



## **Fiskernes Hus – Kystkultursenter for Larvik kommune**

Et utkast

Lars A Solberg

Dag O Berntsen

Dag Høibø

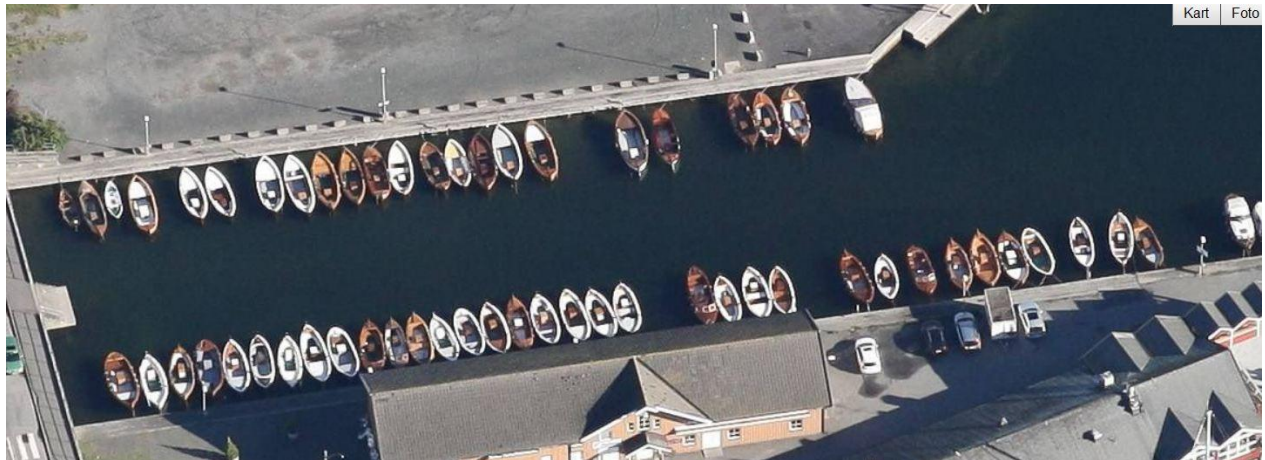
mai 2016



# Fiskernes Hus

## – Kystkultursenter for Larvik kommune

### Innledning



Med den oppblomstrende kystkulturen som kommunen vår har opplevd det siste tiåret, har vi nå en unik mulighet til å samle og bevare fiskeridelen av den maritime historien som finnes i Larviksfjorden. Sjektene fra Wiksten, Ødegården og Johansen i Stavern var landskjente som de beste sjøbåter i sin størrelsesklasse, over to generasjoner. I fiskernes hus har vi alle muligheter til å samle dokumentasjon og historie, samt å huse støttefunksjoner til den landskjente sjektekanalen. Det ligger nå til rette for å ta i bruk Fiskernes hus til sin opprinnelige intensjon. Ellers i landet blir tresjekta mer og mer krevende å holde i stand etter hvert som kompetansen forsvinner, og dermed sjelden å se i havnene. Nå kan vi fortsette en trend med å samle disse unike båtene i Stavern, til bruksglede for eierne, og til glede for hele kommunen som den attraksjonen det er. Nøkkelen til dette ligger i volum, med mange båter samlet et sted blir det utveksling av kunnskap, bytting av deler, inspirasjon til å holde båten ved like.

Dette huset skal myldre av gamle og unge, gi opplevelser til alle og muligheter til å lære og mestre håndverk, sjømannskap og gamle teknikker, året rundt! Noen bruksområder som kan tenkes er:

- Fiskerboder
- Båtbyggeri
- Motorverksted
- Forsamlingsrom
- Verksted for tauarbeider, fenderknytting
- Kontorer, samlingsrom for maritime foreninger

## Målsetning

Målet for et Kystkultursenter bør være

- Danne et ressurscenter for vedlikehold av distriktets trebåttflåte inkludert motorvedlikehold
- Dokumentere distriktets maritime historie innen sektoren fiske / småbåtbygging
- Engasjere ungdom i håndverk og sjøkultur
- Danne et sosialt treffsted for maritimt interesserte av alle aldre

Det vil være naturlig å la den daglige driften forestås av en stiftelse som sørger for at kommunens intensjoner blir ivaretatt på beste måte for befolkningen.



**Herman Enger Aas og bestefar Erik Enger forbereder første oppstart for sesongen**

## Hvorfor Kystkultur – og hvorfor nå?

Vi som har observert trebåtbestanden over snart 40 år, har uvergelig sett båter bli solgt ut av distriktet, utrangert og forsvinne. Båtbyggeriene i Larviksfjorden leverte fantastiske bruksbåter, men levetiden er for lengst overskredet flere ganger. Det var helt akseptabelt at en jernklinket tresjekte var utslitt og usikker etter bare 25 - 30 år. For de fleste med erfaring fra bilhold, ville dette være en høyst akseptabel levetid. Men forutsatt at treverk og båtsøm vedlikeholdes riktig, er det ingen umulighet å holde båtene i orden 50, 70 eller 100 år. Det er flere av båtene i Kanalen som har rundet 60 års alder.

Trebåtbyggingerne i Larviksfjorden var kanskje ikke landskjent (bortsett fra kanskje Wiksten), men blant sjøvante hadde båtene ry for soliditet, sjøstyrke og praktiske løsninger. Det er faktisk stor forskjell i spanteriss, materialvalg og byggemåter. I Larviksfjorden hadde vi Østlandets tøffeste område å teste båtene ut i. Rakke, Svennerflaket og området ved Bramskjæra, har sin spesielle karakteristikk, bølgeform og intensitet, som gjennom utvikling og bruk ga båtene sin spesielle form og utførelse. Sammenligner man med for eksempel en Grimstad-bygget snekke, finner man i våre lokale sjekte spesielt sjøsterk form, kraftige spanter, tykkere bord, bedre innredning for enkelt vedlikehold.

Dette er noe kommunen bør være stolt av, og bidra til at det er klima for å ta vare på våre lokalt bygde båter. Trebåtpuss er ikke for alle, men med et miljø hvor det er lett å få både inspirasjon og hjelp, kan et felles løft bidra til at reparasjoner som ikke kan forsvares rent økonomisk, allikevel vil bli utført på båter som bare fortjener det. Fredriksvern Kystlags Z-96 var i en slik forfatning at ingen ville løftet et bryn om den gikk på bålet. Allikevel gikk en dugnadsgjeng på, og sto i 6 vintere i et uoppvarmet skur, skiftet 1200 spikere, nesten alle spantene, flere bord, og bygget alt inventar opp igjen fra bunnen. En samlet jobb på minst 1500 timer, men så var til gjengjeld verdens siste Stavernsjekte med originalmontert Kvikk-motor fra Stavern reddet for mange tiår framover.



Etter over 60 år med slit på sjø og land er det noen skader som går igjen. Den øvre bordgangen blir først svart innunder fenderlista, før det etter noen år kommer råte. Dette er en nesten universell skade, som enkelt kan repareres og forebygges, men som går over ambisjonene for en

"5-kvelders" årlig båtpuss ved kanalen. Verre er det når kjølen fryser i stykker, akterut ved motoren, fordi båten ligger ute for lenge og opplever frost de første nettene etter opptak.



Mange andre steder er tresnekka, som for 40 år siden var nærmest den eneste båttypen nå redusert til enkeltbåter, litt trøstesløst plassert mellom svære cabincruisere. I Stavern har vi dem på utstilling - og for en utstilling! Ukentlig får vi tilbud om å overta båter fra hele Østlandet, men vi må si nei pga kapasitetsproblemer. Tenk om vi kunne komplettere samlingen med "nye" gamle Ødegården, Wiksten, Thorsen, Varild og Johansen-båter, vise fram håndverket og tenne nye ambisjoner! Samtidig må vi holde samholdet sterkt, slik at interessante båter ikke forsvinner fra kommunen dersom det kan unngås. Dette er en vanskelig og følsom oppgave, hvert år selges 2-3 båter ut av kommunen, men hittil har de blitt erstattet av innkjøpte båter fra andre distrikter. Stavern oppfattes kanskje som stedet man drar for å skaffe seg en fin trebåt. Det er hyggelig det, men ikke bærekraftig over lengre tid. Det har også vist seg at båter i "eksil" har vesentlig mindre sjans for å klare seg på grunn av mangel på et miljø å støtte seg på.

### **Motorhistorie**

Norge hadde i forrige århundre en stor og fargerik båtmotorindustri, men pt. er samtlige nedlagt eller degradert til mariniserings-verksteder for utenlandske bilmotorer. Fabrikker som Marna, Sleipner og FM produserte til sammen rundt 60.000 motorer, men de siste 30 år har gjort store innhugg i denne bestanden. Når det ikke lenger produseres deler er det selvsagt nødvendig å sørge for at motorene varer så lenge som mulig. Miljøet i Sjøtekanalen har vist at selv 60 - 70 år gamle motorer kan vedlikeholdes og fungere driftssikkert og pålitelig. Vi kaller det "Lyden av Stavern" – den rolige dunken fra en bensinmotor med stort svinghjul og vridbar propell.

Mens andre samler motorer i svære museer for å dokumentere mangfoldet, er vi mest opptatt av daglig bruk og nytteverdi. Men 70 år gammel teknikk krever kyndig bruk og riktig vedlikehold, og enkelte slitedeler må faktisk byttes hvert 30. år. Enkelte reparasjoner kan være uoverstigelige for den uerfarne, mens det for gamlegutta er en rutinejobb. Men det kreves kompetanse og verktøy. Et motorverksted på brygga vil bli en fantastisk ressurs for å beholde Lyden av Stavern i mange tiår framover.

## 1. etasje:

### Fiskerboder



Det er i utgangspunktet p.t. 3 fiskerboder, som hver huser 4 fiskere. Fiskerbodene er tenkt restituert til opprinnelig funksjon, og leiet ut til fiskere som de har vært i alle år. Noen endringer bør kanskje vurderes. Mens Fiskerlaget fram til 2015 har bestemt hvem som skal være leietagere, foreslås et styre som vurderer bruken med jevne mellomrom. Dvs at man må benytte boden som forutsatt til fiskeutstyr og annet knyttet til båtbruk, ikke kun som et lager. Det er viktig med daglig bruk av bodene for at miljøet på brygga skal gjenskapes. Det skal bemerkes at avsetning til fiskerboder i bygget pr. 1.1.2015 var lav, pga Fiskerlagets svært restriktive forvaltning av leieretten. Kanskje er det behov for å benytte også andre deler av første etasje som boder for interesserte. Det er ikke tanken at bodene kun skal kunne benyttes av sjekteiere, alle båteiere i kommunen, må kunne søke bod på lik linje med andre. Imidlertid bør det legges spesiell vekt på fiskeaktivitet, for eksempel tradisjonsrikt hummerfiske eller garnfiske etter laks.



Det er antagelig ikke behov eller ønskelig å utnytte hele 1. etasje til fiskerboder, og man kan derfor tenke seg følgende bruk av de resterende arealer:

## Motorverksted/museum



### Sjektemotorsamling

En viktig faktor i kystkulturen gjennom det 20. århundre var de norske motorfabrikkene. Nærmest på hvert nes ble det konstruert og bygget motorer, også i Stavern ble Fredriksvern Motorfabrikk etablert i 1916 for å forsyne den norske fiskerflåten med enkel og holdbar framdrift. Motorfabrikkene i Norge, som en gang talte ca 170 forskjellige, har alle måttet innstille etterhvert, selv om noen få fremdeles har et delelager.

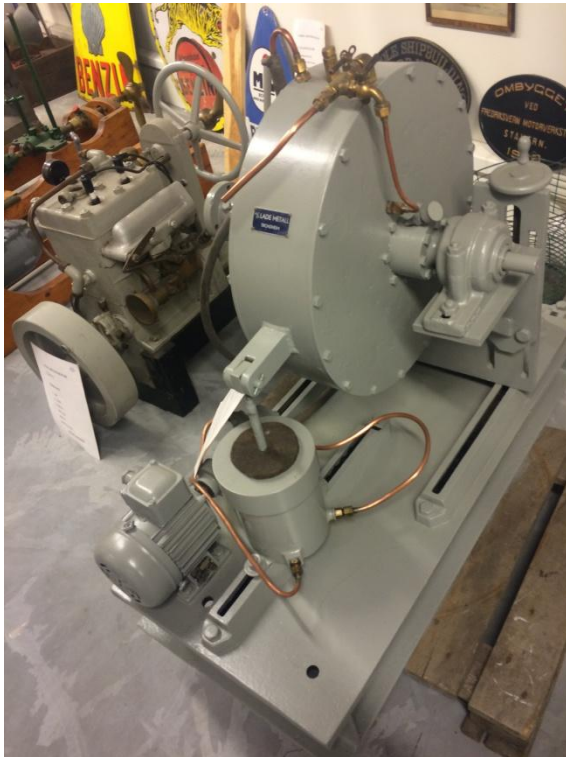
Blant de største utfordringene fremover blir å holde motorparken i sjektekanalen vedlike. Sjektene i Stavern er også unike på den måten at de fleste har klassisk norsk motor. Det er i de fleste tilfeller flere tiår siden deler ble nyprodusert, og nå er det om å gjøre å ta vare på de riktige delene fra defekte motorer. Vi ser for oss å opprette et kombinert verksted og museum som ikke bare viser en statisk samling av et størst mulig utvalg motorer, men som også hjelper til å holde de eksisterende motorene funksjonsdyktige og sikre for bruk i båt.

Pt. har vedlikeholdet fungert i privat regi, og til dels i Kystlagets lokaler i Skur 13. Det er et sterkt ønske å etablere et enkelt motorverksted i en del av lokalene, muligens i østre storbod (Tor Bergenes bod). Et slikt tiltak vil skape betydelig aktivitet og mulighet for erfaringsutveksling, i siste liten, da dette er teknikk som er i ferd med å gå i glemmeboka. En samling av sjektemotorer (10-15 stk) er tilgjengelig for utstilling umiddelbart, hvorav flere som kan startes og kjøres. Dette vil på sommeren være en fabelaktig turistmagnet, samtidig som det er en nyttig aktivitet for å gjenoppbygge kystmiljøet.



I motorverkstedet ser vi for oss verktøy for motoroverhalinger, delelager, og generell kompetansebevaring. Verktøy som tenkes installert er:

- Dreiebenk for akseltilpassing, trekkør (kjøpes inn brukt)
- Ventilslipebenk (finnes allerede tilgjengelig for utlån)
- Ventilsetefres (finnes allerede for utlån)
- Støping av hvittmetallager (en glemt kunst)
- Kokebad for sylindertopper (finnes allerede tilgjengelig for utlån)
- Dynamometer / vannbrems for motorer. (Fremo har tidligere tilbudt en slik vannbrems for utlån)
- Løftebukk for trygg inn/utheising av motorer (tilgjengelig allerede)



**Vannbrems / Dynamometer**

Spesielt et dynamometer eller vannbrems vil være til stor nytte. Dette finnes ellers ikke tilgjengelig i distriktet, og vil gi sjeekteierne en unik mulighet til å prøvekjøre og justere inn overhalte motorer, under belastning. Uten en slik benk må dette gjøres i båten, og eventuelle reparasjoner må foretas på vannet, i sesongen, når båtlivet egentlig skulle være en glede. Ved å rigge opp en vannbrems kan små og store feil oppdages på et tidlig stadium og repareres før sesongen.

Det kan nevnes at bare de siste tre årene har minst 5 sjakter fått innmontert nyrestaurerte, 50 år gamle norske bensinmotorer, ofte istedenfor mer moderne dieselmotor. Dette er en trend som sikrer at lyden av Stavern får leve videre. For bare 10 år siden var slik tilbakestilling en sjeldenhet.

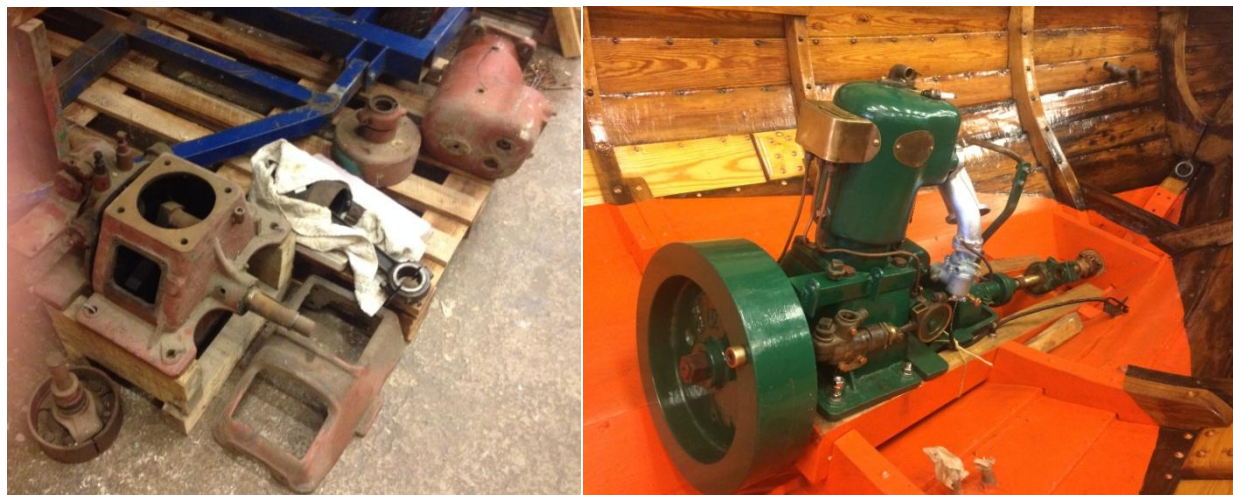
Det er enkelte komponenter i båtene som er slitedeler, selv om livssyklusen er langt over hva som ventes av forbruksartikler i dag. Et eksempel er

reverseringsrøret som regulerer innstillingen på propellvingene, dette slites og kan ventes å holde 10-30 år avhengig av vedlikehold. Når røret ryker er båten ikke lenger manøvrerbar. Et nytt tilpasset rør produsert i et mekanisk verksted kan imidlertid bli så dyrt at det kan få eieren til å gi opp en sliten båt. Verktøy som trengs for å tilpasse slike rør er kun en god metalldreiebenk, og kunnskaper om å slå riktige gjenger. Dette vil kunne løses rimelig i et slikt verksted. Det samme gjelder tilpasninger ved bytte av motor, det er sjelden akselen har riktig lengde.

Kystlaget og miljøet i kanalen har i de senere år tiltrukket seg en stor skare yngre voksne, med stort ønske om å lære kunsten å beherske disse motorene, og det er på tide å samle dette i mere hensiktsmessige lokaler. Det kan være artig å sammenligne arealbehovet med det opprinnelige gulvarealet i Fredriksvern Motorverksted, som var 55 m<sup>2</sup>. Hundrevis av motorer ble maskinert og ferdigstilt her. Med den aktiviteten man ser i Kystlagets lokaler i Skur 13 i Fredriksvern verft de senere år kan man se at et slikt tiltak vi ha mulighet til å gi betydelig aktivitet året rundt.



**Løfterigg for motorer finnes allerede i miljøet.**



**Færd 6 hk motor fra 1947, nyoverhølt og gjenoppbygget av tre defekte motorer, før og etter.**

## Båtbyggeri

Lengst øst i bygget er det et større lokale (Trålbøteriet), som enten kan bygges tilbake til fiskerboder, eller som med letthet kan innredes som båtbyggeri for reparasjoner eller nybygg. Båtene fra Larviksfjorden er i unike i sin sjødyktighet, soliditet og håndverksmessige kvaliteter, men siden det er 40 år siden det ble bygget en trebåt i Stavern, og over 10 år siden det ble bygget på kommersiell basis i kommunen ellers, vil båtene etterhvert trenge utskiftninger av bord og generell oppgradering. Mens kompetansen ennå er tilgjengelig måtte dette vært en strålende anledning å gjenskape trebåtbyggingen og samtidig sørge for at flåten av trebåter får forlenget livet. Det er i prinsippet mulig å oppnå en levetid på flere hundre år for slike båter, med rett vedlikehold og nødvendige utskiftninger av bord, kjøl, spanter etc.



**Utskiftning av kjøl og bunnbord på Z-655 Garibaldi, bygget ved Ødegården 1952.**



**Z-337 Mjølner (Johansen og Wiksten, 1936) får ny akterstevn.**

Det er sannsynligvis ikke lenger marked for en fulltids båtbygger som leier på kommersiell basis. Men det er stort behov for et lokale der viktige reparasjoner kan gjennomføres for private eiere av bevaringsverdige båter. I trålbøteriet kan det etableres et båtbyggeri med verktøy, hvor enten prosjekter gjennomføres i fellesskap, eller ved at enkeltpersoner kan leie plass for en tid for å gjøre større reparasjoner. For tiden er det hele 4 tilgjengelige båtbyggere i kommunen!



**Nybygging av sjeke i Skur 13, Fredriksvern verft. Tore Johansen 2016**



**Tore bygger båt med stø hånd**



**Nybygging av sjekte "Milla" på Ødegårdens maler, Glenn Svanberg 2006.**



**"Milla" ferdig og klar for fjorden (2007)**

## Restaurering



**V-16-SR "Anna" fra 1949. Restaurert 2011-2012 av Herman og Petter Aas, delvis stående under åpen himmel.**

Gjennom 20 år har kystlaget og private samlet verdifulle, eldre båter som er lokalt bygget, og som fortjener en innsats for å gjenoppstå i fordums glans. Enkelte av prosjektene er tatt hånd om av private eiere, som har sett verdien i å gjenskape fortidens arbeidshester, som i eksemplet med V-16-SR over. Økonomisk sett koster det heller lite av seg, men et lite puff i form av tak over hode i en periode kan være det som skal til for å redde nok en unik båt fra St Hans bålet. Pt finnes 3 spesielt gode objekter å ta tak i, som vil ha enorm verdi for autentisiteten til et bruksmuseum som sjektekanalen er.

### **Z-126 "Ocean II"**

Varild-sjekta Ocean II, som Kystlaget eier, er en svært het kandidat for et slikt prosjekt.



**Z-126 Ocean i 1997**

Ocean er en svært viktig båt for distriktet, siden det er en autentisk båt av en type som er en overgangsform mellom seil og motor. Den er bygget i Skiringssalsgate på Torstrand, på Varild båtbyggeri, som ble overtatt av Gustav Wiksten på slutten av 30-tallet. Vi kjenner kun til en eller to andre Varildbåter som eksisterer i dag. Vel så viktig er det faktum at den er meget nøyaktig oppmålt og dokumentert, i form av tegninger som er arkivert på Norsk Sjøfartsmuseum, som erketypen på en østnorsk motorsjekte. Det finnes ingen andre båter fra vårt distrikt (Skagerrakkysten) som er dokumentert på lignende nivå, men det finnes fremdeles hemmeligheter å vriste ut av skroget.

### **Z-296 "Marit"**



**Z-296 Marit i krana på Svenner fyr, der hun ble tatt opp hundrevis av ganger i årene 1944-1980**

En annen lokal skatt som står på vent for restaurering er V-13-SR / Z-296 Marit, som led skipbrudd ved Svenner i 2010. Båten er en 1944 Wiksten, altså en arvtager av Z-126 Ocean. Denne båten står på lager i påvente av fasiliteter for reparasjon av kjøll og bunnbord. Marit har en betydelig og interessant historie som transport for fyrvokter Sverre Eriksen på Stavernodden og Svenner fyr.

### **Z-714 "Serine"**

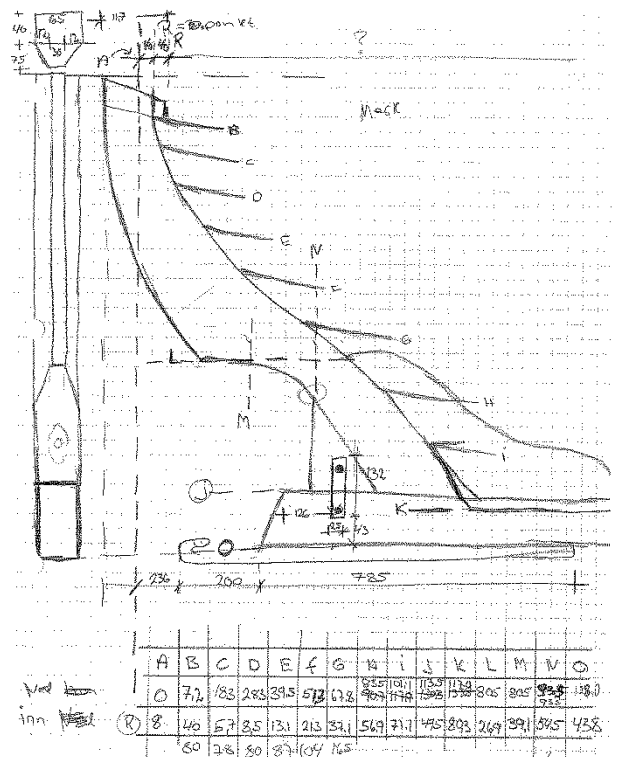
Serine er en nyere båt, delvis restaurert, men satt på hold av Kystlaget Fredriksvern, da det ble oppdaget større råteskader enn først antatt. Serine er en Ødegården fra 1960.



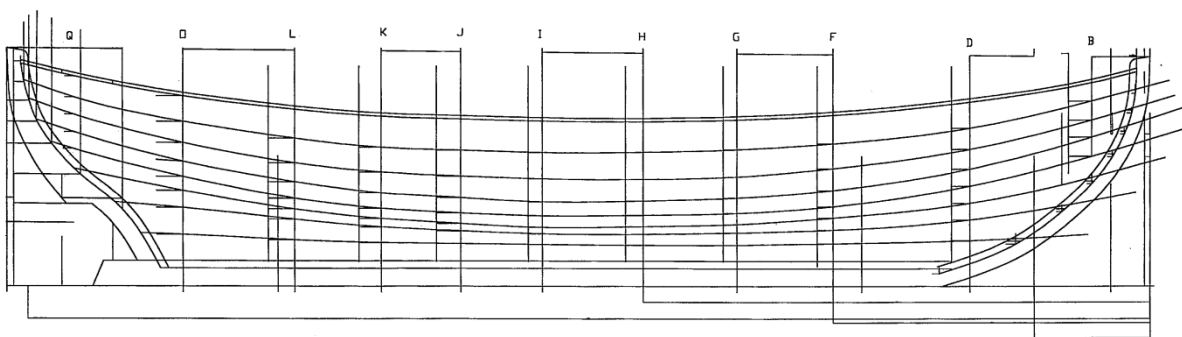
## Oppmåling

De flotte båttypene i Larviksfjorden har vært så allestedsnærværende at man hittil ikke har tatt seg bryet med å dokumentere dem. Siden det i Stavern både finnes kompetanse for oppmåling samt tegning kunne dette være en svært viktig del i å ta vare på kulturarven i Larviksfjorden. Vi som tilbringer fritiden i Sjøtekanalen ser selvsagt forskjell på båtbyggerne, men hvordan sikre dette for ettertiden? Skikkelige tegninger er en av forutsetningen i så måte.

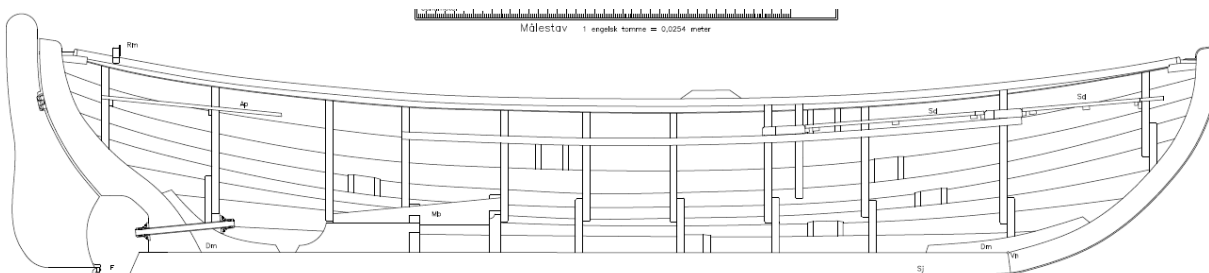
De mest korrekte tegningene som eksisterer over en typisk åpen fiskersjekte, er som sagt tegningene fra oppmålingsprosjektet Ocean II, fra 1996-98. Oppmålingen ble utført av Kystlaget Fredriksvern og tegnet ned av Lars A Solberg i 1998.



Ocean II sin akterstevn, håndskisse av Terje Planke



Ocean II sine linjer, overført til data



Ferdig tegning av Ocean II, utsnitt i sentralplan



## Modellbygging

Ut fra oppmålingstegninger kan gode modeller lages, her vises en modell laget av Ocean II, basert på tegningene fra Kystlaget.



Modell av Ocean II i skala 1:10

## Barn og unge

Kystkultur har en kraftig appell til barn og ungdommer. Noen ideer som kan realiseres i forbindelse med et kystkultursenter er kurs i tauarbeider, fletting av fendere etc. Spesielt ferdigflettede tau fendere er det stor pågang etter, og det kunne være et marked for å la ungdommer lære kunsten, som leverandører til sjektekanalen og eventuelt andre med interesse for produktet. Teknikken er svært enkel å mestre med god veiledning.

Bygging av småbåter, type flatbunning, evt pram er også en aktivitet som kan gjøres, eventuelt i samarbeid med Thor Heyerdahls snekkerlinje. Det er flere videregående skoler i landet som har båtbyggerlinje.

Motorer er alltid fengende for ungdom, og sjektemotorene er med sin enkle konstruksjon ideelle til å formidle virkemåten for forbrenningsmotorer. Også her ser vi en mulig kopling til THVS og linjen for Teknisk Industriell Produksjon. Inntrykket en slik motor gir, når den blir startet for første gang, kan gi et barn merke for livet. I positiv forstand.

Av aktiviteter som allerede springer ut av miljøet i kanalen vil vi nevne den årlige fisketuren i kystlagets regi, der barn blir med i tresjekter og fisker av hjertens lyst.

## 2. etasje:

### Forsamlingslokale

Over Trålbøteriet, lengst øst i lokalene, er det et større rom som opprinnelig var tenkt som forsamlingslokale for fiskerne og andre maritimt interesserte. Det er ønskelig at dette rommet kan gjenoppta oppgaven som storstue for kystkulturen i kommunen.

Man kan se for seg at Stavern Sjømannsforening kunne få tilholdssted her, i symbiose med den øvrige aktiviteten. Hvem vet hvilke maskinister som kan vise gamle kunster for jyplingene med sjektemotorer?

### Øvrige lokaler

Avhengig av romindelingen i 2. etasje, tenkes arealene benyttet av forskjellige organisasjoner, med tilknytning til det maritime miljøet. Man tenker da på kontorfasiliteter for feks.

- Kystlaget (Seilmakerloft)
- Stavern Sjømannsforening (Forsamlingslokale)
- Bibliotek for maritim litteratur
- Annen museumsaktivitet
- Andre organisasjoner

Fortrinnsvis organisasjoner med maritim tilknytning.

## Konklusjon

Miljøet i sjektekanalen har i flere år vist at kompetansen er i toppklasse i landssammenheng. Kystlagets egen Z-96 ble på Forbundet Kystens landsstevne i Sandefjord tildelt pris for beste vedlikeholdte åpne trebåt. Tidligere er sjektekanalen æret som beste samling av åpne trebåter. Og i Risør 2015, der 4 av kanalens båter deltok, vanket det pris for renovering. Med et fantastisk miljø som har levd uavbrutt i kanalen i over 80 år, med unge mennesker med pågangsmot og skaperkraft, samt en gjeng veteraner som ennå har mye å gi, kan det ligge til rette for en virkelig unik kulturinstitusjon på brygga i Stavern.

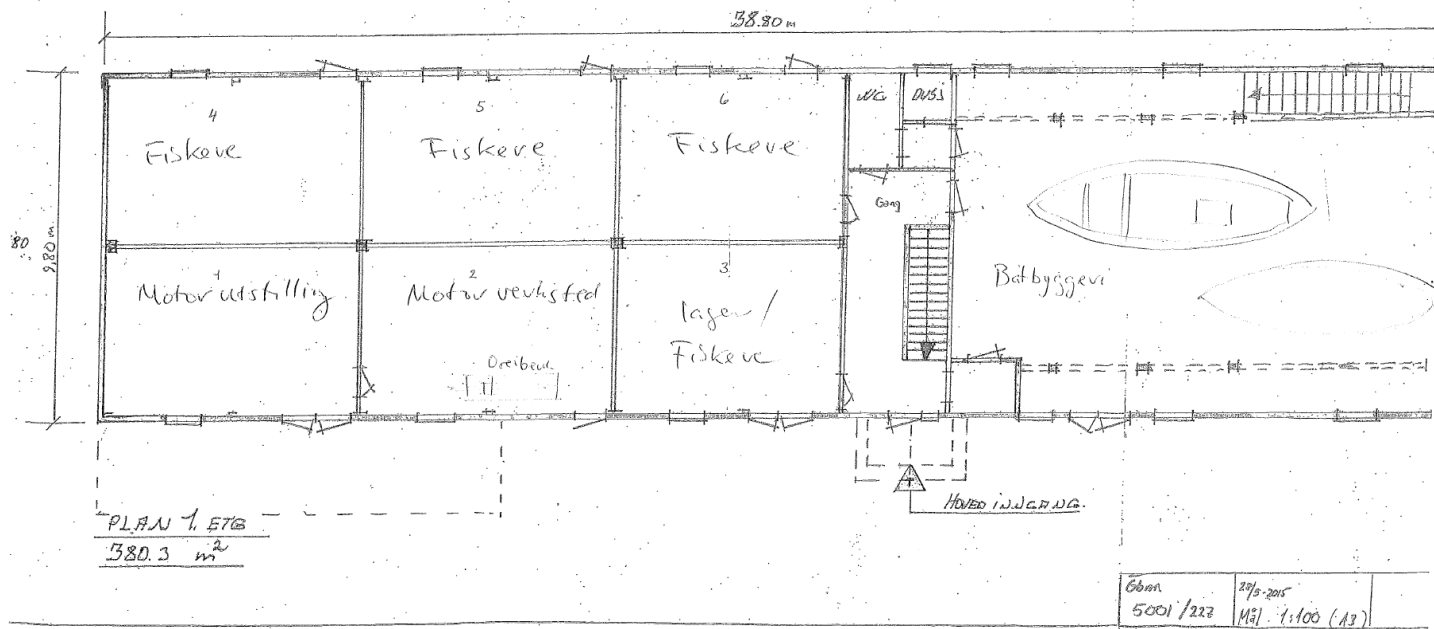


Stavern, 24.08.2015 (revidert 14.06.2016)

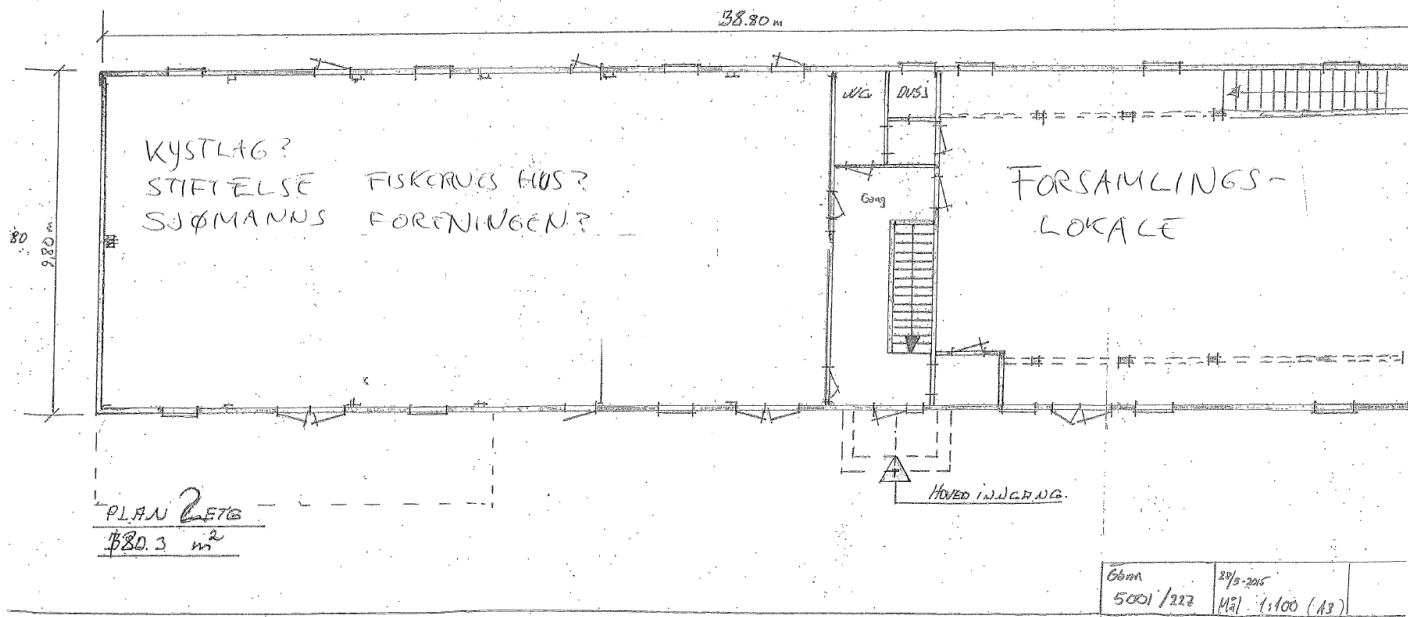
Lars Aksel Solberg

Dag Oscar Oppen Berntsen

Dag Høibø



Forslag til disponering av 1. etasje



Forslag til disponering av 2. etasje