.M. Patterson padlet eksempelvis bl.a. «Nahanni River» i Canada, på slutten av 1920-årene. (Ibid.)

[...] the real stimulus to modern white water canoeing came from Britain and Europe. The man who first showed the British that kayaks could be used for more than straightforward paddling was Gino Watkins.¹⁹⁰

Henry George «Gino» Watkins organiserte og ledet ekspedisjoner til arktisk Canada og Grønland i begynnelsen av 1930-årene. Der lærte han kajakkpaddlingens edle kunst fra inuittene. Han skal eksempelvis være en av de første europeere som lærte seg «eskimo-rullen» i kajakk. Dessverre druknet han mens han padlet kajakk. Men den kunnskapen han innhentet fra inuittene, og den publisiteten hans ekspedisjoner gav kajakkporten, inspirerte andre til å gå videre. Watkins bidro til utviklingen av moderne kano- og kajakk-padling både på flatt vann og i elv.¹⁹¹

Utviklingen innenfor kajakk og kano gikk på mange måter hånd i hånd utover på 1900-tallet. Under Berlin-olympiaden i 1936 ble både kano (C 1) og kajakkpaddling introdusert som nye olympiske grener. Og etter andre verdenskrig vokste interessen for kajakk og kano som idrettsgrener raskt.¹⁹² En av dem som bidro til dette, var tsjekkeren Milo Duffek. Han ble første verdensmester i kanopadling i klassen C 1, i 1949. Og etter at han begynte å bruke det tradisjonelle kanotaket «draw stroke» i elvepadling med kajakk, ble han verdensmester i elvepadling med kajakk også.¹⁹³ Hans ferdigheter ble viden kjent og gav trolig impulser til en ny giv innenfor kanosporten.

I Canada hadde nemlig elvepadling med kano nærmest «gått i glemmeboken» når vi skriver 1950. Det var kun noen få indianere og såkalte «woodsmenn» som fremdeles brukte kanoen til å padle elver. Kanopadling på flatt vann hadde imidlertid fått en oppblomstring etter andre verdenskrig, med det resultat at tusenvis av unge kanadiere gjennomgikk kanokurs på såkalte «summer camps» rundt 1950. Mens padling på flatt

190 Franks 1977, s. 65.

191 Franks 1977, s. 66.

192 The American National Red Cross 1977, s. 32. Allerede i 1872 ble det arrangert regatta med seilførende kanoer, i regi av «The New York Canoe Club». (Roberts & Shackleton 1983, s. 241.) Under de olympiske leker i Paris 1924 var kanopadling prøvegren. Kanoslalåm oppstod i Sveits/Østerrike i 1930-årene. Første VM ble avholdt i 1949, og kanoslalåm ble olympisk gren i Munchen 1972. (Ibid., s. 256.)

193 Franks 1977, s. 66.

vann grep om seg og ble stadig mer populært, ble elvepadlingen neglisjert og regnet som farlig. «Don't shoot rapids» var for eksempel omkvedet som ble formidlet til de unge sommerleirdeltakerne.¹⁹⁴

Mye på grunn av det som skjedde innenfor padlesporten i Europa, begynte det imidlertid, fra rundt 1950, å vokse frem padlemiljøer som tok opp kano-arven etter indianerne og «voyageurene» i Canada. Impulsene fra Europa får sin del av æren for dette: «[...] techniques first developed by Indians in this country have reached Canadian canoists by a circuitous route via Europe and kayakers.»¹⁹⁵

De nye elvepadlemiljøene som vokste frem i Canada, padlet gamle ruter brukt av voyageurene i forbindelse med pelshandelen. En av de mest kjente av disse «ny-pionerene» var Pierre Elliott Trudeau (1919–2000), senere statsminister i Canada.¹⁹⁶ Publisiteten disse turene fikk, i aviser og magasiner, har trolig hatt stor betydning for kanopadlingens nåværende posisjon i Canada.

Det kanskje viktigste padlemiljøet som i vesentlig grad bidro til å legge grunnlaget for en hel ny generasjon kanopadlere i Canada, bestod av kameratgjengen Sigurd Olsen,¹⁹⁷ Blair Fraser,¹⁹⁸ Eric Morse,¹⁹⁹ Omond Solandt, Elliott Rodger, Denis Coolican, Tyler Thompson og Tony Lovink,²⁰⁰ av kanadisk presse også kalt «The Voyageurs»: «They began

194 Ibid., s. 53, 60, 65.

195 Ibid., s. 66, 67.

196 Library and Archives Canada: «The Prime Minister in Canadian Life and Politics; Pierre Elliott Trudeau», <http://www.collectionscanada.ca/primeministers/h4-3381-e.html>

197 Sgurd Olsen skrev bl.a. boken *The Lonely Land* som beskrev en av turene ned Churchill River. (Franks 1977, s. 65.)

198 Blair Fraser var journalist og skrev om turene i aviser og magasiner. Han døde for øvrig under en padletur på Petawawa River. (Franks 1977, s. 65).

199 Eric Morse skrev boken *Fur Trade Canoe Routes of Canada – Then and Now*. (Franks 1977, s. 65.)

200 Franks 1977, s. 65, Peak, Michael: «Meet the voyageurs», <http://www.canoe.ca/che-mun/voyageurs.html> Deres elleve store turer var: 1951 Gatineau. 1952 Quetico. 1953 Quetico. 1954 Grand Portage to Fort Frances. 1955 Churchill River, Sask. 1956 Nelson/Hayes (Norway House to Cross Lake), Man. 1957 Southend to Stony Rapids – Fond du Lac River, Sask. 1958 Ile-a-la-Crosse to Waterways – Methye Portage, Sask. 1959 Camsell & Great Bear Rivers, NWT. 1961 Pukatawagan to Thompson, Man. 1964 Hayes River, Man.

their canoeing exploits without much fanfare but by the time they were done they had influenced, directly or indirectly, a whole generation of paddlers».²⁰¹ Deres motivasjon for å padle kano kan kanskje oppsummeres med Sigurd Olsens ord fra 1976:

I know now as men accept the timeclock of the wilderness, their lives become entirely different. It is one of the great compensations of primitive experience, and when one finally reaches the point where days are governed by daylight and dark, rather than by schedules, where one eats if hungry and sleeps when tired, and becomes completely immersed in the ancient rhythms, then one begins to live.²⁰²

Inspirasjonen fra disse «ny-pionerene»,²⁰³ spredt ut til det kanadiske folk via media, falt sammen med tider med demografiske endringer som la grunnlag for bedre økonomi, mer fritid og større overskudd til å drive sport og «outdoor life»:

After a half century of adversity, the thirty years of relatively uninterrupted prosperity which have followed the second world war created, for the first time in Canada, a fertile ground for the cultivation of leisure activity.

Denne nyervervede populariteten kanopadlingen var forunt i Canada, skulle komme til å få betydning for kanopadlingens utbredelse i Norge. På et roverspeidermøte i Skjåk i 1949 fikk norske speidere nemlig stifte nærmere bekjentskap med kanadiere som mestret elvepadlingens kunst i kano.²⁰⁴ Vi skal nå se nærmere på kanofriluftslivets historie i Norge.

201 <http://www.canoe.ca/che-mun/voyageurs.html>

202 Sigurd Olsen 1976, her etter <http://www.canoe.ca/che-mun/voyageurs.html>

203 En av dem som «tok opp padleårene» etter disse «ny-pionerene» var Bill Mason, kjent som forfatteren av boka *Path of the Paddle*.

204 Køhn 2000, s. 23.

11.6 Kanopadling som norsk friluftslivsaktivitet

*Her er min kano, mine garn, mitt gevær og mine hunder. Skogene, elvene og vannene står til min rådighet. Jeg sitter i skjorteermene foran mitt telt og føler meg som millionær.*²⁰⁵

Helge Ingstad

I likhet med sportsjakt, sportsfiske, samt klatring og brevandring som «sport» var det engelskmenn som først introduserte nordmenn for kano- og kajakkpadling. Riktignok hadde vi i Norge en eldgammel stokkebåtkultur å vise til, som til og med var levende i visse områder rundt 1900, men noen utbredt kanotradisjon hadde vi ikke.

Som for Europa, og verden ellers, var det ovenfornevnte John MacGregor som først introduserte nordmenn til padlesporten. På en av sine ferder padlet han nemlig med sin «Rob Roy» fra Trondheim til Sundsvall i Sverige (1865).²⁰⁶ For nordmenn flest gikk denne ferden relativt upåaktet hen. Den fikk ingen ringvirkninger i Norge ala de jeg har vist til ovenfor i forbindelse med den moderne padlesportens utbredelse i Europa og Nord-Amerika. Heller ikke engelskmennene James A. Leeds, Walter J. Clutterbuck og Charles Kennedy sin tur med kanadiske kanoer, i Jotunheimen i 1880, førte til noen utbredt kanointerese i Norge.²⁰⁷

Trolig hadde dette sammenheng med at friluftslivet i Norge på den tiden var i sin spede begynnelse. Det var kun en relativt liten gruppe privilegerte borgere som hadde fritid, økonomi og overskudd til å dyrke friluftslivet, og disse var først og fremst opptatt av fjellvandring, jakt og fiske som friluftsliv, eller klatring og brevandring. Men det er verdt å nevne at de tre engelskmennenes kanoer trolig var de første kanadiske kanoer på norsk jord.

205 Ingstad 1999, s. 103.

206 Køhn 2000, s. 22.

207 Leeds & Clutterbuck 2001. I 1874 hadde to av disse engelskmennene, Leeds og Clutterbuck, besøkt Jotunheimen. Der leide de Russvatnet hvor de «oppdagede det udmerkede Stangfiske i dette Vand». Dette var trolig bakgrunnen for at de kom tilbake med kanoer fire år etter. (Engen 2000.) De samme to gav, i 1882, ut den meget leseverdige boka *Three in Norway* som også finnes i en moderne oversettelse til norsk. (Leeds & Clutterbuck 2001.)

Det er først et stykke ut på 1900-tallet vi finner spor av en gryende kanointerese blant nordmenn. I Den Norske Turistforenings årbok fra 1921 finnes det eksempelvis en beretning om en kanotur ned Glomma.²⁰⁸ Og i 1930 begynte sivilingeniør H.E. Hoell med kanobygging i Norge.²⁰⁹ En skulle også tro at den norske eventyreren Helge Ingstads (1899–2001) bedrifter, blant annet med kano i Canada, og hans beretning om disse i boka *Pelsjegerliv blant nord-Canadas indianere* fra 1931, skulle være til inspirasjon for mange.²¹⁰ Men noen stor interesse kan vi likevel ikke snakke om.

Det er nok speiderbevegelsen som må få æren for å ha gjort kanopadlingen til en populær friluftaktivitet i Norge. Og det var de ovenfornevnte hendelsene på roverspeidermøtet i Skjåk som førte til at speiderbevegelsen for alvor tok tak i kanopadlingen. Larviksguttene Reidar Teigen og Odd Ekanger sin kanotur fra Larvik til Nilens kilder i 1952 var ytterligere en inspirasjon. Så på 1960-tallet opplevde man en «kano-boom» også i Norge. Speiderne ledet an, og det var innenfor speiderbevegelsen at kanopadlingen ble organisert for første gang, med stiftelsen av «Roverforbundets kanogruppe» i 1973. Kursvirksomhet, instruksjonshefter og rutebeskrivelser satte fart i kanopadlingen og 1976 ble et «toppår» for kanoprodusenter, forhandlere og kursholdere.²¹¹

Elvepadling med kano ble brakt til Norge av tsjekkeren Karel Stork på slutten av 1960-tallet. Oslo elvepadlerklubb ble etablert, og kanopadlerne

208 Neegaard 1921.

209 Køhn 2000, s. 23.

210 Ingstad 1999. Helge Ingstad kjøpte «trapper-lisens» i slutten av 1920-årene og padlet med kano ca. 1000 km til Fort Chipewyan ved Great Slave Lake, via Athabasca-vannet, Athabasca-floden, og videre nordover til «Elgsjøen», via «Slavefloden» og «Peace-elven», hvor han livberget seg av naturen i flere år. Blant annet tilbrakte han tid med noen grupper chipewyan-indianere, de såkalte «villrein-eterne». Ingstad beretter at chipewyan-indianerne jaktet på svømmende reinsdyr med sine kanoer. At kanoen var viktig for dem, er det ingen tvil om. Kanoen inngår t.o.m. i deres legender om hva som skjer etter døden: «Det berettes her at de døde sjelene dro om bord i en kano av stein og reiste nedover en mektig flod, mot en øy hvor det myldret av vilt. Da øya kom i sikte, forliste kanoen. De gode sjelene berget seg inn til øya, men de onde baksset fortvilet omkring i vannet og nådde aldri frem.» (Ingstad 1999, s. 184.)

211 Køhn 2000, s. 24.

fikk innpass i Norges Kajakkforbund. Etter hvert som kanosporten fikk større anerkjennelse, skiftet Norges Kajakkforbund sågar navn til Norges Padleforbund.²¹²

11.7 Kilder

Arisholmen, Torstein og Nymoen, Pål (red.): *Stokkebåter*. Norsk Sjøfartsmuseum.

Skrift nr. 49. Oslo 2005.

Aschehoug og Gyldendals store norske leksikon, 2. utgave, Kunnskapsforlaget. Oslo 1989.

Bang-Andersen, Sveinung: «Stokkebåten – en tidløs farkost». Fra *Haug ok heidni*.

Tidsskrift for Rogalands arkeologiske forening nr. 3, 1994.

Bringsværd, Tor Åge: *Jorden – vår mor. Indianske myter og legender fra Nord-Amerika*.

De norske bokklubbene 2002.

Canadianencyclopedia.com

Canoe.ca

Collectionscanada.ca

Encyclopediaindex.com

Engen, Arnfinn: «De tidlige fjellturismen i Sjødalen» i Sjødalen, frå fangst til fritid.

Bokprosjekt Sjødalen 2000.

en.Wikipedia.org

Farb. P.: *Man's Rise to Civilization as Shown by the Indians of North America from Primeval Times to the Coming of the Industrial State*. 1969.

Farrington, Karen: *Historical atlas of expeditions*. Checkmark Books. New York 2000.

Franks, C.E.S.: *The canoe and White water, from essential to sport*. University of Toronto press. Toronto and Buffalo, Canada 1977.

Hydromagazin.cz

Ibiblio.org

Ingstad, Helge: *Pelsjegerliv blant Nord-Canadas indianere*. Gyldendal. Oslo, 1999.

Ingstad, Helge: *Vesterveg til Vinland. Oppdagelsen av de norrøne boplasser i Nord-Amerika*. Gyldendal 2002.

Joelsson, Billy: *Den kanadensiske Kanotens historie*. Prosjektarbeid, Sjøviks folkehøgskole, 1981.

Køhn, Øystein: *Padling, en grunnleggende innføring i padlingens teknikker*. Cappelen. Oslo, 2000.

Leeds, J.A. & Clutterbuck, W. J.: *Tre i Norge ved to av dem*. Oversatt og med forord av Anton Fredrik Andresen. Andresen og Butenschøn AS. Oslo 2001.

212 Køhn 2000, s. 25.

MacGregor, John: *A Thousand Miles in the Rob Roy Canoe on the Rivers and Lakes of Europe*. Dixon-Price Publishing. Myrray. Utah 2000.

Mnhs.org

Molaug, Svein: «Innlandsbåter». I DNT årbok 1965.

Neegaard, Halldis: «I kano nedover Glommen». I DNT årbok 1921.

Norsk-sjofartsmuseum.no

Npg.org.uk

Roberts, Kenneth G. & Scackleton: *Canoe. A History of the Craft from Panama to the Arctic*. Macmillian of Canada. Toronto, Canada 1983.

Spri.cam.ac.uk

The American National Red Cross: *Canoing*. Doubleday & Company, inc. Garden City, New York, 1977.

en.Wikipedia.org

Wilson, James: *Jorden skal gråte. USAs historie med indianernes øyne*. Spartacus forlag AS. Oslo 2003.