

## KULTURMINNER PÅ KJØL



Flytende kulturminner var temaet for Harstad Historielag sitt åpne møte onsdag 18.april. på Høgskolen. 6 damer hadde funnet temaet interessant sammen med 30 godt voksne mannfolk. Det var ivrige menn som mer eller mindre sjøl hadde jobbet med en eller flere av de verneverdige båtene i vårt nærmiljø. Vi fikk høre om to vellykkede prosjekt som restaurering og bruk av Anna Rogde og Folkvang. Og vi fikk høre om to entusiastiske og optimistiske planer for å få restaurert båtene Veslegut og Grytøy.

### Anna Rogde



Oddvar Eriksen orienterte om Anna Rogde og kalte skuta for en av verdens største maritime kulturskatter. Hun er en internasjonal stjerne. Det er den eldste flytende skonnert, bygd i 1868 ved Bangsund skipsverft i Namsos. Allerede i 1872 brakte hardangerskipperen Isak Rogde båten opp til Kjøtta og siden har den vært en viktig båt for frakt og salg av klippfisk i minst tre generasjoner i Harstadområdet, før den på 80-tallet ble brukt til bl.a. skoleskip. I 1990 ble det gjort et initiativ for å kjøpe båten tilbake til Harstad. Og fra en av møtedeltakerne, Bendiks Norman, fikk vi høre om turen da de hentet båten.

I dag er det en Stiftelsen Anna Rogde som eier skuta, mens Sør-Troms museum sørger for driften i samarbeid med Anna Rogdes venner. Foruten å tilby klasseseturer og dagsturer, satser en nå på «Ski and sail», en seiler ut med vinterturister som så klatrer opp på fjelltopper og kjører ned til båten igjen

og blir plukka opp for å dra på nye utfarter. De har frakta både engelsmenn og sveitsere i det siste på slike turer.

## Veslegut



Håvard Salen orienterte om Veslegut sin historie. Den ble sjøsatt for 100 år siden fra Framnæs Mekaniske Verksted i Sandefjord, ble brukt i hvalfangst av et norsk-chilensk rederi og seilte med navnet «Almirante Goni». Vi fikk høre både om pionervirksomhet i hvalfangst og om dramatiske hendelser i Antarktisk. Båten kom til Norge via Spania. I 1939 ble den brukt av den norske marinen som vaktskip og fikk da en annen kanon om bord. Tyskerne satte båten inn i den samme tjenesten under krigen, men da var navnet «Ratte». Etter krigen ble hun bygd om til et rent frakteskip og fikk navnet Veslegut igjen. Ikke så lenge etter ble den omgjort til fiskefartøy og ble en av de bedre sildesnurperne. I 1968 brøt det ut brann i båten og den ble kondemnert. Swendsen fra Bolga i Meløy kjøper vraket og bygger den om til frakteskip igjen, men båten får nå navnet «Bolgagutt». Hun frakter alt mulig i langs kysten og rundt i Nordsjøen. Så gjør hun tjeneste som «stand-by-fartøy» ute ved oljerigger. Hun skifter eiere og får navnet «Ulla-Brith». I 1974 kjøper Steinar Eide fra Kvæfjord båten for å bruke den til sandføring da sykehuset i Harstad ble bygd, og navnet var da «Eide junior». I 1979 blir båten bygd om til brønnbåt for frakt av sei fra seinøter. Som brønnbåt for oppdrettsnæringa havner båten i Hammerfest og Havøysund og får nå navnet «Frode junior». I 2000 er hun i Tromsø og får navnet «Veslegut» tilbake. Det er mye skrapjern i dette skroget, så opphuggerne er interessert i båten. Da er det Swendsen igjen redder båten. Veslegut Samvirke eier nå båten og Håvard Eide med mannskap henter den og får den tilbake til Kvæfjord hvor den ligger ved egen kai. Restaureringsarbeidet er kommet godt i gang, men foreløpig konsentrerer de seg om å få båten operativ, stelt og sikra. Det er mye arbeid som trengs for det. Prosjekt for bruken av båten er avhengig av interessenter og ideer for ikke å nevne penger. Men dette er en båt med ei rik maritim historie for landet og det er få stålbåter som er verna. Her har vi en klinka båt med tykke stålplater.

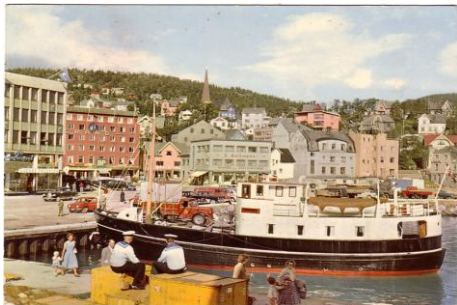
## Folkvang



Ole-Magnus Ellefsen fortalte om Folkvang. Det er ei 55 fot stor Skandferskute også 100 år. Nils Skandfer var en betydelig nordnorsk båtbygger og konstruktør for den moderne fiskeflåten som ble bygd opp i vår landsdel. Vi fikk høre om da båten på 90-tallet slet seg og sank i Oslofjorden. Da engasjerte Astafjord Kystlag seg og fikk båten for kr.20.000 etter at den hadde ligget på bunnen i Oslofjorden i flere år. Ved hjelp av bl.a. havnesjefen, den tidligere KMV-direktøren P.M. Hansen, fikk de heva båten og frakta den til KMV med forsvarets landgangsfartøy Sørøysund. Fra Harstad ble den så slept til Grovfjord og restaurert her. Kystlaget førte båten tilbake til sin opprinnelige form. Båten er derfor en flytende museumsgjenstand etter Nils Skandfer.

Seilene bakes på gammelmåten. Tauene settes inn med tjære. Innvendig er lugarer og skott nær det opprinnelige. Lasterommet er innredet med et stort spisebord, bysse og fasiliteter. Folkvang har passasjersertifikat for 12 personer. Båten blir brukt, så det er høvelig bra økonomi i drifta av båten.

## Grytøy



Johs. Sørvoll fra Venneforeninga for MS Grytøy fortalte litt om denne yngste båten. Den ble levert fra Vaagland Båtbyggeri i 1954 og satt i fergedrift mellom Grytøy og Harstad. Senere gikk båten i fart også på Bjarkøy. I 1973 ble den overtatt av Troms Fylkes Dampskipsselskap (TFDS) og ble året etter satt inn i fart i Kvæfjorden. I 1982 ble båten solgt ut av landsdelen, bla brukt i Sjøheimevernet og som turistbåt i Trøndelag. På 90-tallet var den både husbåt og turbåt i Oslofjorden.

2011 ble den besluttet tvangssolgt av Asker og Bærum tingrett. Da ble den kjøpt av Venneforeninga for kr. 15.000,- 4 fra Venneforeninga var til stede på møtet; Gunnar Nilsen, Svenn Samuelson, Ole Skjelstad og Johs. Sørvoll. De arbeider nå med å få penger til henting og vedlikehold av båten. Det var en optimistisk gjeng som hadde fått start på motoren.

## Fartøyvernseter



Birger Mikkelsen fra Fartøyvernseter fortalte om stor aktivitet og god kompetanseoppbygging hos dem. Det er 18 personer som arbeider der og om sommeren er de oppe i 30 personer og kan komme

fra opptil 11 forskjellige nasjoner. For det er få båtbyggere i Norge så det er vanskelig å rekruttere her til lands. Fartøyvernssenteret tar vare på håndbåren kunnskap. Senteret har to sliper, en for 60 og en for 80 fots båter. I dag fungerer de og som nødhavn for en del verneverdige fartøy som de holder flytende ved å se til og passe på dem. Senteret har også bygd opp en base over deler som fartøy kan ha bruk for.

## Debatt



Møtet ble ledet stramt av HT-journalist Knut Godø som prøvde å hindre innlederne i å gå for langt over sine tildelte 10 minutter. Han beskrev sjøl forholdet til båt som ekteskap og forholdet til hus bare som eierskap. Etter kaffe og noe å bite i, startet debatten som Godø innledet med å spørre hva drivkraften er for slike mer håpløse prosjekt; galskap eller naivitet. Flere vektla at vår kystkultur har noe med vår identitet å gjøre. Vi har vår kultur knytta til havet. Vår ære og vår makt har våre kvite seil oss brakt, ble sagt. Og disse nasjonale klenodiene, eier vi ikke, de må vi overlevere i brukbar stand til neste generasjon.

Vi må synliggjøre vår kulturarv på kjøp. Riksantikvaren har 800 millioner til bygningsvern, men bare 40 millioner til båter. Det ble ønsket at disse fire båtprosjektene her, kan samarbeide og bistå hverandre. Men bør vi bygge en overbygging av disse prosjektene for å kunne påvirke sentrale myndigheter til mer aktivt vern. Til dels kan Fartøyvernssenteret være en rådgiver, men også de sliter med penger fra de samme myndigheter. Sør-Troms Museum ble og utfordret.

Men også disse to vellykkede prosjektene som Anna Rogde og Folkvang, må synes mer. Anna Rogde for eksempel må være mer i byen enn inn under Gangsås. Disse båtene med seilføring, er attraktive fotomotiv for det gir opplevelse bare å se dem.

Møtedeltagerne etterspurte også andre prosjekt som for eksempel Tjeldsundferga. Det var tydelig et tema som fenget godt og engasjerte mange.

Ref. Frode Bygdnes