

# Klassiske linjer

MEDLEMSBLAD FOR KLASSISK TRESEILER KLUBB NR. 23 APRIL 2015



---

# Seilermiljøet i Bergen i begynnelsen av 1900-tallet



Dokken med Dokkeskjæret, ca 1905.

---

Mange sitter på gamle skatter i form av billedsamlinger fra svunnen tid. Det er ikke alltid så lett å tolke eller verdsette slike samlinger hvis en ikke har litt opplysninger om tid og sted, om hvem og hva som er med i historien.

■ AV ARNE HASSEL FOTO: FAM. HASSEL

**M**in farfar, Kaspar Hassel, var en dyktig fotograf som etterlot seg en stor samling av glassplater og filmer fra begynnelsen av 1900-tallet. Som aktiv seiler og mangeårig medlem i Bergens Seilforening er det ikke så unaturlig at en stor del av fotomaterialet handler om nettopp seiling. Selv overtok jeg negativene tidlig på 70-tallet og kopierte litt i små-format, men senere har jeg gått gjennom alt og forstørret, systematisert, og satt i album. I tillegg er hele arkivet digitalisert. Min far var også interessert i fotografering og seiling, og både han og andre i familien bidro med å fortelle historiene rundt en del av bildene.

### Seilforeningene – den spede begynnelse

Den første offentlige kappseilas i Bergensområdet ble avholdt i Hjeltefjorden under fiskeriutstillingen i Bergen i 1865. Seilasene bidro til å teste de forskjellige båttypers fart og sjødyktighet og var således viktige i utviklingen av både bruks- og lystbåter. Den tradisjonelle bruksbåten på Vestlandet var Hardangerbåten med røtter tilbake til før vikingtiden. Ellers var losbåter og forskjellige større fiskebåter representert.

Med bakgrunn i maritim næringsvirksomhet var det ildsjeler som mente at alle med båter burde slå seg sammen og

drive med kappseiling for å fremme seilporten. Slik ble Bergens Seilbaadforening stiftet i 1872. Medlemmene skulle betale månedlige kontingenter som skulle dekke utgifter til premier. Blant de første som var med i foreningens styre hadde mange bakgrunn i næringslivet, folk med de større båtene var ikke uventet kjøpmenn, fabrikkere og skipsbyggere. Repslagere og seilmakere var også "nyttige" medlemmer. Ellers var det folk fra de fleste samfunnslag og yrker.

Brukseier Wilhelm Frimann Meyer ble valgt til formann i 1890, og med ham fikk foreningen en god utvikling med en aktivitet på helårsbasis. Han ønsket at utviklingen av båtmateriellet skulle få en internasjonal profil, og favoriserte etter hvert de større båtene. På bakgrunn av denne utviklingen ønsket noen unge menn med forankring i middelklassen å gå sine egne veier. De startet Ran Seilforening på Nordnes i 1894 med fire båter, alle av den tradisjonsrike oselvartypen. Således fikk de to foreningene en litt forskjellig profil både sosialt og utstyrmessig, selv om Bergens Seilforening også viste et stort mangfold i begge henseender.

### Puddefjorden – arnestedet for seilporten i Bergen

I 1877 inngikk Bergens Seilbaadforening en avtale med Havnevesenet om at en

kunne legge ut fortøyninger i området ved Dokken, og dette ble seilforeningens samlingssted helt frem til etter siste krig. Dokken lå ganske sentralt beliggende i Puddefjorden, nærmest i hjertet av byen. Her fikk Seilforeningen kjøpt egnete klubblokaler i 1898, Møhlenprisboder 1, men de ble ødelagt av brann bare fire år senere. En ny murbygning ble besluttet oppført, og denne sto klar til bruk i 1904. Det var imidlertid behov for båtskur til vinteropplag, dette ble bygget helt innerst i Store Lungegårdsvann, innenfor Puddefjorden. Det var bare i bruk fra 1915-20, så måtte foreningen ut og bygge nytt på Storholmen i Åsane, etter at flere alternativer hadde vært vurdert, både på Askøy og i Os.

Ran Seilforening hadde de første årene tilhold i Sandviken, men fikk leie sjøboder på Verftet fra 1896, der det var plass til ti båter. Verftet ligger i samme område som Dokken, og nå hadde seilermiljøet fått en felles arena med Puddefjorden og Byfjorden som nærmeste regattabane. Mange idrettsforeninger hadde sine klubbhytter på Byfjellene. For Ran var det derimot naturlig å tenke sjø fremfor fjell, og rundt århundreskiftet dro medlemmene mot vest for å leie lokaler i Anglevik nord på Lillesotra. Tre år senere hadde de kjøpt materialer til eget bygg på samme sted, og under formannen Leon Jensen





Et tidlig bilde (1903-1908) fra havnen i Gødøysund, der vi ser flere større spissgattere ankret opp.

ble Ransheim oppført påsken 1903. Leon Jensen ble senere medlem av Bergens Seilforening.

### Båttypene – tradisjon og utvikling

Færingene, og ikke minst de større seksæringene var vanlige som bruksfartøy for kystbefolkningen. Særlig var oselvaren, med Gogstadfæringen på stamtavlen, en båttype som var høyt verdsatt med sine smekre linjer. Dette var åpne båter uten ytre ballastkjøl. De kunne både ros og seiles og hadde blitt brukt gjennom århundrer som transportmiddel for bønder og fiskere. Og fra distriktene rundt byen var det mange svært dyktige seilere. Båtene krevde mye av sitt mannskap som

under vanskelige forhold selv måtte kompensere for vind og bølger med smidighet og raske forflytninger ombord hvis fart skulle oppnås og kullseiling skulle unngås. Det var nok en av grunnene til at båttypen ble så populær også til lystseilas og kappseilas, en popularitet som den har beholdt helt opp til våre dager. Avhengig av båtstørrelse og mannskapets dristighet var det flere klasser etter seilareal. Fra 1911 ble båtene delt inn i 8 kvm sprø, 10, 13, 15, 17 og 20 kvm, ja helt opp til 25 kvm.

Rundt århundreskiftet var det fremdeles en rekke forskjellige båttypen å finne i bøyene til Bergens Seilforening. Man hadde forlengst gjort forsøk på å dele flåten inn i klasser etter båt lengde og



Oselvareseilas i 30-årene. Etter gensen å domme hadde minst en av mannskapet bakgrunn i Brann fotballklubb.



hurtighet, der målet dengang som nå var at hver klasse skulle kunne konkurrere på like premisser. Bilder fra den tiden viser at de mindre båtene med bakgrunn i lokal byggetradisjon var tallrike. Om de ikke var egnet til havseilas var det gode muligheter til å arrangere seilaser i relativt smult farvann inne på Byfjorden eller i byens omegn.

De større båtene før og litt etter århundreskiftet var gjerne bygget som spissgattere, med stor bredde og gode sjøegenskaper. Deres forbilder var ofte losbåter og redningsskøyter som kunne tåle mye vær.

Med gaffelrigg og stor seilføring kunne de likevel hevde seg bra i konkurransen med de såkalte R-båtene som etter hvert vant innpass som rene regattabåter. Disse båtene var bygget etter R-regelen der vår egen Johan Anker var en pådriver i utviklingen internasjonalt. Regelen favoriserte fart fremfor gode sjøegenskaper i dårlig vær, og resulterte i de langsmale båtene med særdeles stor seilføring og lange overheng. I motsetning til dagens entypebåter var det vanlig at hvert fartøy ble bygget etter ny design, der båtkonstruktøren fikk prøve og feile, noe som gjorde byggingen relativt kostbar. Den heller tungvinte og arbeidskrevende gaffelriggen måtte rundt 1914 vike for den mer effektive bermudariggen med ett enkelt storseil.

### Seilsporten – sett i større idrettsperspektiv

Seilsport var kanskje ikke noen massesport for over 100 år siden, men det var ►

Fra en av seilaserne i 1908-1910. Utsikt mot Damsgårdsfjellet. Et større marinefartøy ligger i bakgrunnen, og det er mange skuelystne i småbåter rundt.

Regatta på Puddefjorden 1908 eller 1910. Deltagerne måtte ta hensyn til både ferger, skyssbåter og oppankrete handelsfartøy. Båten i forgrunnen heter "Venus".





Nasjonalsymbolet rundes på Pudefjorden. Fredriksberg Festning og Nordnes skole i bakgrunnen.



Korrekt antrukne damer med hatt har våget seg utpå for å se seilasen på nært hold.

Her kommer oselvaren "Solveig" med fullt mannskap i fint driv forbi dommerbåten. Pudefjorden ca. 1907.



likevel en god spredning i båtmateriellet og inntektsnivået til eierne. Fra de gamle årbøkene til Bergens Seilforening ser en tydelig klasseforskjell på begge delene. De store 10- og 12 meterne tilhørte gjerne grosserer eller fabrikkieier den og den, og da var en kuttergast eller to fast inventar. De mindre båtene tilhørte folk med en noe lavere sosial status, men felles for alle seilerne var den gleden de hadde funnet i seilsporten, og i friluftslivet ellers. De som ble ivrige seilere var ofte med i andre former for idrett som f.eks. roing, turn og skisport. Både seiling, ski- og turgåing var aktiviteter som kunne dyrkes i lokalmiljøet, og Bergen Turlag ble en felles plattform for mange. Som sjøfartsnasjon i en tid der Norge ønsket å bli en suveren stat var nasjonalfølelsen sterk, og den kom til uttrykk gjennom fremveksten av seilsporten så vel som interessen for roing og skisport.

### Kappseilas på Pudefjorden – en stor begivenhet

Kappseilas ble gjerne avholdt i lokalmiljøet med start i området utenfor Døkken, ytterst på Nordneshalvøya. Kaikapasiteten for handelsflåten var sterkt begrenset i begynnelsen av 1900-tallet, og de store lasteskipene måtte vente ute på redan der de lå som øyer midt i feltet. Også militære fartøyer lå i løypen for regatta, enten det var britisk eller tysk flåtebesøk. Under regatta i 1910 ble det skrevet at (sitat fra W. M. Schjelderup

Bergens Seilforening i 50 aar) "det tyske orlogsskip "Barbarossa" hadde ankret noget for nær startlinjen, men det flyttet sig senere sydover". En interessant billedserie fra årene 1908 og 1910 viser at det var marinefartøyer tilstede, og vi vet at Keiser Wilhelm kom på årlige besøk til Vestlandsfjordene og Bergen.

Det var kanskje ikke så mange deltagere i seilasene, men det var langt flere som deltok som skuelystne, enten fra land eller fra dommerbåten som gjerne var en innleid fjordabåt med kapasitet til mange gjester. De som hadde egen robåt tok gjerne turen utpå for å se konkurrentene på nært hold. Rundingsmerkene var prydet med det norske flagget, godt synlig montert i robåter som var ankret opp.

Etter endt seilas var det festivitas og premieutdeling i klubblokalene. Resultatlisten fra 1909 deler de konkurrerende båtene inn i 6 klasser med underavdelinger, mens en året etter har benyttet inndeling etter seilmeter, fra 5 seilmeter opp til de store 12meterne, der Chr. Bjellands "Magda II og A. Meyers "Venus" vant førstepremier. Og premiene var, som vanlig på den tiden, sølvbeger. Det ble også kjempet om gjevere trofeer, for eksempel "Storegutpokalen", og etter hvert kom det til flere vandrepokaler sponset av næringslivet.

Regattabanen var ikke begrenset til området rett utenfor byen. Et bilde som viser fem seilbåter i vindstille bærer påskriften "Slæb fra Kapseiladsen i





Fra regatta i Korsfjorden sør for Bergen, i 1903.

Korsfjorden 7/6 03". Korsfjorden ligger noen timers seilas sørover fra byen, men utgjorde ikke noen begrensning for deltakelsen. Når det var vindstille var det nyttig å ha ordnet med slep, enten det gikk for damp eller motor.

### Samlingssteder og uthavner – for regatta og sosialt samvær

Hjeltefjorden, Raunefjorden og Bjørnefjorden var også aktuelle områder der det kunne arrangeres regatta. I Bjørnefjorden lå Godøysund med hotell og kaiplass, og ble et naturlig samlingssted ved regatta og ellers under sosialt samvær. Fjorstrand hotel lå rett over fjorden og ble også et reisemål.

Kvalvåg sør på Stolmen var en annen populær havn der seilerne ofte ankrer opp, og stedet er i dag en stiftelse tilhørende Bergens Seilforening.

På samme måte ble Anglevik nord på Lillesotra vest for Bergen tidlig et utfartsmål og klubbsted for Ran Seilforening.

### Vestlandskukene – en spire til vekst

Etter hvert ble hele Vestlandskysten tatt i bruk til regattaformål, også til langdistanse-seilas. I 1913 startet en de såkalte Vestlandskukene, der flere seilforeninger var med. Dette bidro til en oppsving i seilspporten på Vestlandet. I 1918 var det 50-års jubileum for den første og store regattaen i Stavanger i 1868, og det ble arrangert flere seilas der Stavanger Seilforening og Haugesunds Seilforening deltok, samt en

langdistanseseilas fra Haugesund til Godøysund i regi av Bergens Seilforening. Det ble en frisk og fuktig seilas i kuling, men vel fremme var det god anledning til å tørke både seil og sengetøy.

Tilsvarende var Ålesund i nord arena for kappseilas, der bergenseilerne også deltok.

### De hvite svanene – vakre, men vanskelige å seile

I regattasammenheng var det selvsagt viktig å komme fort frem, og båtene var generelt overrigget for å hevde seg i svak vind. Med høy mast og bom som rakk

Etter seilasen tilbake fra Haugesund var det tydelig behov for å luften sengetøyet. De lange bommene gjorde nytten.



Forfatterens farfar med bror i sin første båt, "Uræd". Telt over cockpiten ble løsningen på manglende plass under dekk.



Middagsoppvasken forgikk på dekk. Etter alt å dømme hadde det vært fisk på menyen. "Aagot", 1911.

Fig. 14. Behagelig turseilas med seksæringen "Mary", en gang i 30-årene. Arne Moe Nilssen nyter bølgeskvulp og sveivegrammofon.



godt utover hekken, samt både fokk og klyver og et særlig utsatt baugspryd, var det ikke til å unngå at mastehavariet ble vanlige. Etter hvert ble heldigvis flåten modifisert med en mer praktisk seilføring, i tråd med den nye R-regelen av 1919. De såkalte 75 kvm. krysserne ble nedjustert til 52 kvm., og R-båtene fikk tilsvarende reduksjoner.

### Turseilas – ferie og rekreasjon

Det var selvfølgelig ikke bare hardseilas på regattabanen som var vesentlig. Båteierne brukte sine fartøyer til turseilas når anledningen bød seg, i noen ledige kveldstimer eller i helger og ferier. Cockpiten var kanskje ikke så stor og bekvemmeligheten heller spartansk, men det la ingen demper på gleden av å kunne ferdes på egen kjøll, med familien og bekjente. Den første båten man anskaffet var som regel enkel og primitiv, men som kjent øker ambisjonene med tiden.

Følte man behov for mer underholdning enn det seilassen i seg selv kunne gi, var grammofon eller trekspill greit å ha med på turen. Vel fremme i favoritt-havnen var det nok å ta seg til etter at ankeret var sluppet. Middagsmaten måtte sikres, så det var helt nødvendig å ha fiskegarnet klart om en skulle basere seg på fersk mat noen dager.

Man trengte ikke store båter med god køyplass og andre bekvemmeligheter for å dra på langtur. For alle som var vant til å ferdes i naturen til fots eller på ski var det helt naturlig å legge ferieturen langs kysten, gjerne i en åpen seksæring. Min far foretok mange slike turer sammen med sine gode venner, helt opp til



Lofoten, og det gikk bra med godt sjømannskap. Å ha nærkontakt med hav og kyst gir uforglemmelige opplevelser, og så blir en godt kjent med kysten og havnene.

### **Turseiling for alle – i alle aldre**

Seilporten var såvisst ikke forbeholdt menn, hvert fall ikke i tursammenheng. Hele familien var med, og noen ganger viser bildene at damene var i flertall. De skulle jo innvies i seilportens gleder! Påkledningen var preget av motene den gangen, og hatter og lange skjørt hørte med. Redningsvester var et begrep som var ukjent for de fleste. Når hele familien skulle på tur måtte selvsagt de minste være med også. Den skal tidlig krøkes osv. var kjent da også. Om været ikke var for vanskelig fikk de små komme på dekk og nyte turen.

På store utfartsdager med fint vær seilte man til de gode havnene for å møte likesinnede, og der ble det ankret opp for natten. Her kunne man gå over til "naboen" for en prat eller for å nyte en lunch. Kanskje en liten ankerdram også.

Hvis havnen var god og båtene få var det ikke problemer med å få plass, men når alle i foreningen skulle ut til de populære stedene samtidig kunne det bli ganske folksomt, og det gjaldt å for-  
tøye på en fornuftig måte.

I 1920-årene hadde medlemstallet i Bergens Seilforening passert 500, med over 100 båter. De fleste av disse var rene konkurransebåter klassifisert under R-regelen. Gode økonomiske tider gjenspeilte seg i båtmateriellet, med flere av de store 10- og 12meterne. Båtlaget Ran var mer bundet opp av de klassiske "Ran-båtene", men etter hvert kom også andre båttyper med.

### **Den andre verdenskrigen – Seilforeningen går i dvale**

Det var gode år og fremgang for seilmiljøene også ut på 30-tallet, men så kom krigen med de begrensningene den satte på normal aktivitet. Båtskurene til Bergens Seilforening på Storholmen i Eidsvåg ble rammet under bombardement, og alle lystkuttere ble beslaglagt som represalier for Englandsfarten. Flere seilbåter ble brukt og delvis ødelagt av okkupasjonsmakten. Om ikke det var nok stod mange i fare for å måtte avgi blykjølen på grunn av metallmangelen. ▶



Sommeridyll og felleslunch ombord i "Solo" i 1909 eller 1910.

Kvinnelig innslag ombord i "Solo", på vei ut fra Dokken, 1909-10.





Her er en solid samling av R-båter ankret opp, sannsynligvis en gang på 30-tallet.

I Dokken nektet foreningen å leie ut til NS, med det resultatet at klubblokalene ble rekvirert. Men Seilforeningens aktiviteter fortsatte i det stille hjemme hos medlemmene. Mens de store båtene lå i opplag og eierne håpet de fikk ligge uskadet til krigen sluttet, hadde Ranbåtene fremdeles mulighet til å seile rundt, riktignok i begrenset omfang. Eierne måtte ha med seg såkalt "Grenzsonenbescheinigung" utstedt av Admiral Norwegen. Denne muligheten benyttet min farfar og far seg av, og bildet viser en av turene de hadde til øyene sør for Bergen.

De små båtene som unngikk rekvisisjon førte også med seg en viss frihet ute i skjærgården, der tysk nærvær var mindre påtrengende. Nasjonalfølelsen og trangen til å vise det norske flagget ble veldig sterk, og det må ha vært befriende å vise nasjonalfargene for fotografen.

### Takk

Takk rettes til Kjell Magnus Økland for gjennomgang av historiske fakta, og til hans mentor og inspirasjonskilde Finn Totland. ■

### ■ Kilder

W. M. Schjelderup 1922. 1872-1922. Bergens Seilforening i 50 aar.

Helge Kaurin Nilsen 1994. Dog seiler vi ei blot til lyst. Båtlaget "Ran" 1894-1994.

Fotoarkiv etter Kaspar Hassel og Knut Hassel.



Lystseilas under okkupasjonstiden: Arkitektene Kaspar Hassel og Egil Reimers på Horgo i Austevoll.