

# Teknisk-historisk dokumentasjonsrapport «Brand VI 8mR»



(Norsk Maritimt Museum)

Versjon nr.	1
Dato	28.03.22

Rapport nr.13-2021  
Hardanger Fartøyvernsenter

«Brand VI 8mR»

Teknisk-historisk dokumentasjonsrapport (THD)

Lars Arvid Oma

Hardanger Fartøyvernsenter, rapport nr. 13 - 2021

**Versjon nr. 1**

[Des. 2021]

## Føreord

Denne rapporten tek utgangspunkt i dokumentasjonsarbeidet som bådeigar, S Åge Hjortland, har utført. Han har lagt ned eit omfattande arbeid i å søke opp dokumentasjon om Brand VI, ein klassisk regattaseglar/8mR-båt som vart tildelt vernestatus av Riksantikvaren 20.10.2020.

Eg vil retta ein stor takk til Hjortland, som i stor grad har lagt grunnlaget, og som har vore ein viktig samarbeidspartner i arbeidet med denne rapporten.

I tillegg til dette grunnlagsarbeidet har underteikna og ein kollega ved HFS, verftsformann Ivar Hoflandsdal, gjennomført ei ny synfaring om bord i Brand VI i haust, 25.11.21. Det er også gjort sok i ulike arkiv på jakt etter supplerande dokumentasjon.

Me ser på ein THD-rapport som eit dynamisk dokument der ein kan supplera og eventuelt endra på innhaldet undervegs, etter kvart som det dukkar opp ny informasjon i den vidare prosessen med båten. Bortsett frå byggetekningar, materialiste og målebrev, er det avgrensa tilgang på dokumentasjon av det tekniske ved båten. Det er også avgrensa tilgang på eldre foto, særleg av interiøret. Det meste me har funne i eksterne kjelder er avisartiklar om deltaking i regatta, og info om eigarskap og bruken av båten. Difor er det lagt stor vekt på synfaring og dokumentasjonen som ligg i båten, slik han er i dag.

Norheimsund, 15.12.21

Lars Arvid Oma

## Samandrag

Den klassiske regattaseglaren «Brand VI» vart bygd hos Anker & Jensen Verft i 1921. Eit par år tidlegare teikna konstruktør Johan Anker 8mR-seglaren «Sildra» for ein av kundane sine – som kort tid etter bygginga (1920) vann OL-gull med denne båten («Sildra»), med J. A. Jespersen, Magnus Konow, Reidar Marthiniussen, Ragnar Magne Vig og Thorleif Kristoffersen som mannskap. (Hansen, 1933, side 136)

Denne konstruksjonen var med andre ord så vellukka at Anker bestemte seg for å bygge ein tilsvarende båt til seg sjølv. Den nye båten, «Brand VI», vart difor bygd etter dei same teikningane som «Sildra» vart bygd etter. (Vold & Engen, 2003, s.119)

Anker deltok i fleire regattaer det første året etter at båten var ferdig. Mellom anna segla han inn til siger i sin klasse i K.N.S. Vaarregatta same året (1921) med Brand VI. Året etter vart båten sold til Bjørn A. Malm, som skifta namn på båten til «Top III». I Landsregattaen i Horten (1922), under namnet «Top III», vart det andre plass. Året etter vart båten sold til Bergen, og har sidan den gongen hørt til på Vestlandet. Her deltok båten på vestnorske regattaer. (*Bergens Aftenblad (Bergen: 1889-1942) 1924.08.18*, 1924 s.2) (*Bergens Aftenblad (Bergen: 1889-1942) 1926.06.28*, 1926, s.6)

Ut frå den dokumentasjonen me har kjennskap til, vart «Brand VI» brukt som konkurransebåt fram til rundt 1932. Deretter vart fartøyet nytta som lystbåt/fritidsbåt, til 1975 – då båten vart sett på land under tak, på Misje i Øygarden. Der står fartøyet framleis.

*Brand VI si historie er i denne rapporten delt inn i fire tidsbolkar/periodar ut frå bruksområde:*

1. 1921: Fartøyet ved levering.
2. 1921-1932: Som regattabåt
3. 1933-1975: Som fritidsbåt
4. 1975-2021: Lagra på slipp, med spede forsøk på reparasjon.

*Fartøyet er i denne rapporten delt inn i tre område, med utgangspunkt i teikningane frå 1921:*

- A. Skroget
- B. Rigg
- C. Innreiinga

Me har sett etter eventuelle avvik mellom teikningane og den ferdigbygde båten i 1921. Me har også tolka historiske foto og foto frå tidlegare synfaringar, for å sjå etter endringar.

Under den siste synfaringa 25.11.21 fekk me bekrefta det bådeigare Åge Hjortland har trudd, om at det er gjort nokre mindre endringar i interiøret etter bygginga. Dette betyr at det er godt samsvar mellom byggeteikningane og det opphavlege interiøret.

*Hovudpunkt i endringane, utvendig og innvendig:*

- I. Masta er gjort kortare, med påfølgjande endringar i rigg/seglareal/segl.
- II. Det er ettermontert rekkestøtter og sikringswire/tau.

- III. Det er ettermontert motorfeste til påhengsmotor.
- IV. Det har i eit tidsrom vore glasfiber på skroget. Det er framleis glasfiber på hyttetaket, og det finst restar av dette på skroget under vasslinna.
- V. Det er etter bygginga gjort endringar i interiøret i samband med ettermontering av vasstank, toalett, vask, og spritbrenner.
- VI. Det er montert enkle benkar i forpiggen.

Resultata frå den siste synfaringa tyder på at det opphavlege interiøret i båten samsvarar godt med byggetekningane. Når det gjeld dekket kan saka vera annleis: Byggetekningane fortel at det er brukt «gran» i dekket, med seglduk som topplag. Båten har i dag dekk av oregon pine, utan seglduk. Det er ikkje funne spor etter seglduk på dekket. Det er svært få foto frå denne tida, men det finst eit par som viser eit vanleg dekk, ikkje kvit seglduk (foto s.29).

Dersom omgrepet «gran» (i teikninga) i denne samanhengen tyder «norsk gran», og ikkje «Douglas gran» (Oregon pine), er dekket endra under bygginga, samanlikna med teikningane. Det kan også vera at det ikkje er samsvar mellom teikning og materialval. Uansett, synfaringa i november 2021 viser ingen spor etter at dekket er blitt skifta etter bygginga. Det er heller ikkje spor etter seglduk. Med andre ord er det svært sannsynleg at dekket er det originale, bygd i oregon pine.

Ut frå dokumentasjonen ein så langt har kjennskap til, er det rimeleg grunn til å fastslå at dei største endringane vart gjort etter at båten endra bruksområde frå regattabåt til fritidsbåt. Om endringane vart gjort på 1930-talet, eller noko seinare, er vanskeleg å vite. Me har ikkje dokumentasjon på dette, bortsett frå enkelte foto som viser at det er gjort endringar. Det same viser synfaringa i november 2021.

Truleg har eigaren på denne tida (etter 1930) hatt eit ynskje om å gjera Brand VI, som no var blitt fritidsbåt, meir eigna som lystbåt: Eigenskapar som motorisert framdrift ved «flatt hav», mindre aggressiv havseglar i sterk vind (lågare mast og mindre seglflate), sikring på dekk (rekkestøtter og sikringswire/tau) og fasilitetar som toalett, vask og enkel kokemoglegheit om bord, vart difor ei naturleg tilpassing av Brand VI til eit nytt bruksområde. Som sagt, desse endringane kan dokumenterast, men det er vanskeleg å fastslå nøyaktig tidspunkt.

Uansett, ved ei eventuell restaurering vil det truleg dukka opp detaljar som kan kasta eit klarare lys over detaljane i oppbygginga av båten. Dette vil fortløpende verta lagt inn i rapporten.

# Innhald

Føreord .....	1
Samandrag.....	2
Innleiing .....	5
Målsetting og arbeidsinndeling frå fartøyeigar .....	7
Metode.....	8
Kjelder.....	8
Fartøyet.....	8
Teikningar .....	8
Historiske fotografi.....	9
Dokumentasjonsfotografi .....	9
Rapportar .....	9
Bøker, aviser og andre publikasjonar .....	9
Diverse kjelder .....	9
Andre fartøy .....	9
Hovuddata om Brand VI .....	10
Byggtekniske data .....	10
Eigarar .....	10
Inndeling av fartøyets historie .....	11
Periode 1. 1921: Fartøyet ved levering.....	11
Periode 2. 1921 – 1932: Som regattabåt.....	11
Periode 3. 1933 – 1975: Som fritidsbåt .....	12
Periode 4: 1976 – 2021: På slipp/lagring .....	12
Bakgrunnen for bygginga av fartøyet.....	12
Byggeprosessen .....	13
Periode 1. 1921: Fartøyet ved levering.....	15
A. Skrog.....	16
B. Rigg.....	20
C. Innreiing.....	23
Periode 2. 1921 – 1932: Som regattabåt.....	27
Moderne regattabåt.....	27
Til Vestlandet .....	27
Periode 3. 1933 – 1975: Som fritidsbåt .....	31
Ærespremie.....	33
Kutta masta.....	33
Hjelpemotor.....	33
Auka komfort .....	34
Glasfiber på skroget.....	39
Periode 4: 1976 – 2021: På slipp.....	42

På land .....	43
Konklusjon .....	64
Tilbakeføring .....	65
Kjelder .....	66

## Innleiring

Det som er samla inn av dokumentasjon ligg i stor grad på nettsida til bådeigar Åge Hjortland (<https://brand6.no>)

I tillegg er det henta ut fleire teikningar og foto frå serveren der dokumentasjonen Hjortland har samla inn, ligg. Det vart også gjennomført synfaring av fartøyet 25. november 2021. Etter synfaringa har me også fått tilgang på fleire historiske foto.

Den klassiske regattaseglaren Brand VI 8mR vart tildelt vernestatus av Riksantikvaren 20.10.2020.

Denne THD-rapporten skal, på bakgrunn av den allereie innsamla dokumentasjonen, tolking av kjelder og ny synfaring, skape eit grunnlag for det vidare arbeidet og eventuell tilråding for tilbakeføringsperiode.

I dette arbeidet er det også gjort ein innsats for å kvalitetssikre den dokumentasjonen som allereie føreligg, med tanke på kjelder og relevans.



Figur 1: Som biletet viser er det store rustskadar på slippen, der båten har stått sidan 1975. Det er grunn til å tru at rustskadane på nedre del av stålkonstruksjonen (spant) i båten har auka på etter at dei nedste hudplankane vart tekne bort midt på 1970-talet.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 2: Brand VI står i dag under tak i på Misje i Øygarden, og er etter tilhøva i relativt brukbar stand – særleg i øvre del av skroget.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021

## Målsetting og arbeidsinndeling frå fartøyeigar

### Fartøyeigaren (fagutdanna båtbyggjar) har denne målsettinga for prosjektet:

1. Søke om vernestatus for Brand VI. (Fekk vernestatus 20.10.2020)
2. Restaurere Brand VI etter antikvariske prinsipp, og bevare fartøyet slik det var i perioden 1921-1932.
3. Sikre handverkskompetanse innan bygging, restaurering og vedlikehald av klassiske meterbåtar.
4. Bruke Brand VI som eit seglande kulturminne, i tråd med prinsippet «vern gjennom bruk».
5. Stifte ei venneforeining for Brand VI.

### Prosjektet er delt inn i seks fasar:

1. Samle inn dokumentasjon og utarbeide tilstandsvurdering, THD og ein restaureringsplan.
2. Sikre Brand VI slik at den står trygt og at ein kan utføre vidare restaurering av skroget.
3. Restaurere skroget under vasslinna for å gjera fartøyet flytande.
4. Sjøsette og flytte båten til ny heimehamn.
5. Fullføre restaurering og rigge mast og segl.
6. FDV  
(Hjortland, 2021a)

Fartøyeigar har ei klar målsetjing for prosjektet, noko den punktvise framstillinga viser. Det er naturleg å ta omsyn til fartøyeigar sine ynskje, men samstundes skal desse sjåast i samanheng med vernefaglege vurderingar.

Fartøyet er ifølgje Hjortland i tilnærma original stand, slik båten vart bygd i 1921. Brand VI har vore brukt som både regattaseglar og fritidsbåt, og har – så langt me kjenner til –, ikkje vore gjenstand for store endringar. Desse vurderingane kjem me tilbake til.

## Metode

Som allereie nemnt er mykje av innsamlingsarbeidet av historisk dokumentasjonsmateriale gjort. Det vil sjølv sagt alltid vera mogleg å gå djupare inn i materien, men me vurderer det slik at det meste av kjent kjeldemateriale allereie er samla inn – og at dette er tilfredsstillande for ein THD på dette stadiet. Me vil først og fremst gå gjennom eksisterande dokumentasjon, og supplere med ny informasjon etter synfaringa i november 2021. Me vil då ha ekstra fokus på spor etter endringar, både innvendig og utvendig. Fartøyet er i relativt original stand, men det er tydelege teikn på visse endringar.

Det er relativt få historiske detaljfoto av båten, og så langt har me ikkje funne eldre interiørfoto frå båten. Dette gjer det ekstra interessant og nødvendig å studere sjølve fartøyet, som uansett er den viktigaste kjelda til ny informasjon.

Me må vidare vurdere, ut frå dei ressursane me har fått tildelt, om tilfanget av historisk dokumentasjonsmateriale er godt nok i denne omgang. Uansett, grundig synfaring er ein nøkkel med tanke på å skaffe eventuell ny teknisk-historisk kunnskap om fartøyet.

Ein reknar med at det også i neste runde, dersom restaureringsarbeidet eventuelt vert sett i verk, vil dukke opp detaljar som kan kaste lys over den teknisk-historiske sida ved båten, og som forløpende vert lagt inn i THD-rapporten.

*I og med at Brand VI er verna av Riksantikvaren går me i denne rapporten ikkje inn på ei vurdering av kor representativt fartøyet er i høve til kategori og verdi som kulturminne.*

## Kjelder

### Fartøyet

Hovudkjelda er fartøyet sjølv, slik det er i dag – med slitasje og spor etter endringar. Fartøyet er som sagt etter tilhøva i relativt god stand, antikvarisk sett, og ser ut til å vera i tilnærma original stand – sjølv om det er gjort endringar under vegs. Her kjem me til å leggja stor vekt på registreringar under synfaringa, då desse observasjonane/funna vert samanlikna og samanstilte med eksisterande historisk dokumentasjon, t.d. byggteikning.

### Teikningar

Det eksisterer fleire teikningar av fartøyet, i første rekke konstruksjonsteikningar av heile fartøyet, utsnitt av spant og målebrev. Som nemnt tidlegare vart teikningane i første omgang laga til regattabåten «Sildra», og deretter brukta på nytt til under bygginga av «Brand VI».

## **Historiske fotografi**

Det finst få historiske fotografi av Brand VI, særleg av detaljar og inventar. Her kan ein eventuelt gjere ein innsats i arkivverket og hos private, i sok etter relevante fotografi som kan vera med på å belyse eventuelle endringar som er gjort med rigg, skrog og/eller innreiing undervegs.

## **Dokumentasjonsfotografi**

Det finst nyare dokumentasjonsfoto av interiøret, fotografert av dagens eigar, Åge Hjortland. (2019 og 2020). Desse fotografiene viser korleis båten var då han vart sett på land i 1975 sidan det ikkje er noko som tyder på at er utført endringar i denne perioden.

Det vart teke nye dokumentasjonsfoto hausten 2021.

## **Rapportar**

Det er så langt ikkje laga noko rapport om båten.

## **Bøker, aviser og andre publikasjonar**

Båteigar har henta ut ei rekke avissider frå eldre årgangar frå Nasjonalbiblioteket, som i hovudsak omhandlar segling og seglekonkurransar/regatta.

## **Diverse kjelder**

Den siste eigaren før dagens eigar overtok båten, gjekk bort for ei tid sidan. Det kan difor vera utfordrande å spora opp personar som har inngåande kjennskap til fartøyet, bruken av fartøyet og eventuelle endringar.

## **Andre fartøy**

Det kan vere nyttig å söke etter søsterfartøy, i første rekke «Sildra», som var den første båten som vart bygd etter dei aktuelle teikningane. Me har så langt ikkje lukkast med å finna historiske detaljfoto av denne båten, bortsett frå eit enkeltfoto i «Kongelig norsk seilforening 1883-1933». (Hansen, 1933, side 136)

Sildra vart bygd i 1920, året før Brand VI.

## Hovuddata om Brand VI

(Norsk Maritimt Museum; Johan Anker, byggnummer 246(241), 1920, 8mR)

Byggeår	1921
Byggested/verft	Anker & Jensen Verft
Konstruktør	Johan Anker (Teikna i Vollenbuktern 13.09.1920)
Lengd	14,58 m
Breidd	2,48 m
Kjølvekt	4200 kg
Rigg	Bermuda
Seglnummer	8N18
Seglareal (ifølgje målebrev)	81,437 kvadratmeter

## Byggetekniske data

(Norsk Maritimt Museum; Johan Anker, byggnummer 246(241), 1920, 8mR)

Spanteavstand	505 mm
Vinkelspant i stål	40x40x5 mm
Bøygde ribber mellom spant (Alm)	35x25 mm
Botnstokkplater	225x4 mm
Smijarn naglar	25x11 til 22x6 mm
Bjelkeavstand	305 mm
Hud	22 mm mahogny. Hud festa med 6 mm galvaniserte boltar til stålspant. Hud festa med 4 mm koparklink til ribber i alm.
Dekk	Origon pine
Overbygg (hyttekarm og hyttetak)	Teikna og bygd med overbygg, noko som var uvanleg den gongen på ein 8mR.

## Eigarar

(Wikipedia) (Hjortland, 2021b)

Eigar	Tidsperiode	Namn på fartøyet	Historisk info
Johan Anker	1920 - 1921	«Brand VI»	Brand VI vart bygd til Johan Anker sjølv etter suksessen med «Sildra». Han har uttalt at «Sildra» var så vellukka at «Brand VI» vart bygd etter dei same teikningane.
Bjørn A. Malm	1921 - 1923	«Top III»	Bjørn A. Malm hadde fleire regattabåtar. Han kjøpte «Brand VI» allereie første sesong. Han skifta namn til «Top III». Tidlegare båtar i hans eige: «Top» -75 mvm krysserklassen. Seld i 1919-1920. «Top II» - 8mR. Seld i 1921. «Top III» (eks. Brand VI). Seld i 1923 til Bergen.

C.K.Wiese (Bergen)	1923 - 1924	«Regina»	Skifta namn til «Regina», Seld vidare til F. Konow Lund i 1924. Wiese vant OL-gull med «Heira II» (12mR) i 1920.
F. Konow Lund	1924 - 1926	«Brand VI»	Deltok i fleire regattaer i Bergensfjorden.
Einar Engelsen	1926 - 1969	«Hauk II»	Deltok i fleire regattaer i Bergensfjorden fram til 1932. («Hauk») Under Bergen seilforenings 60-årsjubileum (1932) fekk «Hauk II» ærespremien i 8-meter R-klassen. Familien Engelsen eigde båten i tre generasjonar. Dei brukte båten som turbåt frå 1930-talet. (kjelde: E.F. Engelsen, Lepsøy)
Bjarne Misje og arvingar	1969 - 2020	«Hauk II»	Bjarne Misje kjøpte båten då han var 18 år gammal. Etter nokre sesongar vart seglaren tatt opp på slipp (ca.1975). Der vart restaureringa påbegynt. Båten står under tak og er i relativt god stand, sjølv etter 45 år på land.
Åge Hjortland	2020 -	«Brand VI»	Den nye eigaren er trebåtbyggjar og møbelsnikkar, og har som mål å restaurere «Brand VI». Fartøyet vart verna av RA i 2020.

## Inndeling av fartøyets historie

Brand VI vart bygd som regattabåt, noko som speglar seg av i konstruksjonen og bruken av fartøyet. Etter det ein kjenner til frå dei ulike eigarane av båten, vart «Brand VI» - under ulike namn, brukt som regattabåt den første tiåret etter bygginga. Seinare vart bruken av båten endra, og til slutt vart Brand VI plassert på land. Bjarne Misje kjøpte båten i 1969, då han var 18 år gammal. Etter seks sesongar vart seglaren teken opp på slipp. Planen var då å restaurere/reparere båten. Dette vart det ikkje noko av, bortsett frå litt demontering.

Me har ut frå dette valt å dele inn fartøyet si historie etter bruksområde, frå levering til opplag/lagring.

### Periode 1. 1921: Fartøyet ved levering

Brand VI vart altså teikna og bygd som regattabåt, nærmast som ein kopi av ein tidlegare 8-meterbåt frå Anker si hand, «Sildra». Dei same teikningane som vart nytta til «Sildra», vart også nytta til den nye «Brand VI». Konstruktøren, Johan Anker, som også var ein aktiv regattaseglar, fekk båten bygd til seg sjølv. (Vold & Engen, 2003, s.119)

Det er difor grunn til å tru at han brukte all sin kunnskap for å gjera den nye skarpseglaren så rask som mogeleg.

### Periode 2. 1921 – 1932: Som regattabåt

Brand VI vart nytta som konkurransebåt fram til rundt 1932. Det er difor naturleg å la dette vera ein eigen tidsepoke i fartøyet si historie.

Det er naturleg å undersøke om det vart gjort endringar i den opphavelege bermudariggen, og om det eventuelt vart gjort andre endringar/betringar med tanke på eigenskapane som skarpseglar.

### Periode 3. 1933 – 1975: Som fritidsbåt

I denne perioden vart Brand VI for det meste brukt som fritidsbåt. Det er også naturleg å undersøke om det vart gjort endringar på båten i denne perioden, for å tilpasse han til eit nytt bruksområde.

### Periode 4: 1976 – 2021: På slipp/lagring

Brand VI vart tatt opp på slipp i 1975 med tanke på restaurering/reparasjon. Arbeidet kom så vidt i gang, men stoppa opp etter kort tid. Sidan den gongen har båten vorte ståande på land.

## Bakgrunnen for bygginga av fartøyet

Seglaren og konstruktøren Johan Anker (1871-1940) er ein sentral person i norsk seglspor. Han var i si samtid aktivt med på å markerte Noreg som seglnasjon, og gjorde norske regattabåtar kjende internasjonalt. Han var ein betydeleg konstruktør med ein omfattande produksjon bak seg, og samstundes ein aktiv og ambisiøs regattaseglar.

Anker starta tidleg med konstruksjon av båtar, og teikna sin første båt «Fri», berre 17 år gammal. (Vold & Engen, 2003, s. 25-31) Han vart lagt merke til internasjonalt som seglar og konstruktør då han i 1905 vant Kattegat-pokalen med sin eigenkonstruerte Brand II. Same år gjekk han i kompaniskap med båtbyggjaren og konstruktøren Christian Jensen, og Jensens Båtbyggeri i Vollen vart til Anker & Jensen. (Vold & Engen, 2003, s. 40-47)

Anker var ein pioner i å tolka målereglane. Konstruksjonane hans vart fort anerkjent både her heime og internasjonalt. Han vart kjend for smekre seglbåtar med gode segleeigenskapar. Han var også forkjempar for R-reglane, og vart spesielt lagt merke til med store R-båtar, som lenge så og sein var umoglege å slå i regattaer. (Vold & Engen, 2003, s. 108-123)

Når ein granskar eit utval av teikningane av 6-meterbåtar og 8-meterbåtar frå 1920-talet, får ein kjapt inntrykk av at framgangsmåten i praksis ikkje alltid føregjekk «etter boka» - korkje Kemp, Tiller eller Herreshoff sine bøker. Det kan sjå ut som om Anker brukte ein forenkla, særeiga framgangsmåte. R-båtane vart konstruert i forhold til ein regel som gav rom for individuell formgjeving av kvar båt innafor gjevne rammer. Det er grunn til å tru at dei mest aktive og flinkaste R-båt-konstruktørane ganske kjapt fant fram til cirka-mål og proporsjonar som dei vurderte som optimale. (Arisholm, 1999)

Anker var ein habil og aktiv seglar, og segla sjølv båtane sine inn til siger. Som til dømes med 12-meteren «Brand IV» under Kieler-regatten i 1909, med 12-meteren «Rollo» under Europe Week 1911 i Cows, og under OL i 1928 i Amsterdam - som rormann for Kronprins Olav i seksmeteren «Norna». Båtane Anker leverte gjorde det skarpt og det førte til at han stadig fekk nye oppdrag frå inn- og utland. Dermed fekk han armlag til å fornja seg og betra konstruksjonane. Johan Anker sin suksess var medverkande til at Noreg vart ein sterk seglnasjon, med gode seglarar og norskkonstruerte skarpseglarar i store og kjende regattaer. (Vold & Engen, 2003 s. 156)



Figur 3: Anker & Jensen Baatbyggeri sommaren 1939, heilt inst i Høi. Verftet heldt til her i perioden 1905 – 1939, og bygde ei lang rekke regattabåtar.

Foto: Kaare Stenseng. Fotografiet er utlånt av Asker Bibliotek.

## Byggeprosessen

Det var mot dette bakteppet Johan Anker i tida rundt 1920 ville byggja ein ny åttemeterbåt, til seg sjølv. Han hadde stor suksess med åttemeteren «Sildra», som vart levert til ein kunde, truleg J.A. Jespersen. (fig.3) Ifølgje kjeldene sa Anker at «Sildra» var så vellukka at han ville byggja den nye båten, «Brand VI», etter dei same teikningane.

Konstruktøren ville rett og slett byggja ein kopi til seg sjølv. (*Seilas, 1921*)

Det hører til historia at «Sildra» tok OL-gull i Antwerpen i 1920, med J. A. Jespersen, Magnus Konow, Reidar Marthiniussen, Ragnar Magne Vig og Thorleif Kristoffersen som mannskap. Dette året vart eit gullår for norsk seglingsport. Ingen nasjon har – korkje før eller seinare – teke så mange medaljar i segling som Noreg gjorde i

1920: Sju gull, tre sølv og ein bronse.  
(*Seilforbund*)



Figur 4: Brand VI si «søster», «Sildra», som var bygd året før etter dei same teikningane, gjorde det skarpt i Antwerpen i 1920. J. A. Jespersen, Magnus Konow, Reidar Marthiniussen, Ragnar Magne Vig og Thorleif Kristoffersen var mannskap.

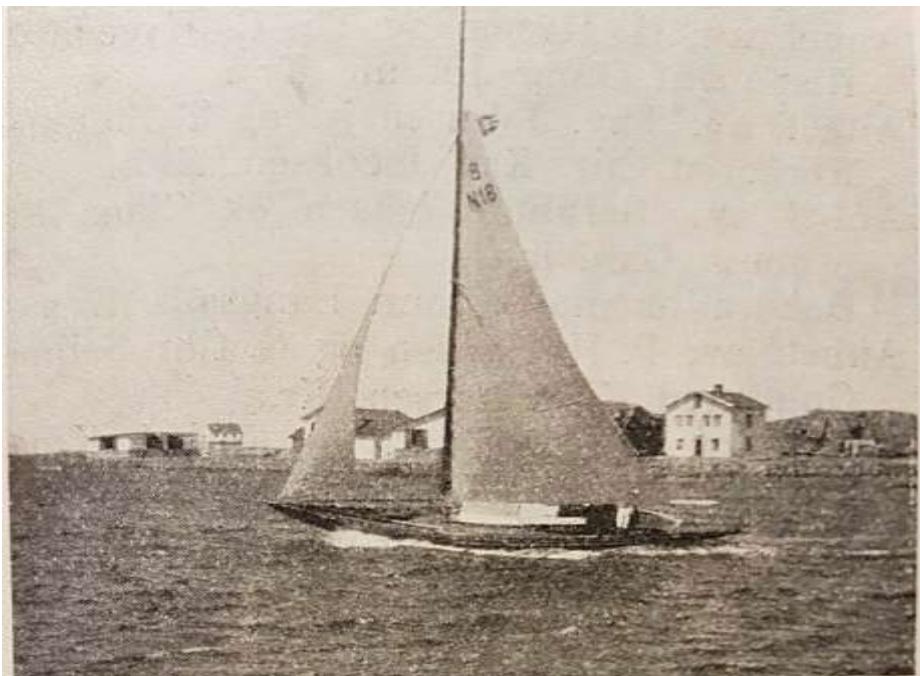
(*Hansen, 1933, side 136*)



Figur 5: Båtbyggjar Christian Jensen men ein av sine mange regattabåtar.

Foto: Lånt ut av Asker bibliotek.

## Periode 1. 1921: Fartøyet ved levering



### „Brand 6“

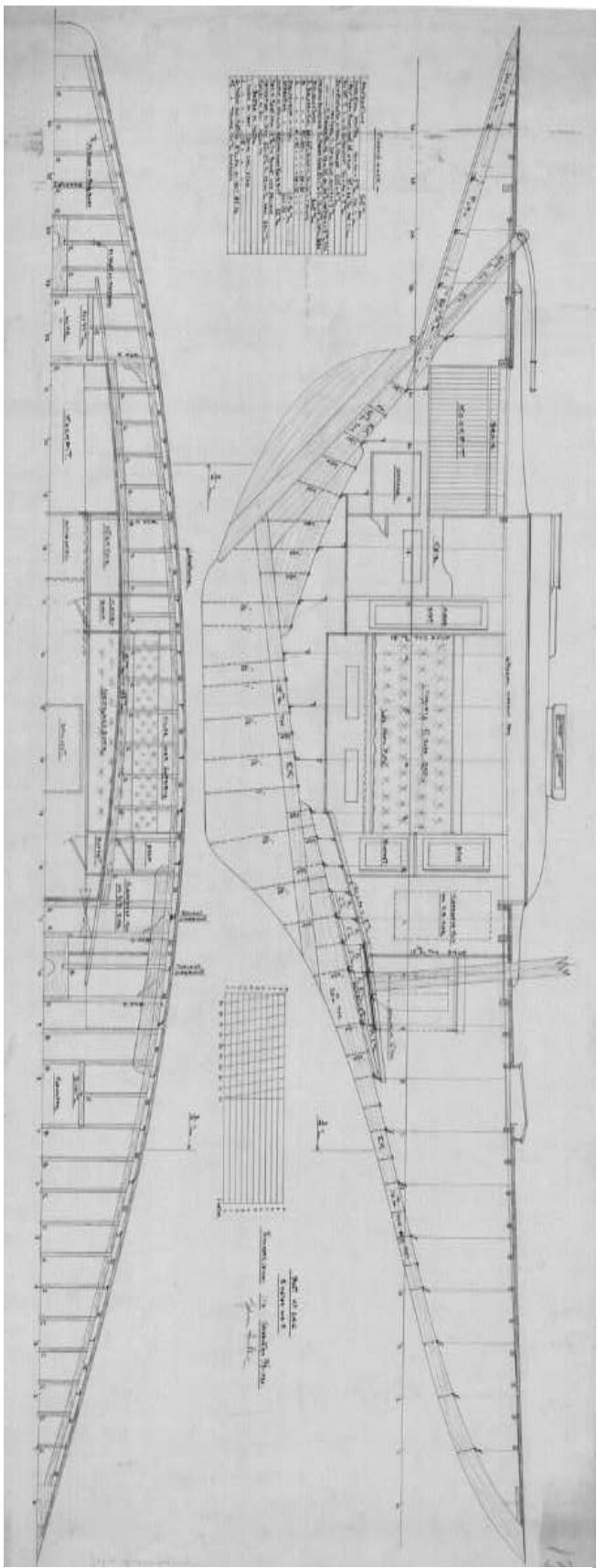
med Johan Anker ved roret, idet den seiler ut fra Marstrand ifjor sommer. Der er som det vil sees smult inde i havnen, men utenfor blaaste der en ren storm og var en kraftig sjø.

Billedet er tat av grosserer Oscar Pettersen, som stod paa land sammen med endel andre seilere. Der var ogsaa endel fiskere og lodser tilstede. En av disse, en ældre mand, mente at det var «alldeles omöjligt» at dette kunde gaa godt, slik som det blaaste. Da han imidlertid fik vite, at den som seilte baaten selv hadde konstruert og bygget den paa sit eget verft og at vedkommende var formand i Kongelig Norsk Seilforening, var det tydelig at se paa ansiktet, at tvilen gik over til beundring.

Det blev selvsagt en strid tur, men baaten greiet sig fint og viste hvilke prægtige farkoster vore nyere kap-seilere er, naar de blir styrt av en kyndig haand.

«Brand 6» heter nu «Top 3» og eies av grosserer Bjørn A. Malm.

Figur 6: Avisutklipp fra 1921, som viser den nybygde Brand VI på veg ut fra Marstrand. (ukjent avis)



Figur 7: Skipsteikning av 8-meterbåten «Sildra». Same teikning vart bruk til Brand VI. (Norsk Maritimt Museum; Johan Anker, byggnr 246(241), 1920, 8mR)

### A. Skrog

Ifølgje skipsteikninga frå 1920 er grunnkonstruksjonen, «skjelettet», bygd opp med spant av vinkelstål (annakvar), ribber i alm (annakvar) og botnstokkplater i stål festa til vinkelstålspanta. Det er brukt hengekne av jarn. Som festemiddel er det brukt boltar i metall og smidde naglar. Som kjølvekt er det brukt bly (4.200 kg).

Botnstokk/kjøl er bygd i eik. Bjelkar, bjelkevegar og «strækfisk» er bygd i furu. (Omgrepet «strækfisk» er brukt på teikninga: Det er den planken som ligg horisontalt på innsida av bjelkevegeren ved røstjarna) Huda er i mahogni og teikninga viser at dekket skal vera lagt med pløgd gran - trekt med seglduk. Det siste, at dekket er av vanleg gran, stemmer truleg ikkje. Båten har i dag dekk av oregon pine, utan seglduk. Mykje tyder på at dette er det originale dekket. Me skal prøva å belysa dette her: (sjå også side 3) Me har så langt ikkje funne historiske foto som eventuelt kunne vist oss detaljar av dekket då båten var ny, men ifølgje munnlege kjelder som bådeigar Åge Hjortland har vore i kontakt med, vart Brand VI levert med dekk i oregon pine. (Hjortland, 2021a)

Det er heller ikkje noko på dei få historiske bileta som tyder på at det har vore seglduk på dekket. (fig. 6 og 20) Det er heller ikkje funne spor etter dette.

Ein kan sjå på bileta at hyttetaket er kvitt (som eventuelt kunne indikert seglduk), mens dekket elles er mørkt.

Kva som har vore brukt i natene på dekket er ikkje så lett å seja. Alle natene er i dag reingjorde, men det kan sjå ut som om det er restar etter bomull nokre stader. Me trur også at det har vore glasfiber på sjølve dekket på eit tidspunkt, men dette er no fjerna. Dekket viser veldig grove slipespor, noko som kan minne om bruk av vinkelslipar. Dette kjem truleg frå arbeidet med å fjerne restar av glasfiberen.

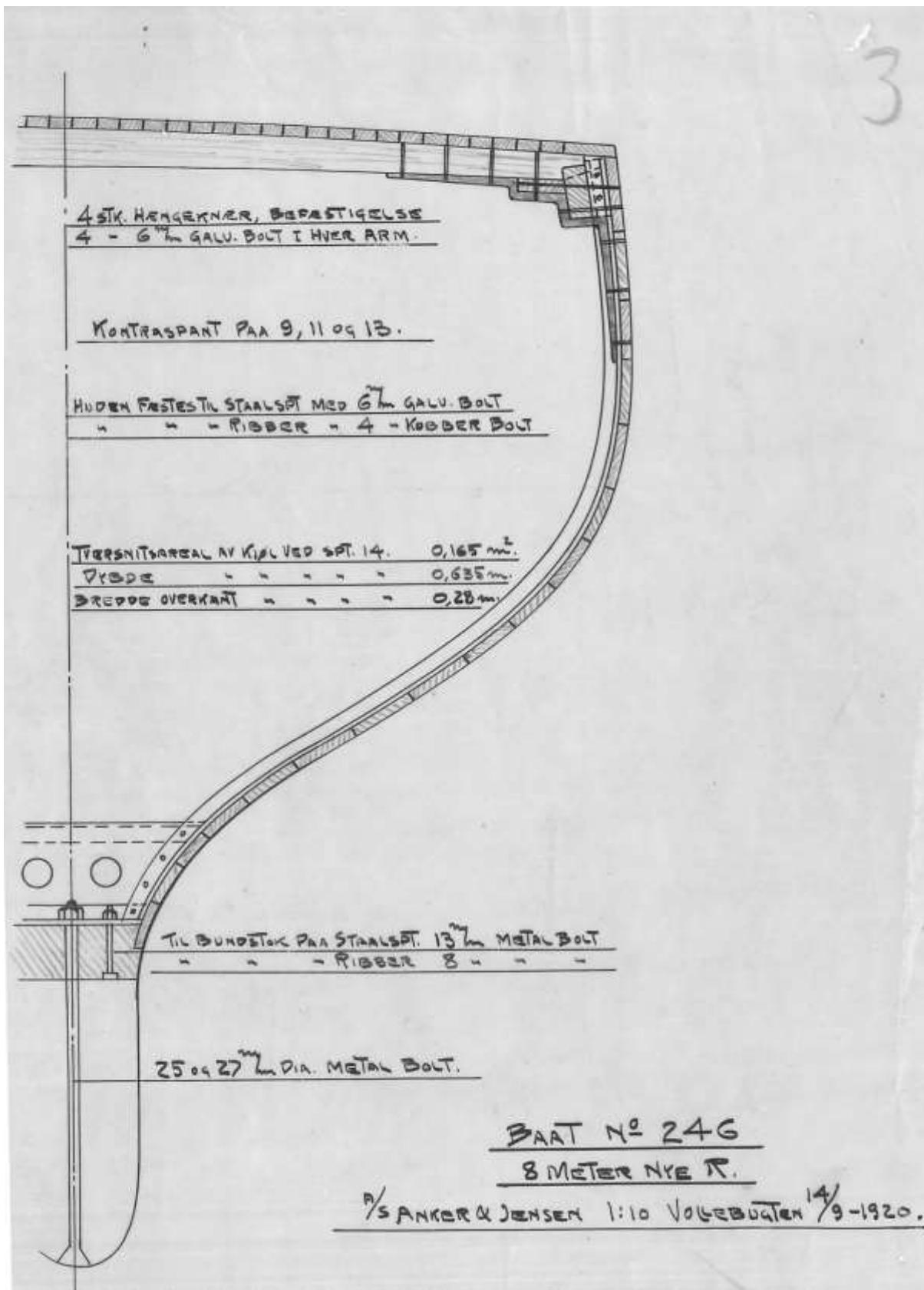
Båten er teikna med hyttekarm og hyttetak i oregon pine.

DIMENSIONER:-

SPANTERAVSTAND	505 $\text{mm}$
VINKELSTAAL SPANTER	40x40x5 $\text{mm}$ FOR 1/1 $\text{L}$ .
1 BUELT RIBBE MEDEM HVERT SET. AL ALM.	35x26 $\text{mm}$ FOR 1/1 $\text{L}$ .
PÅ SP. 9, 11, OG 13 KONTAKTPANT 40x40x5 $\text{mm}$	
BUNDSTØPLATER AV STEIN TIL STÅLSØT	225x4 $\text{mm}$
— — MED VINKEL TIL TOPP OG BUND	40x40x5 $\text{mm}$
— — TIL RIBBER PÅ 10 $\frac{1}{2}$ , 11 $\frac{1}{2}$ OG 12 $\frac{1}{2}$ GR. 160 $\text{mm}$ OVER STEVNE X 3 $\frac{1}{2}$ $\text{mm}$ TYK	
SMULDRERNS BUNDSTØRKE TIL RIBBER ELLERS 25x11 $\text{mm}$ TIL 22x6 $\text{mm}$ ALML. 380	
BJELKEAVSTAND	305 $\text{mm}$
A. BJELKEAV FURU	84x54 $\text{mm}$ PÅ MIDT TIL 54x54 $\text{mm}$ = BORDER
B. - - -	57x39 - - - 35x39 - - -
C. - - -	41x32 - - - 29x32 - - -
BJELKEVÆGER AV FURU	115x50 $\text{mm}$ 116x50
STREKFISK	- 100x29 -
HUDEN AV MAHOGNY VEGT INNE UNDER 560 KG PER M <sup>2</sup>	22 $\text{mm}$
DET AV BUET GRAN 19 $\text{mm}$ TYK TRUKket MED SEILDUK	
HÆNGEKHEER AV JERN 25x13 $\text{mm}$ TIL 22x6 $\text{mm}$ ALML. 380 $\text{mm}$	
KJOLEN DU BLY 4200 KG.	
* BOLTER AV METAL	
1 ANKER AV VEGT 20 KG. INCL. STØKE	
1 - - - 15 - - -	
50 METER ALM. KJETTING 8 $\text{mm}$ DIA. AV VEGT 85 KG.	
45 L TRISSE 60 $\text{mm}$ OMKREDS	

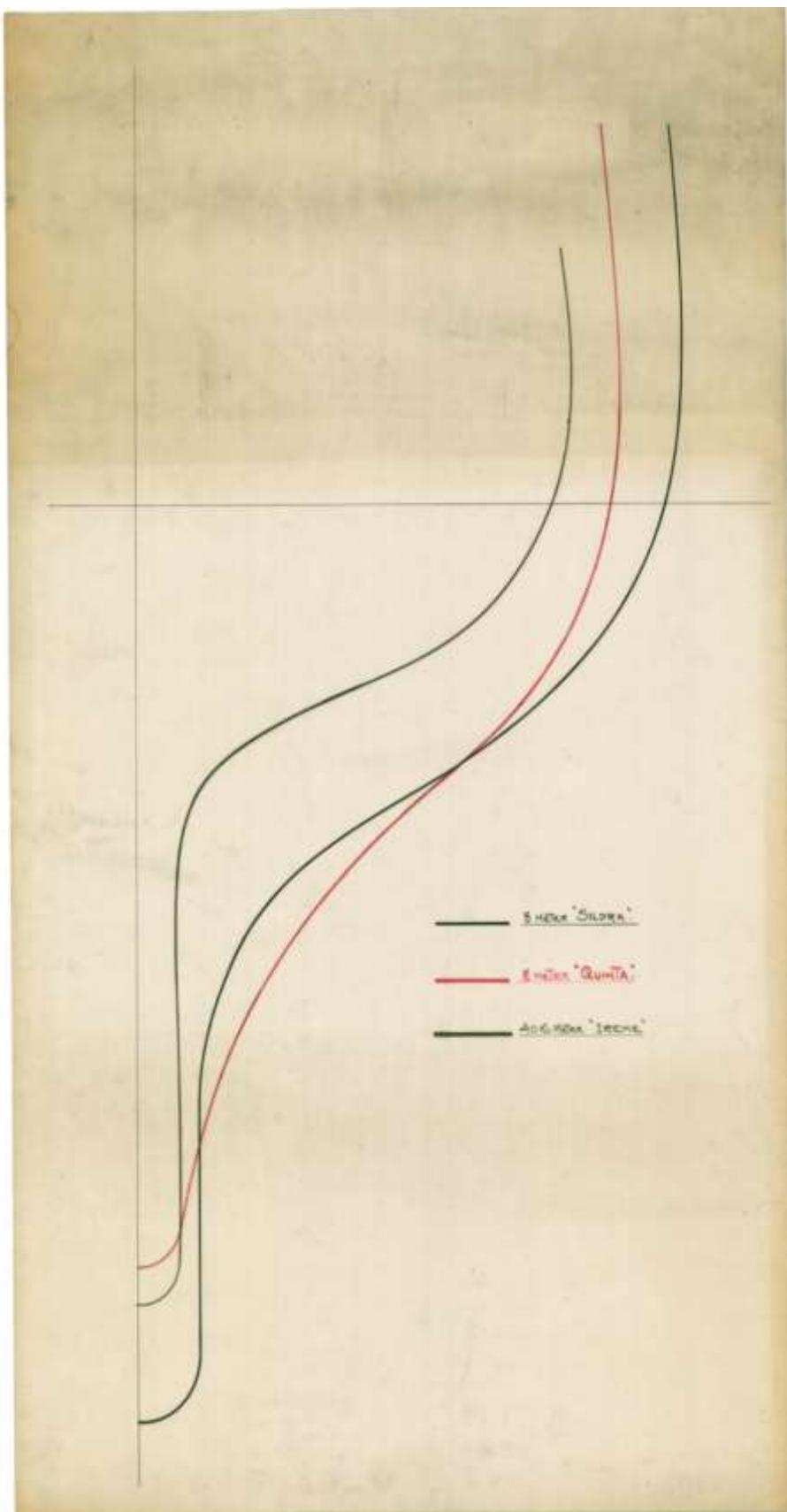
Figur 8: Dimensjonoversikt henta fra skipsteikninga frå 19.09.1920.

(Norsk Maritimt Museum; Johan Anker, byggnr 246(241), 1920, 8mR)



Figur 9: Snitt som viser oppbygginga av skroget. Det er brukt strekkfisk ved reiderskne.

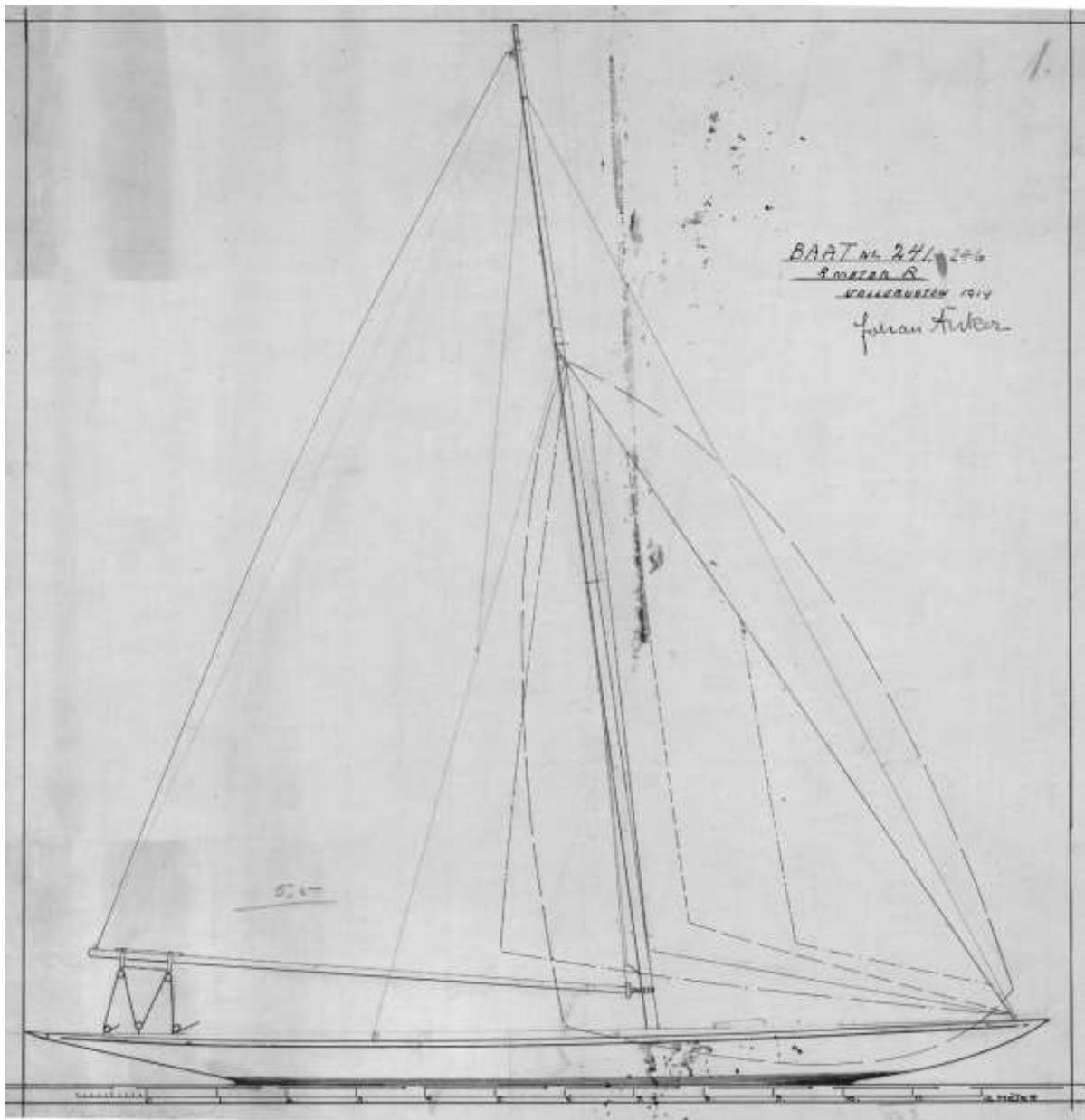
(Norsk Maritimt Museum; Johan Anker, byggnr 246(241), 1920, 8mR)



Figur 10: Profilteikning som viser skrogforma på tre Anker-båtar. «Sildra» har same forma som «Brand VI», sidan desse båtane vart bygde etter den same teikninga. 1920.

(Norsk Maritimt Museum)

## B. Rigg



Figur 11: Riggen på «Brand VI»/«Sildra», slik den var teikna i 1919.

(Norsk Maritimt Museum)

«Brand VI» vart frå starten av utstyrt med bermudarigg, med mast og bom i oregon pine, og eit seglareal på 81,437 kvadratmeter. Etter det ein kjenner til vart det ikkje gjort endringar i riggen i regattaperioden. Dei strenge reglane i meterbåt-systemet gav truleg ikkje særleg rom for endringar. Men ein skal likevel ikkje sjå bort frå at det vart bytt segl i regattaperioden. Båten var i utgangspunktet utstyrt med segl i egyptisk bomull. (Hjortland, 2021b)

**Seilarealet:**

Storseil: 57,629

Fortriangel: 23,808

~~Toppseil:~~

Totalsum: 81,437

~~V<sup>S</sup> = 9,024~~

Længde overalt . . . . .		14,580	
Plus { Overhaeng forut . . . . .	2,405		
{ Overhaeng agter . . . . .	2,615		
Minus samlet overhaeng . . . . .		5,020	
Længde i maaleplanet . . . . .		9,560	
Bauggirth . . . . .	2,155		
Minus to ganger dækshøiden ved			
baug O . . . . .	1,650		
1/5 Rest . . . . .		0,757	
Hækgirth . . . . .	2,500		
Minus to ganger dæksh. v. hæk O			
Rest . . . . .	1,322		
1/3 herav . . . . .		1,178	
<b>Beregnet længde L . . . . .</b>		0,392	<b>10,709</b>
Girth Gc . . . . .		5,780	
Plus { Babords fribord ved G . .	0,800		
{ Styrbords " " "	0,802		
Minus to ganger fribord ved G . .		1,602	
Girth G . . . . .		4,178	
<b>1/4 Girth G . . . . .</b>			<b>1,044</b>
Plus { Babords spantegirth ved G	1,454		
{ Styrbords " " "	1,457		
To ganger spantegirth . .	2,912		
Minus 2 Girth <del>G</del> ret . . . . .	2,880		
d . . . . .	0,032		
2 <del>G</del> d . . . . .		0,064	
<del>V<sup>S</sup></del> . . . . .		9,024	
Tilsammen . . . . .		20,841	
Plus { Babords fribord ved G . .	0,801		
{ Midlere fribord ved baug O			
{ Styrbords " " "	0,945		
Midlere fribord ved baug O			
" " " hæk "	0,781		
Sum av fribord . . . . .	2,527		
Minus (1/3 sum) <b>fribord F</b> . . . . .		0,842	
Kilde: Norsk sjøfartsmuseum			
Divider med 2 <del>G</del> . . . . .		19,999	
<b>SEILMETER = 7.999</b>			

Figur 12: Seilarealet og målsetting.

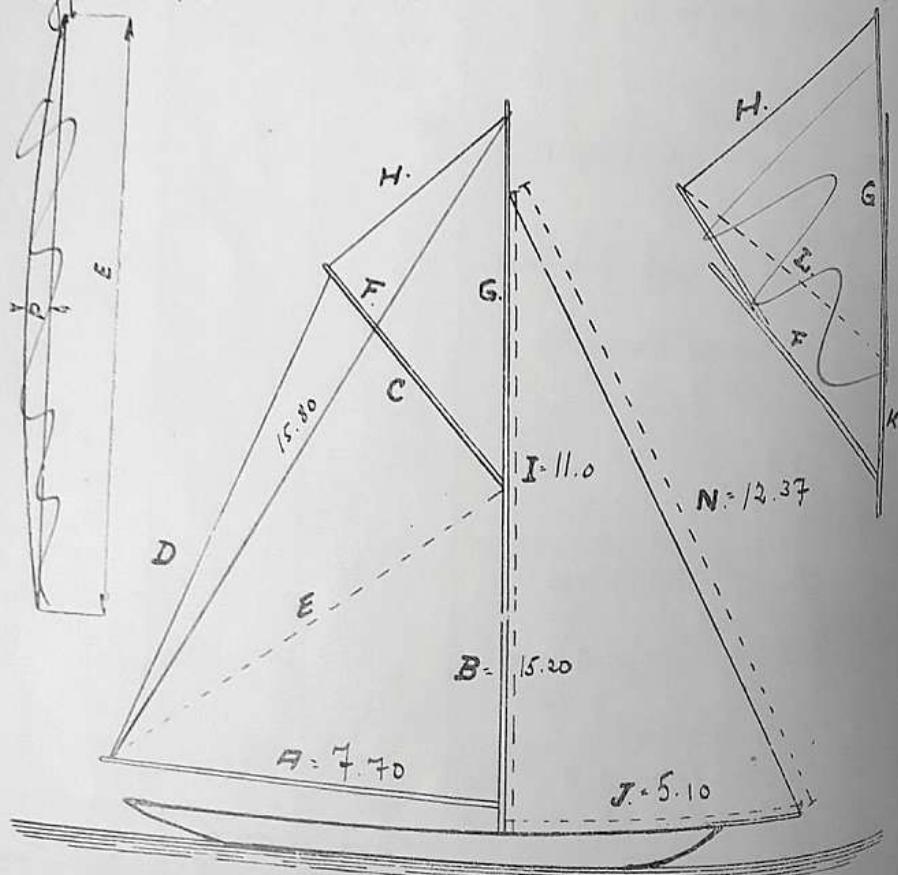
R-båter (ny)  
Maaling av S-baater.

Brand VI

Fartølets navn .....  
 Rigg ..... Slip  
 Eier ..... In Johan Anker  
 Klub ..... K. N. S.  
 Hjemsted ..... Asker  
 Konstruktør ..... Johan Anker  
 Bygger ..... a/s Anker & Jensen  
 Byggested ..... Asker  
 Byggearr ..... 1921.  
 Maalt av ..... Det norske Veritas.  
 I ..... Vollenbygda, Asker

Datum for fuldfort maaling ..... 14de mai 1921.

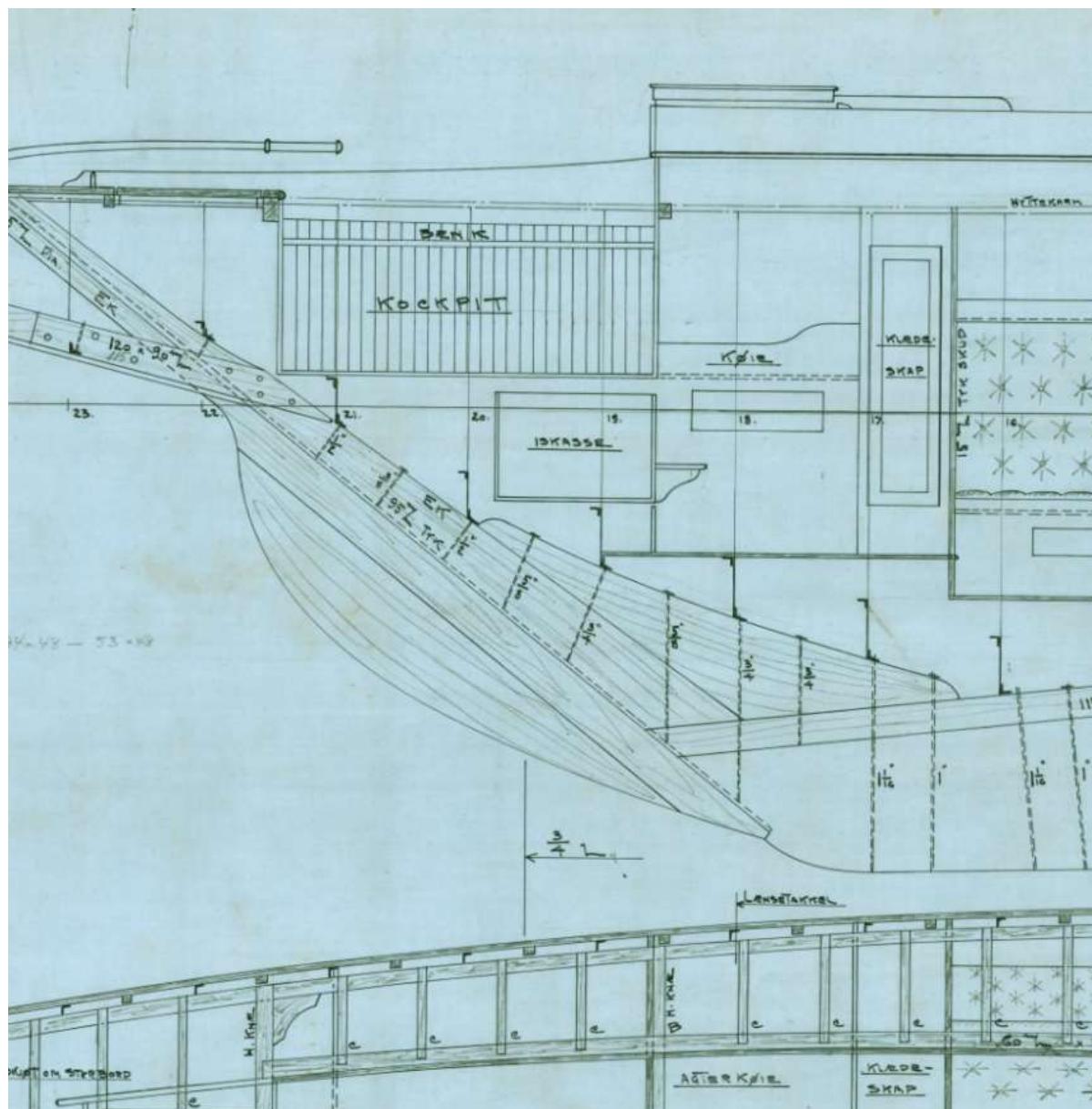
Gjælder til 14de mai 1923.



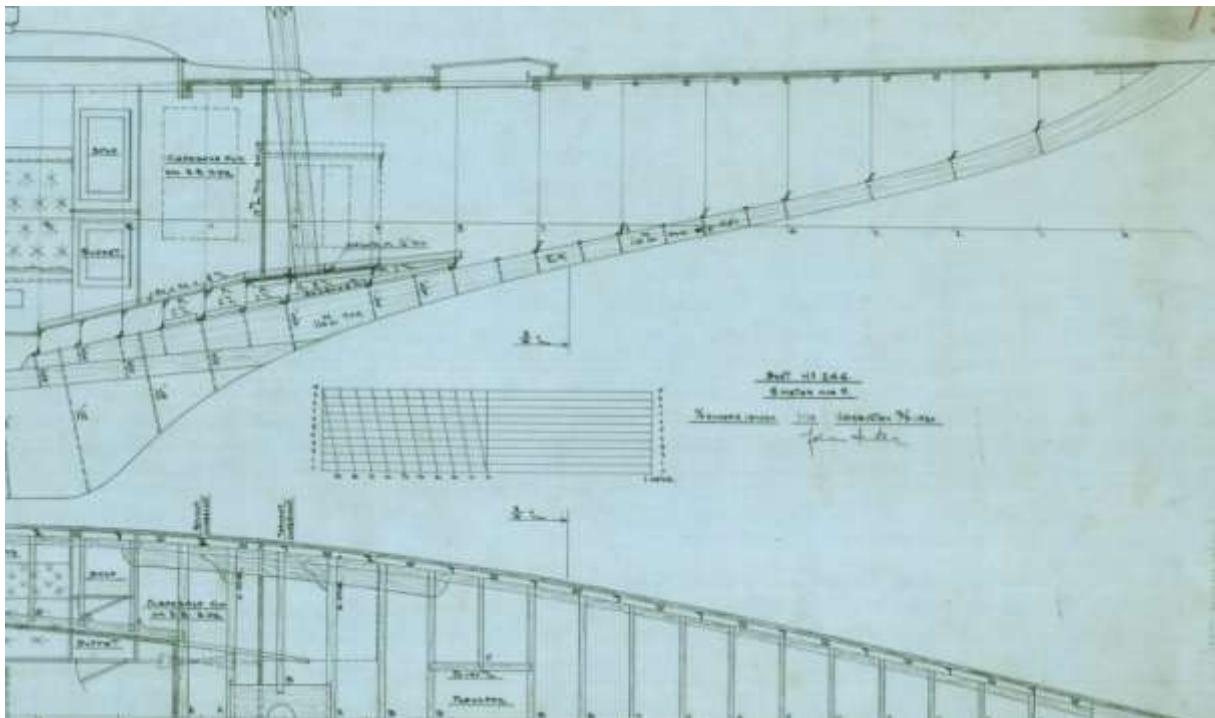
Figur 13: Det Norske Veritas gjennomførte oppmåling av båten 14.05.1921.

(Norsk Maritimt Museum)

### C. Innreiing



Figur 14.



Figur 15: (og 14) Den same byggeteikninga frå 19.09.1920, delt opp i to utsnitt.

(Norsk Maritimt Museum, teikning: Johan Anker, byggnr 246 (241), 1920, 8mR)

Ut frå byggeteikningane kan ein sjå at fartøyet har ei relativt lik, nesten symmetrisk, innreiing på styrbord og babord side. Frå akter: Cockpit, is-kassar, akterkøye på SB og BB side, kleskap på SB og BB side, sofa rett under skylight på SB og BB side («nedslagssofa») og skap med buffèt på SB og BB side. Det er også teikna hyller over sofaryggane. Det er også teikna inn eit kleskap/kum på SB side og deretter eit ekstra skap/arrangement – også dette berre på SB side. Litt lenger framme, i forpiggen, er det også teikna inn ei enkelthylle på kvar side.

Båten er i dag utstyrt med vasstank, toalett og vask. Dette utstyret finst ikkje på skipsteikningane frå 1919/1920.

Det var ikkje uvanleg at ein reiste langt av garde med såpass store regattabåtar, og at det difor kan tenkjast at det var naturleg å montere komfort- og hygienetiltak som vask og toalett om bord. Det er likevel god grunn til å tru at dette utstyret vart montert etter at båten vart bygd. Det viser også synfaringa, der det vart avdekka inngrep og endringar i interiøret i samband med montering av vask og toalett.. (sjå også s.3).

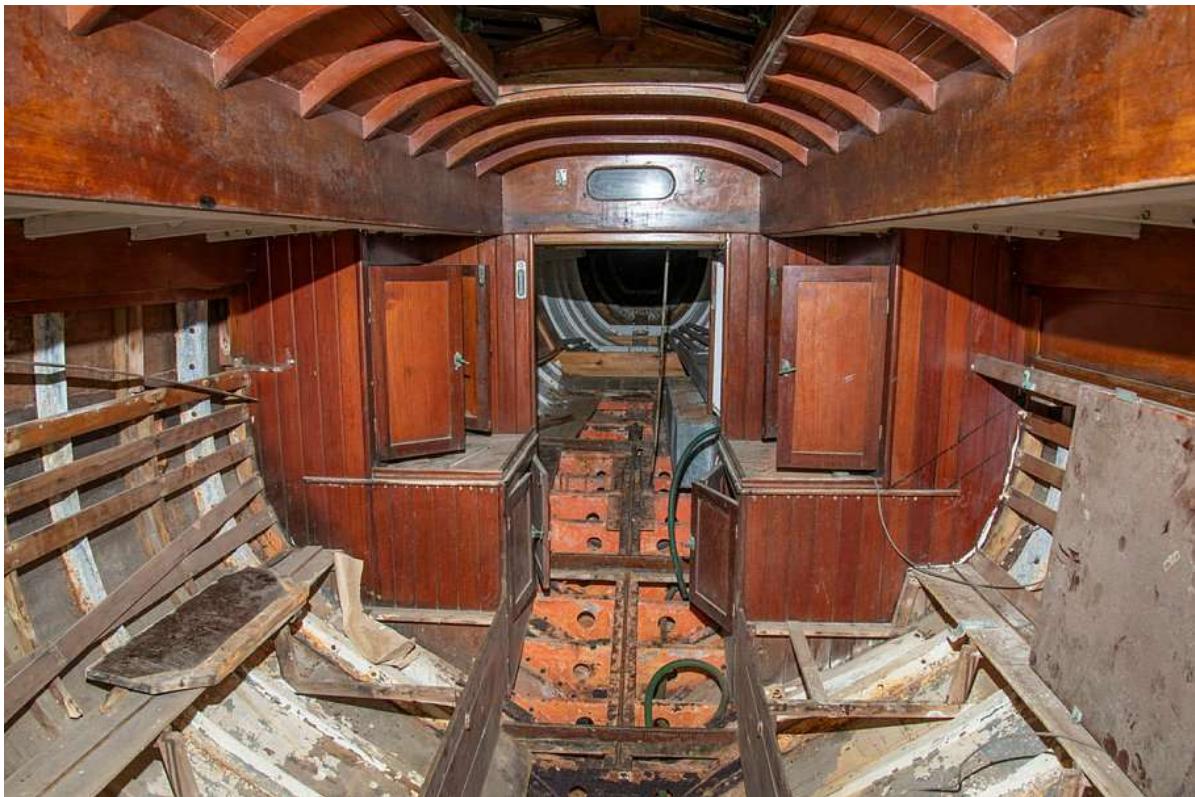
Så langt ein kjenner til deltok ikkje Brand VI i større nasjonale eller internasjonale regattaer etter at båten vart sold til Bergens-området i 1923. Behovet for slik «luksus» var ikkje så påtrengande som på båtar som reiste langt av garde.

(les meir om dette i hovudkapittelet «Perioden som fritidsbåt/lystbåt 1933 – 1975»).



Figur 16: Ifølgje teikninga frå 1920 er det eit ekstra skap på SB side. Som me ser på biletet kjem vasstanken no inn i dette skapet. Vasstanken finst ikkje på teikningane.

Foto: Åge Hjortland 2019



Figur 17: Slik salongen ser ut i dag, med sittegruppe, og skap med buffet på begge sider, og skyldigt rett over salongen. Dette stemmer med byggetekningane frå 1920.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021

## Periode 2. 1921 – 1932: Som regattabåt



Figur 18: Brand VI under Landsregatten i 1922. Her vart det andre plass, under namnet «Top III».

Norsk Maritimt Museum

### Moderne regattabåt

Då Brand VI vart sjøsett seglsesongen 1921 var det ein topp moderne internasjonal regattabåt i 8-meterklasen. I 1923 kom båten til Bergen, og har sidan den gongen vore ein del av seglmiljøet i byen. Den kjende Bergens-arkitekten F. Konow Lund eigde båten ein periode.

Johan Anker fekk bygd fleire Brand-regattabåtar til seg sjølv. Desse var viktige gjennombrot for både konstruktøren Anker og Noreg som seglsportnasjon:

«Brand» 9SL (1899, bygd i Göteborg): Kongepokalen

«Brand II» 9SL (1906): Kattegatpokalen

«Brand III» 8mR (1907): Kattegatpokalen

«Brand IV» 12mR (1909): Vann i Kielregattaen

«Brand V» 8mS (1918): Gjorde det godt i fleire regattaer.

«Brand VI» 8mR (1921): Johan Anker segla inn til siger i sin klasse i K.N.S. Vaarregatta same året som båten vart bygd. (*Morgenbladet 1921.06.07*, 1921)

I Landsregatten i Horten (1922), under namnet «Top III» (Bjørn A. Malm), vart det andre plass. (Aftenposten 1922.07.31, 1922, s.6)

### Til Vestlandet

Etter at Brand VI vart sold til Bergen i 1923, var båten aktiv deltakar i seglsporten på Vestlandet. I 1929 fekk båten, den gongen under namnet «Hauk II», førstepremie sin klasse under første dag i Bergen Seilforenings Vårregatta. Dagen etter var båten igjen i tet, men havarerte ved Morvik og måtte slepast til byen. (*Bergens Arbeiderblad 1929.06.17*, 1929, s. 6 - 7)

Det kan vera nærliggjande å tenkja seg at dei ulike eigarane kan ha prøvd å optimalisere riggen og fartøyet, innanfor meterbåt-regelverket, for å gjera skarpseglaen så rask som mogleg. Men det finst så langt ikkje dokumentasjon på dette. Me har heller ikkje funne dokumentasjon som viser at båten har delteke i konkurransar etter 1932. Den siste kjente omtalen der Brand VI (Hauk II) deltok i regatta, stammar frå 1932. (*Bergens Arbeiderblad 1932.07.25*, 1932, s.6)



Figur 19: Brand VI i godt driv. Det er uklart om dette er frå ein regatta. Det kan sjå ut som om det øvste salingshornet er borte, og at dette kan vera den forkorta masta.

Foto: Einar Engelsen (trueleg)



Figur 20: Brand VI i ei lun vik på Vestlandet, truleg i Os-området. Her ser me båten utan rekkestøtter og motorfeste, og truleg med den originale riggen.

Foto: Einar Engelsen (truleg)



Figur 21: Brand VI på flatt hav ein stad på Vestlandet. Her ser me båten med masta før denne vart forkorta med om lag fire meter; Her er begge salingshorna på plass.

Foto: Einar Engelsen (truleg)

### Periode 3. 1933 – 1975: Som fritidsbåt



Figur 22: Eit fotografi frå fritidsbåtperioden. Dato er ukjent, men fotografiet kan truleg vera frå starten av 1970-talet.

Foto: Privat



Figur 23.



Figur 24: (og 23) To foto henta frå Finn Totland sitt album frå ein prøvetur med Brand VI i 1971. Totland og kameratane ville kjøpa båten, men måtte nøya seg med ein kjekk prøvetur.

Foto: Finn Totland

## Ærespremie

Under Bergen Seilforening sitt 60-årsjubileum (1932) fekk «Hauk II» (ex.Brand VI) Ærespremien i 8-meterklassen. Familien Engelsen eigde båten i 3 generasjonar (1926 – 1969). Familien brukte båten som turbåt frå om lag 1933. (Hjortland, 2021a)

## Kutta masta

Det er undervegs gjort tilpassingar, truleg for å gjera båten meir eigna som turbåt:

Eigaren, E.Engelsen, korta ned den originale masta med ca 4 meter på 40/50-talet. Delen som vart kappa av er henta hos barnebarnet til Engelsen, og er teken vare på. Resten av riggen, inkl. bom, beslag og blokker er også tekne vare på. Riggen er lagra på Misje, der båten står på slipp. Der ligg det også fleire sett med segl, mellom anna originale segl i egyptisk bomull.(Hjortland, 2021a)

Ifølgje eit brev frå Helge Vestad (datert Molde 7.09.1972), fanst det på dette tidspunktet tur- og regattasegl, (75 og 80 kvadratmeter) i bomull/lin, ekstra fokk, spribomfokk, stormfokk, og storfokk. (Hjortland, 2021a)

## Hjelphemotor

Motorfestet på hekken viser også at båten på eitt eller anna tidspunkt vart utstyrt med hjelphemotor. Motoren, ein 3 hk Evinrude, vart teken i bruk då Brand VI vart turbåt. Motoren, som gav seglaren ein fart på 2-3 knop, eksisterer framleis.

Etter det fartøyeyeigar Hjortland har blitt fortalt av tidlegare eigarar/slektingar, var det ikkje hjelphemotor på båten då han var nytta som regattabåt. Det vart nytta andre båtar til å flytte Brand VI ved flatt hav. (Hjortland, 2021a)



Figur 25: Brand VI under segling, truleg ein gong på 60-talet. Her ser ein tydeleg at båten er utstyrt med hjelphemotor på hekken. Ein kan også skimte rekkestøtter med sikringswire. Her kan ein også sjå at masta er blitt kortare. Det øvste salingshornet er borte, og seglet er av eit anna fabrikat.

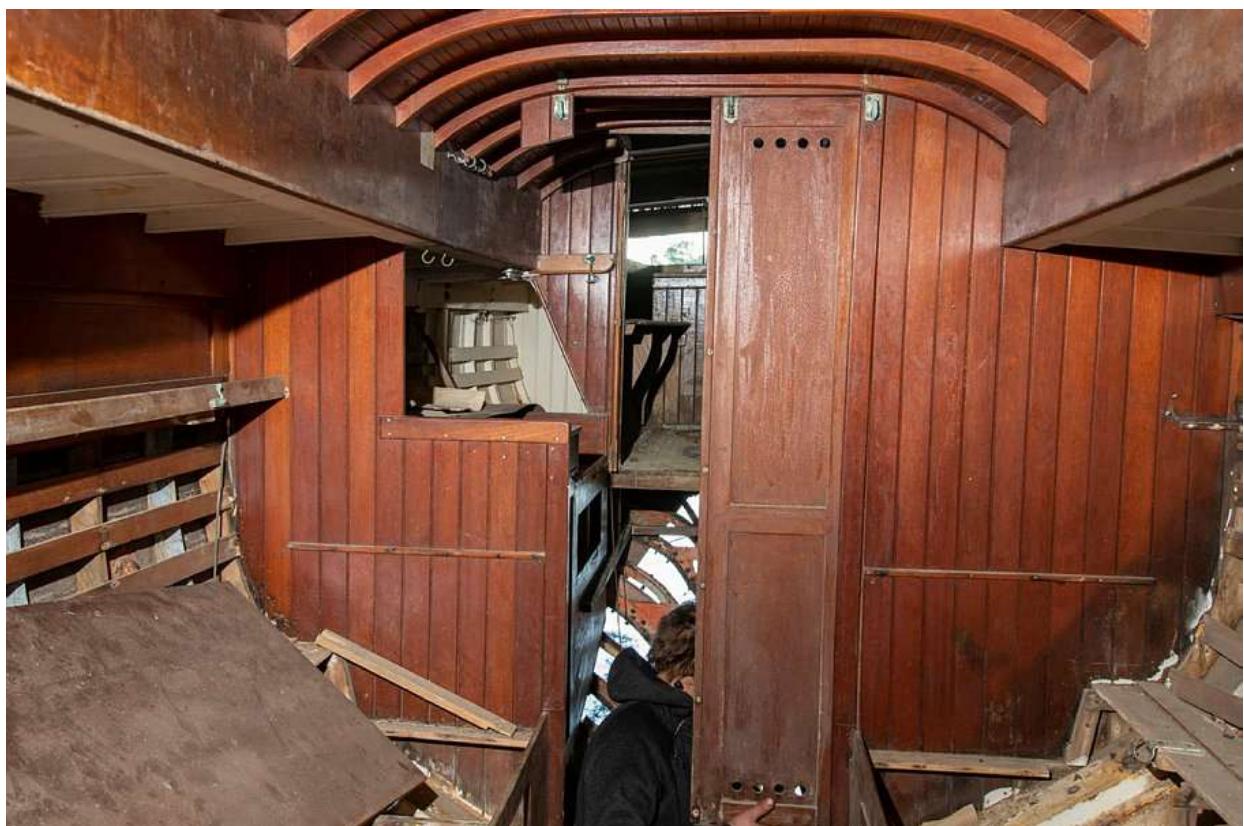
Foto: Ukjent

## Auka komfort

Som nemnt tidlegare er båten i dag utstyrt med vasstank, toalett, vask og spritkokeapparat, men dette utstyret finst ikkje på Johan Anker sine skipsteikningar frå 1920. Spørsmålet er om dette likevel vart installert då båten var i bruk som regattabåt.

Det var på denne tida ikkje uvanleg at ein reiste langt av garde med såpass store regattabåtar, på tur til konkurransar i inn- og utland, og at det difor var naturleg å montere komfort- og hygienetiltak som vasstank, vask, toalett og kokeutstyr om bord.

Under synfaringa 25.11.21 kom det klart fram at ein del av interiøret er endra. Vasstank, toalett og vask er sett inn i båten etter at båten vart bygd. (fig. 27-34). I skottet midtskips er det teke bort eit felt på styrbord side (fig. 26). Den eine delen av den midtdelte døra mellom salongen og cockpitn er borte. Dette er gjort for gje plass til vask og kokeapparat (sprit). På babord side er eitt av skapa gjort om til toalett, der det også er sett inn ny dør.



Figur 26: Bildet viser endringa som vart gjort i skottet mellom salong og cockpit. Halvparten av den todelte døra og eit felt av skottet på styrbord side er fjerna for å gje plass til «bysse»; vask og kokeapparat – som er plassert i det opphavlege skapet.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



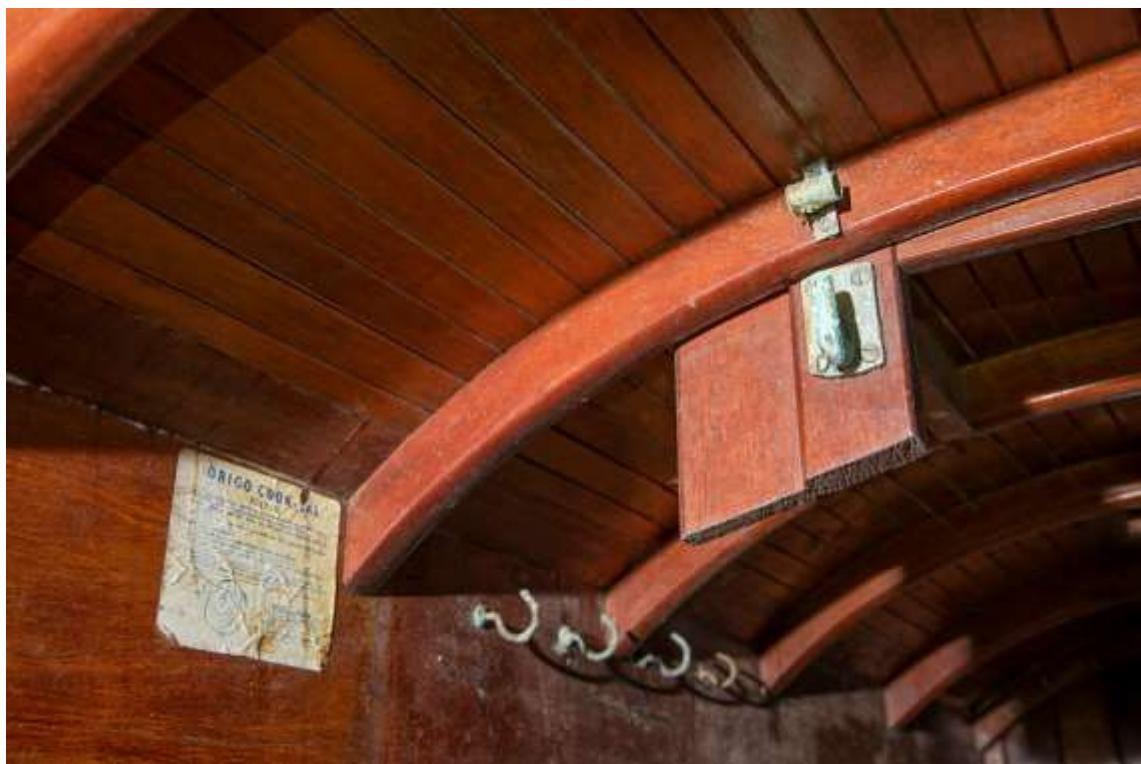
Figur 27: Merka på sidefeltet viser tydeleg kor skottet opphaveleg var plassert.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 28: Vasken er plassert rett framfor det reduserte skottet på styrbord side.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



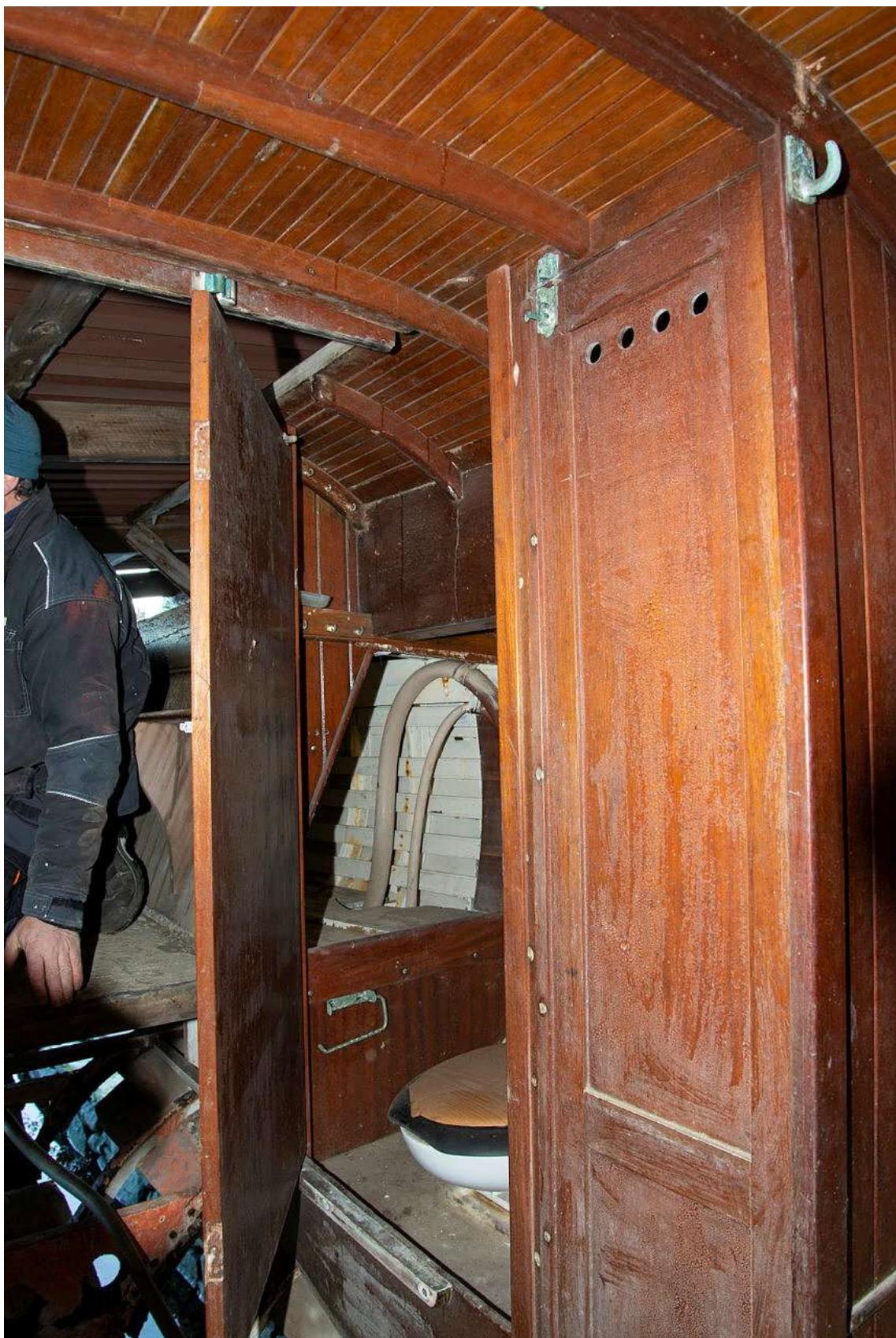
Figur 29: To små panelbitar heng igjen, for å gje plass til køyefestet.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



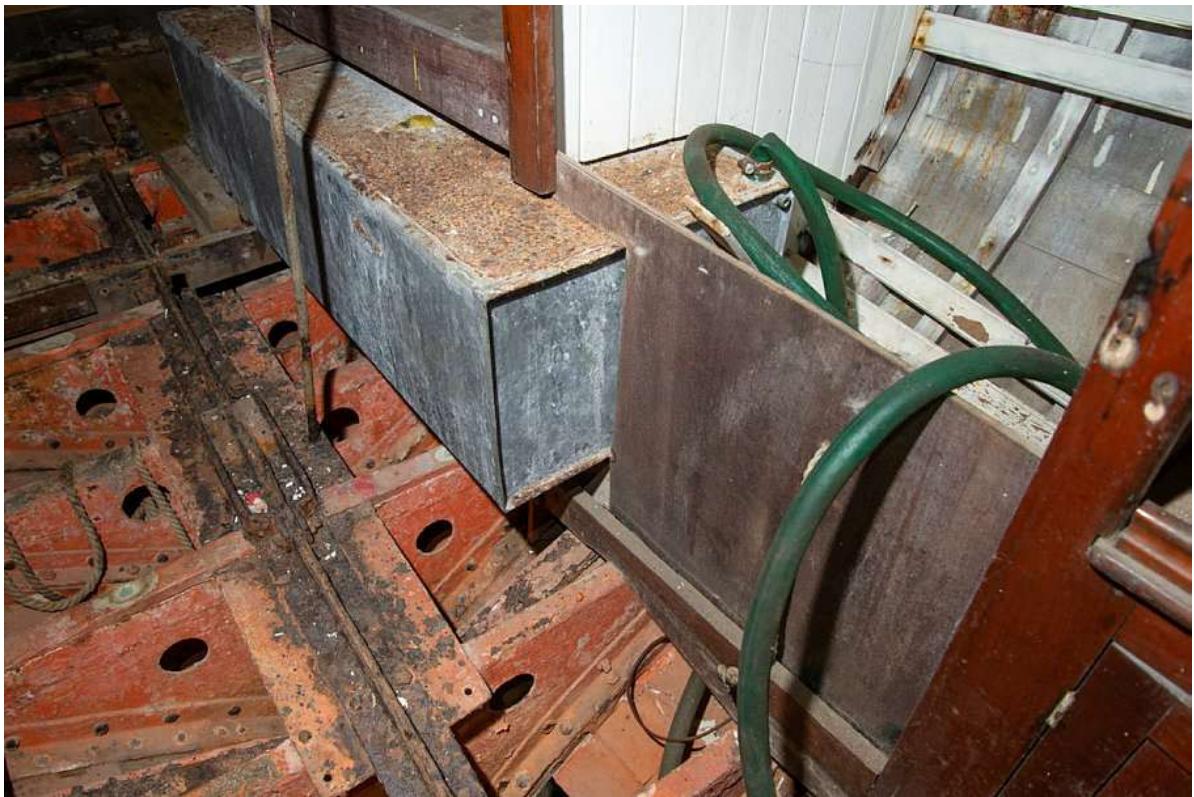
Figur 30: Instruksjon for spritkokeapparatet, eit svensk Origo Cook-Pal.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 31: Toalettet er plassert på babord side, der det tidlegare var eit skap. Toalett-døra er av nyare dato, truleg montert i samband med ombygginga.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 32: Ein del av den originale skapveggen er skoren ut for å gje plass til vasstanken.



Figur 33: Toalettet er av merket International SL 400, som det framleis er mogleg å få kjøpt deler til. Om dette er det originale toalettet er vanskeleg å vite ut frå den dokumentasjonen me har tilgang til i dag.



Figur 34: Båten er i dag utstyrt med vasstank, vask og toalett. Dette vart montert samstundes, truleg i perioden som fritidsbåt. Her ser me tilkopplinga til vasken.

Foto på denne sida: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 35: Ut frå byggteikningane og spor i båten er benkane i forpiggen av nyare dato, truleg frå 50-60-talet.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021

### Glasfiber på skroget

Det er også blitt fortalt til bådeigar Hjortland at det på 1960-talet vart lagt glasfiber på skroget, opp til vasslinja, og på hyttetaket. Glasfiberlaget på skroget (fig.37) vart fjerna etter at båten vart teken på land i 1975, medan det framleis er glasfiber på hyttetaket. (fig.36) (Hjortland, 2021a)

Fig.22 viser at det også vart montert rekkestøtter med sikringstau/wire på dekk i denne perioden.



Figur 36: Hyttetaket (t.v.) er framleis dekt med glasfiber. Spor tyder på at det også var nytta glasfiber på dekket, som seinare er blitt fjerna m.a. ved hjelp av vinkelslipar.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 37: Biletet dokumenterer restar av glasfiber på skroget.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 38: Brand VI (Hauk II) ved sjøhuset på Misje i 1971. Her kan ein tydeleg sjå rekkestøtter av nyare dato. Båten ligg i dag på land under tak langs fjellknausen på venstre side bak båten.

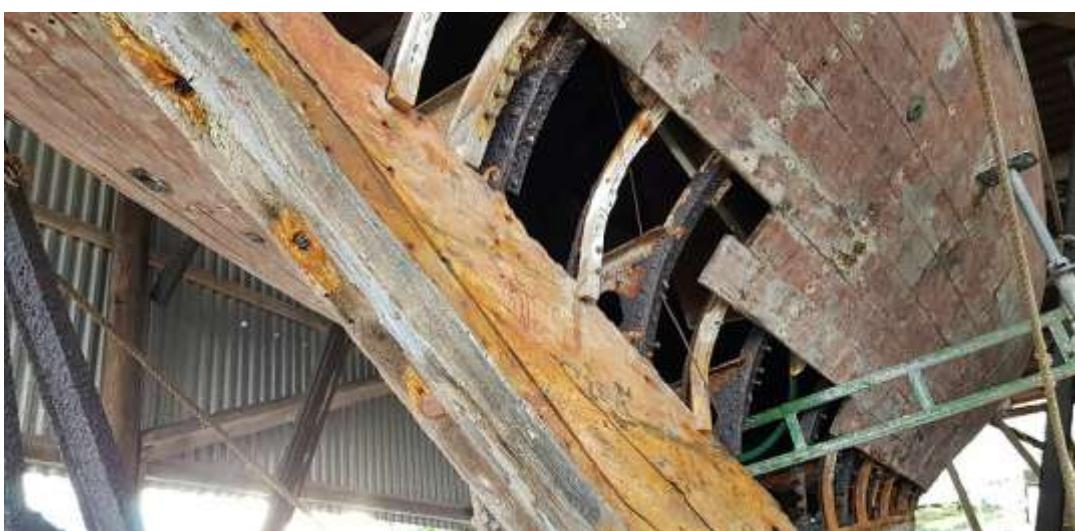
Foto: Finn Totland

## Periode 4: 1976 – 2021: På slipp



Figur 39: «Brand VI» har stått under tak sidan 1975, men har blitt utsett for mykje salt sjøluft.

Foto: Åge Hjortland 2019



Figur 40: «Brand VI» har stått på slipp, under tak, i 46 år. Nokre av dei nedste hudplankane vart fjerna i løpet av det første året etter slippsetjinga, då det vart sett i gang eit forsøk på restaurering/reparasjon. Dette har truleg medført auka korrosjon på stålspant, plater og boltar nede ved kjølen. Lenger oppe i skroget er stålspanta i bra stand.

Foto: Åge Hjortland 2019

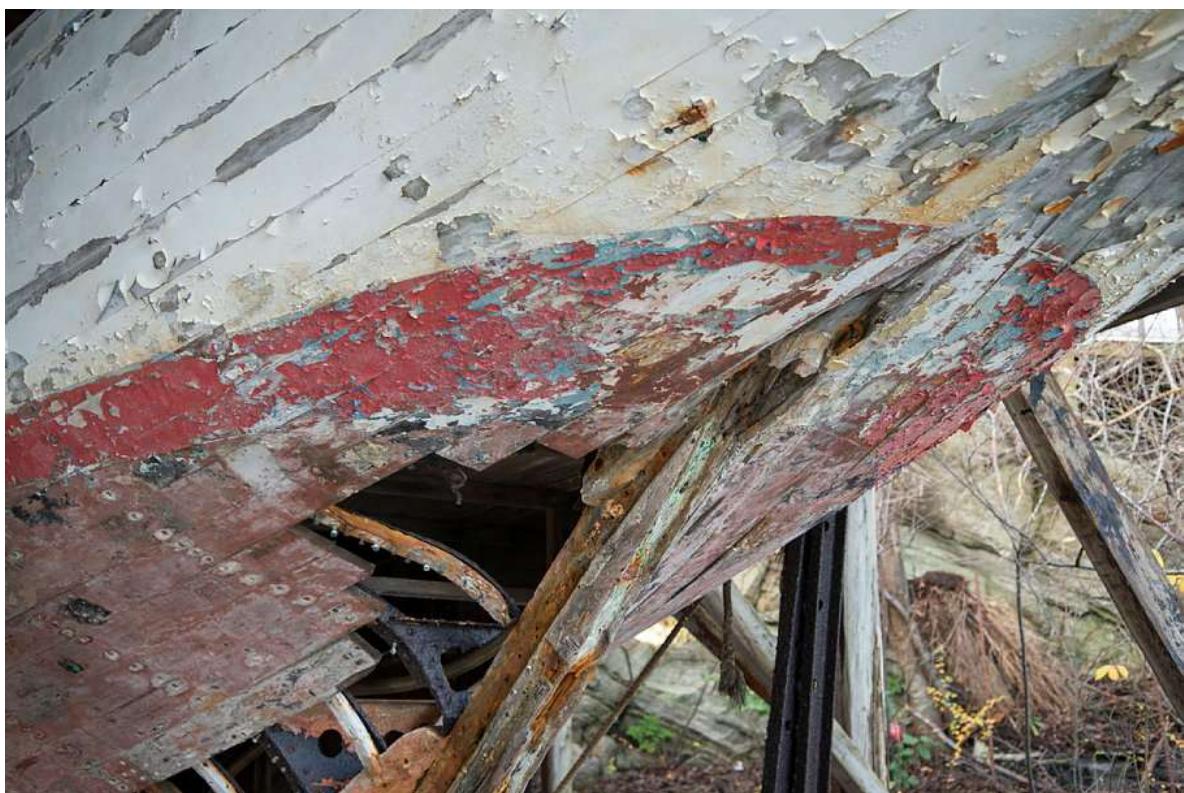
## På land

Brand VI vart sett på land i 1975. Eigaren på den tida, Bjarne Misje, hadde planar om å reparere/ruste opp fartøyet. Riggen vart demontert, det vart bygd tak over båten, og arbeidet på skroget vart starta opp. Glasfiberen under vasslinja vart fjerna, og ein del av huda nede ved kjølen vart også teken teke av. Dørk, sofaputer, dørkplate til cockpit, iskasse er tekne ut av båten og saman med rigg, ror, rekkestøtter, blokker og andre originale detaljar ligg dette lagra i det nærmeste naustet. Etter dette stoppa arbeidet opp.



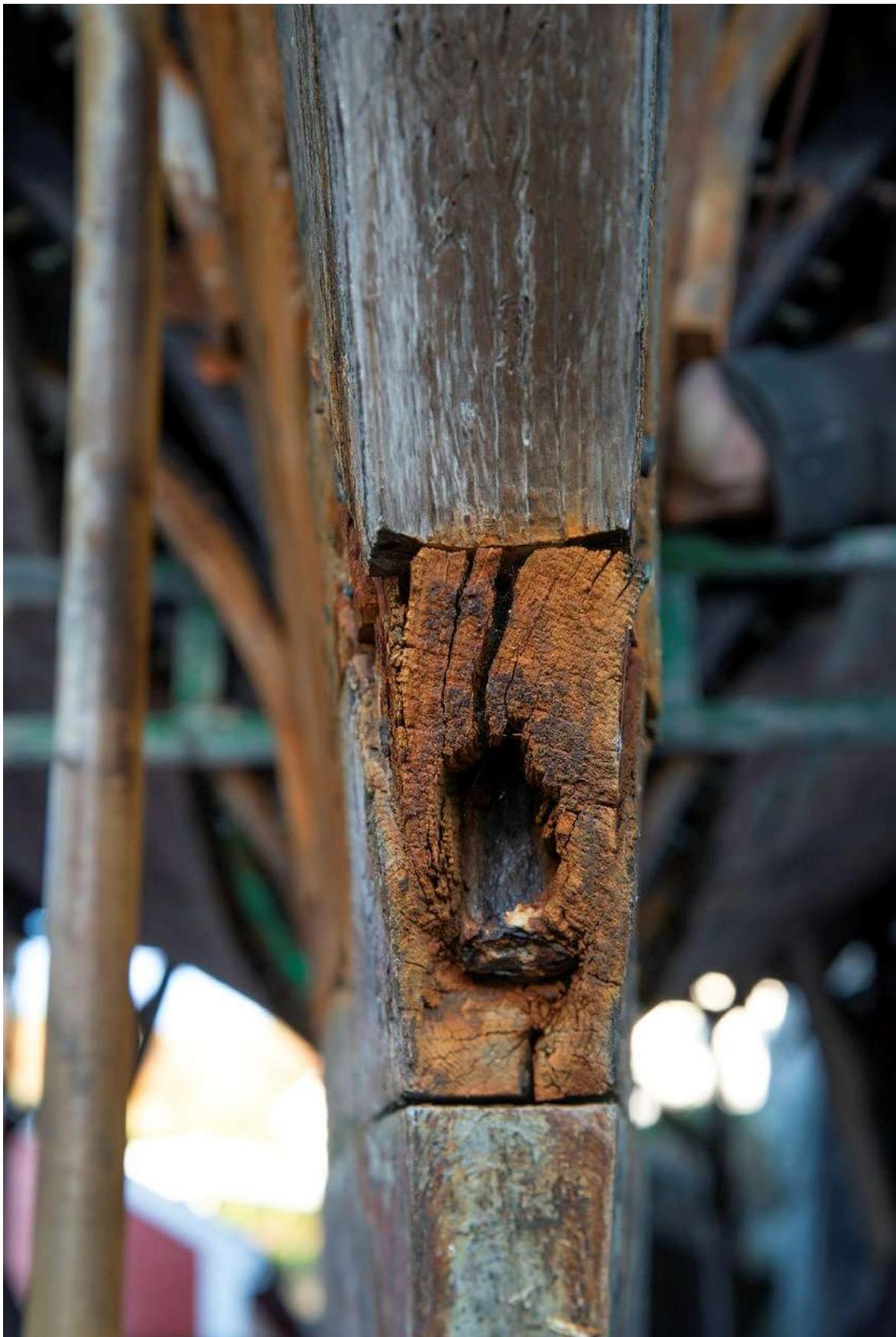
Figur 41: Ytst på hekken kan ein sjå motorfestet for hjelpe motoren, ein 3 hk Evenrude

.Foto: Åge Hjortland 2019



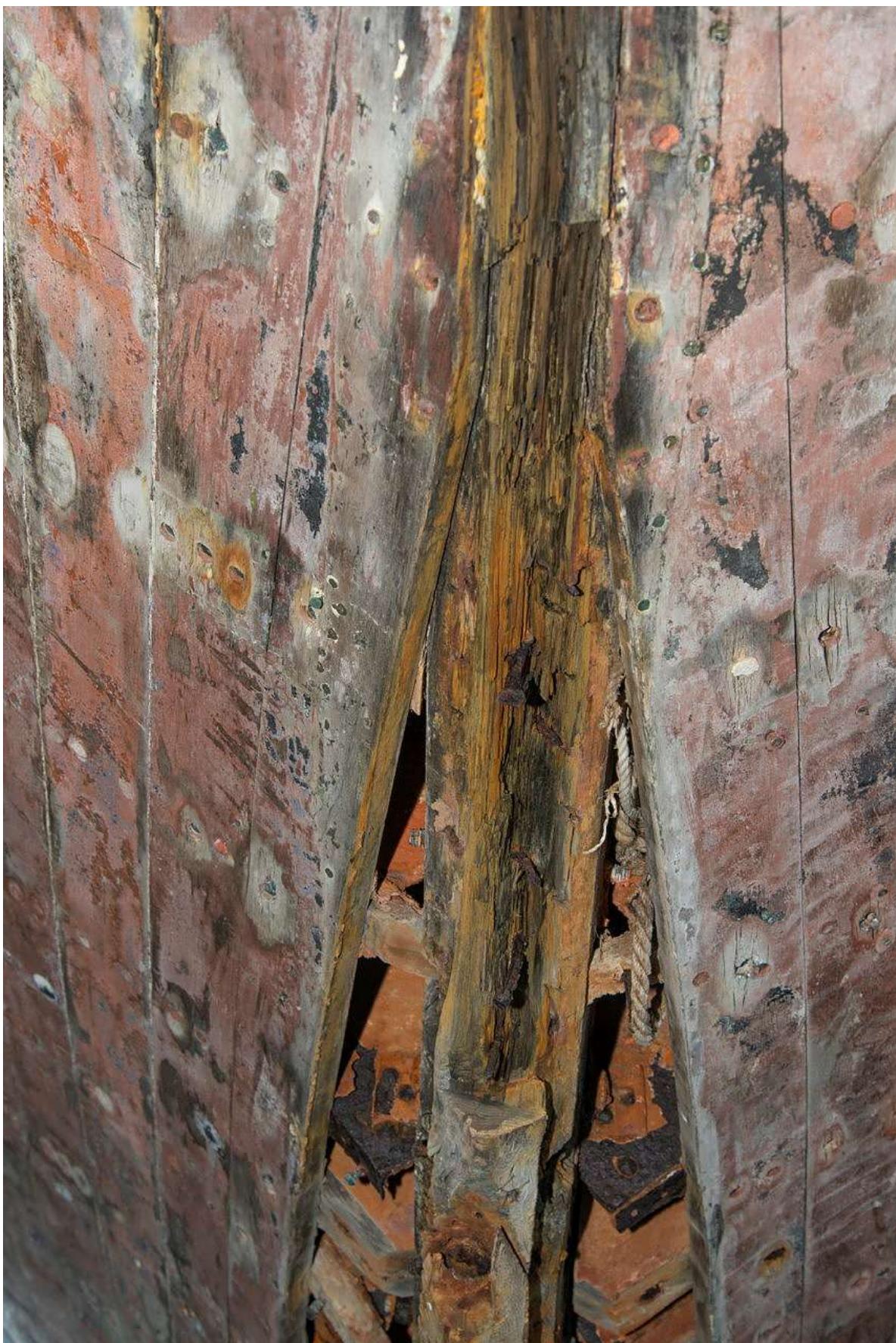
Figur 42: Parti av hekken.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 43: Feste for ror.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 44: Parti av baugen.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



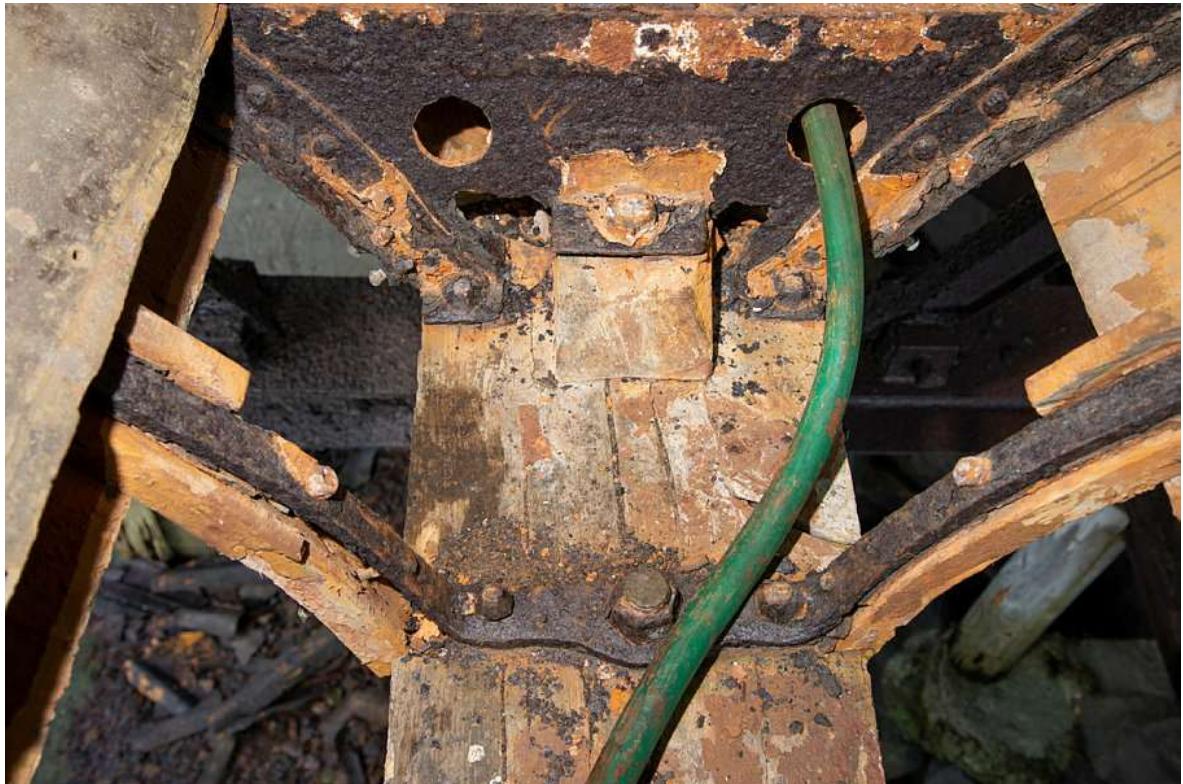
Figur 45: Grunn-konstruksjonen består av botnstokk/kjøl, botnstokkplater i stål festa til vinkelstål-spant, stålpant (flatt stål)på ribber, og smijarn. Annakvart spant er laga i vinkelstål, bunde sammen med botnstokkplater og festa i botnstokken. Spanta mellom desse er ribber i alm, forsterka med flatt stål. Kvart «spantesett» er festa med to boltar gjennom botnstokken, og med kjølbotn ned til underkanten av blykjølen.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 46: Festepunkt for spanta i botnstokk. Fig. Kjølen er festa til botnstokken med lange kjølboltar. Stålkonstruksjonen er kraftig korrodert nede ved kjølen. Lenger opp er tilstanden langt betre.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 47: Stålspant med plate, og stålspant på tre-ribber. Her ser ein også vinkelspant i stål og ribber med flatt stål er festa, saman med kjølboltar og botnstokkboltar.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



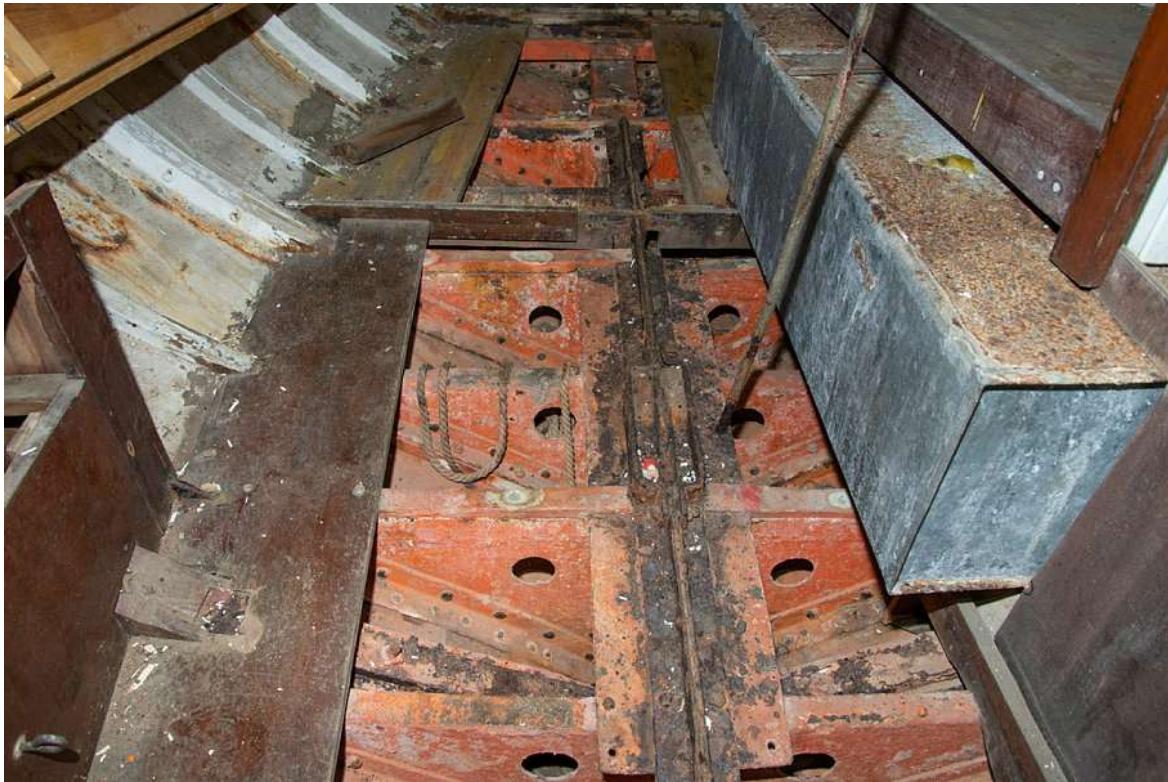
Figur 48: Ekstra forsterking mellom to spant; eit med vinkeljarn og eit i tre.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 49: Der hudplankane er skøyte er det skrudde stålplater på innsida som forsterking.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 50: Grunnkonstruksjonen i forpiggen. Her er båten forsterka med botnstokk-plater i stål på quart spant. I tillegg er botnstokkplatene sydd sammen i lengderetninga med ei stålskinne. På styrbord side ser me vasstanken.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



*Figur 51: Ifølgje teikningane har Brand VI ein blykjøl på 4.200 kilo. Me har ikkje funne teikn som tyder på at dette ikkje stemmer.*

*Foto: Åge Hjortland 2019*



Figur 52: Utsnitt frå overgangen mellom blykjølen og skroget.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 53: Detalj frå eit parti der hudplankane er tekne bort.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 54: Brand VI vart teikna med dekk i gran, kledd med seglduk, men båten har truleg hatt dekk i oregon pine, utan seglduk, sidan starten. Som biletet viser, er det framleis glasfiber på hyttetaket. Det er grunn til å tro at det har vore glasfiber på dekket også. Det er spor etter sliping på dekk, truleg frå fjerninga av glasfiberen.

Foto: Åge Hjortland 2019



Figur 55: Cockpit med benkar. Dørkplata i teak ligg lagra i naustet like ved.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



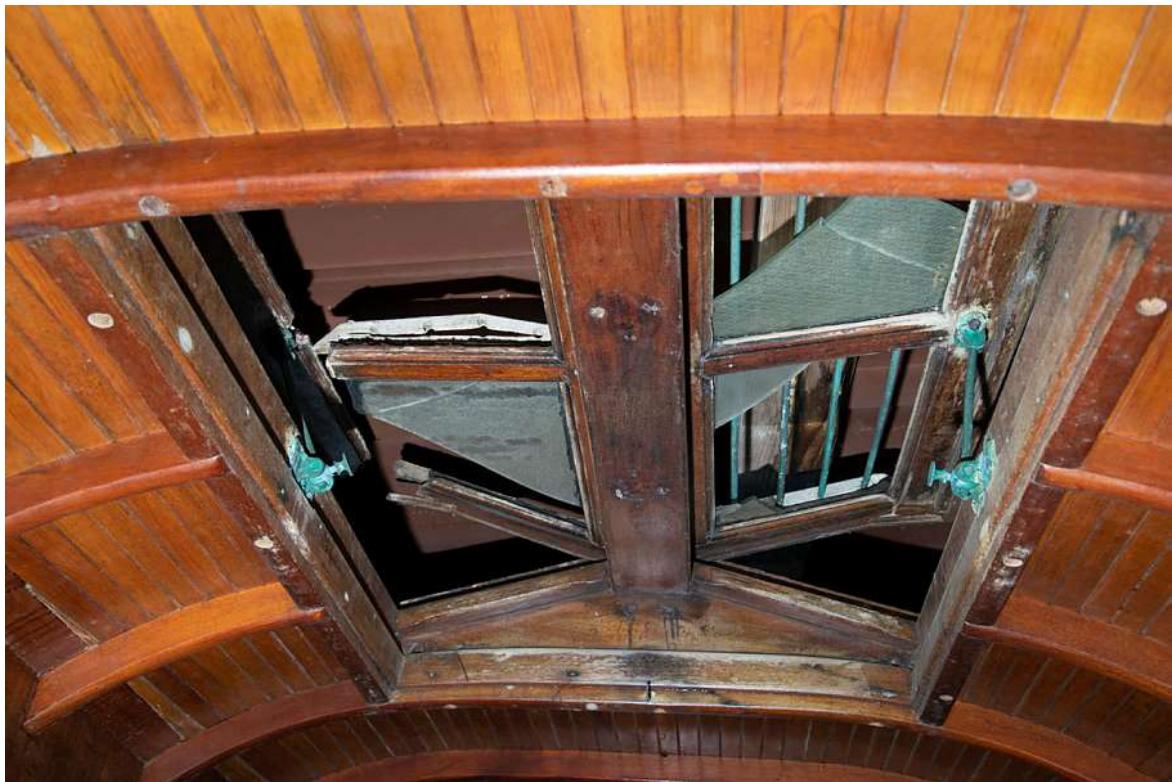
Figur 56: Foto som viser interiøret under skylight. Fartøyet har ein todekt sofa, ein del på SB side og ein på BB side, med skap under. Dette er i tråd med teikninga frå 1920.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 57: I forpiggen er det montert benkar som kan vera av nyare dato. Svimerka under dekket tyder på ungdommelig aktivitet opp gjennom åra frå 1975.

Foto: Åge Hjortland 2019



Figur 58: Skylight, med knuste glas.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 59: Mastebeslag.

Foto: Åge Hjortland 2019



*Figur 60: Me kan sjå at roret er føra på i akterkant. Når og kvifor dette er gjort veit me ikkje. Det er nærliggjande å tru at roret har vore i minste laget og at ein har ønska litt meir effekt under segling, sidan det er gjort i akterkant. Det er der effekten av roret er størst.*

*Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021*



*Figur 61: Roret er av eik. Her ser me ein del av hengsla, som er laga av tre.*

*Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021*



Figur 62: Rorkult og ror.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 63: Nærbilde av detalj på rorkult.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 64: Rorfeste.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 65: Rekkestøtter. Desse vart montert i lystbåt-perioden.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 66: Mast og riggdetaljar ligg lagra på Misje.

Foto: Åge Hjortland 2019



Figur 67: Original leider og is-kasse.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 68: Diverse beslag og pullerter.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 69: Dørk-plate til cockpit.(teak)

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021



Figur 70: Del av sofa frå salongen. Dette er sofaryggen, som er til å slå opp. Den er bygd opp av ei stålramme og har stålflører.

Foto: Lars Arvid Oma/HFS 2021

## Konklusjon

Det finst relativt god dokumentasjon på endringar som er gjort utvendig på båten, men den historiske dokumentasjonen om endringar i interiøret er relativt avgrensa. Difor vert fartøyet, og søk etter spor, ekstra viktig.

Byggetekninga eksisterer, men me har så langt ikkje funne historiske foto som viser interiøret slik det var då båten var ny. Etter siste synfaringa (25.11.21) kan ein likevel slå fast at den nybygde båten samsvarar med teikningane, bortsett frå dekket. Byggetekningane viser gran med seglduk som topplag, medan båten har dekk i oregon pine, utan seglduk. Det er heller ikkje funne spor etter seglduk.

Fartøyet er antikvarisk sett i relativt uendra stand. Det er ikkje gjort radikale endringar, men det er i prosessen avdekka visse modefiseringar i båtens levetid. Under den siste synfaringa vart det mellom anna funne spor etter moderate endringar i interiøret. (s. 32-37)

Skroget er stort sett uendra etter bygginga i 1921, men me har registrert spor etter mindre endringar på skrog og hytte. Ein del av dette kjem også fram på historiske foto og i anna informasjon.

*Hovudpunkt i endringane, utvendig og innvendig, truleg som følgje av endring i bruksområde frå regattabåt til fritidsbåt:*

- I. Brand VI var i utgangspunktet utstyrt med ein bermudarigg tilpassa meterbåt-systemet og konkuransesegling. Masta er seinare blitt korta ned med 4 meter, med påfølgjande endringar i seglareal/segltype.
- II. Det er i ettertid montert rekkestøtter og sikringswire for betre tryggleik om bord.
- III. Det er ettermontert motorfeste for påhengsmotor ytst på hekken.
- IV. Det har i eit tidsrom vore glasfiber på skroget. Det er framleis glasfiber på hyttetaket, og det finst restar av dette på skroget under vasslinna. Glasfiber på skrog vart teke bort då båten vart sett på land i 1975.
- V. Det er i ettertid gjort endringar i interiøret i samband med ettermontering av vasstank, toalett, vask, og spritbrenner. (s. 32-37) Ein del av skottet midtskips, og halvdelen av døra mellom salongen og akterskipet, er fjerna for å gje plass til ei enkel bysse. Eit av skapa er nytta til toalett, der det er montert ny dør.
- VI. Det er montert enkle benkar i forpiggen, truleg på 1960-talet.

## Tilbakeføring

Båteigaren, Åge Hjortland, som er sterkt involvert i dette prosjektet, ønsker å tilbakeføre skrog og rigg til regatta-perioden, med andre ord slik Brand VI var då båten var ny og aktiv som konkurransebåt. (1921-1932) Dette betyr mellom anna at masta må tilbake til original høgd, med tilpassa bom og regattasegl. Glasfiber på hyttetaket må bort. Om båten framleis skal ha motorframdrift kan vurderast, sidan motorfeste for påhengsmotor er såpass lite inngrep.

Fartøyet skal målast i dei originale fargane.

Samstundes ønsker fartøyeigar å halda fast på dagens interiør, som vart endra i fritidsbåt-perioden (1933-1975). Dette betyr at fartøyet framleis kan ha vasstank, vask, toalett og kokeapparat.

Etter vår vurdering er det ikkje noko prinsipielt i vegen for å tilbakeføre skrog og rigg til den første perioden, slik båten var levert ny, og samstundes oppretthalde interiøret slik det var i perioden som fritidsbåt.

## Kjelder

*Aftenposten* 1922.07.31. (1922, s.6). [https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb\\_digavis\\_aftenposten\\_null\\_null\\_19220731\\_63\\_381\\_1](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_aftenposten_null_null_19220731_63_381_1)

Arisholm, T. (1999). *Et diagonalt blikk på Johan Ankers arbeid ved tegnebordet, side 149.* (Særtrykk av Norsk Sjøfartsmuseum).

*Bergens Aftenblad* (Bergen: 1889-1942) 1924.08.18. (1924 s.2). [https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb\\_digavis\\_bergensaftenbladbergenattenattini\\_null\\_null\\_19240818\\_160\\_190\\_1](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_bergensaftenbladbergenattenattini_null_null_19240818_160_190_1)

*Bergens Aftenblad* (Bergen: 1889-1942) 1926.06.28. (1926, s.6). [https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb\\_digavis\\_bergensaftenbladbergenattenattini\\_null\\_null\\_19260628\\_162\\_147\\_1](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_bergensaftenbladbergenattenattini_null_null_19260628_162_147_1)

*Bergens Arbeiderblad* 1929.06.17. (1929, s. 6 - 7). [https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb\\_digavis\\_bergensarbeiderblad\\_null\\_null\\_19290617\\_3\\_136\\_1](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_bergensarbeiderblad_null_null_19290617_3_136_1)

*Bergens Arbeiderblad* 1932.07.25. (1932, s.6). [https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb\\_digavis\\_bergensarbeiderblad\\_null\\_null\\_19320725\\_6\\_170\\_1](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_bergensarbeiderblad_null_null_19320725_6_170_1)

Hansen, H. (1933, side 136). *Kongelig norsk seilforening 1883-1933.* P. M. bye co. A.S.

Hjortland, Å. (2021a). <https://brand6.no> [Også muntlige kilder fra familie og slekt til båteiere].

Hjortland, Å. (2021b). (via munnlege kjelder; tidlegare båteigar, og familie til tidlegare båteigarar). I. *Morgenbladet* 1921.06.07. (1921). [https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb\\_digavis\\_morgenbladet\\_null\\_null\\_19210607\\_103\\_165\\_1](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digavis_morgenbladet_null_null_19210607_103_165_1)

Norsk Maritimt Museum. <https://marmuseum.no/>

Norsk Maritimt Museum; *Johan Anker, byggnr 246(241), 1920, 8mR.* <https://dms-cf-10.dimu.org/file/032yjV9K2WX9>

Seilas. (1921). Foreningen. [https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb\\_digididsskrift\\_2020091681152\\_001](https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digididsskrift_2020091681152_001)

Seilforbund, N. *Det store gullrushet.* <https://www.norgesseilforbund.org/index.php/forbundet/nyheter-menykobling/item/487-det-store-norske-gullrushet>

Vold, E. K. & Engen, O. (2003 s. 156). *Johan Anker : linjenes mester.* Cappelen.

Vold, E. K. & Engen, O. (2003, s.119). *Johan Anker : linjenes mester.* Cappelen.

Vold, E. K. & Engen, O. (2003, s. 25-31). *Johan Anker : linjenes mester.* Cappelen.

Vold, E. K. & Engen, O. (2003, s. 40-47). *Johan Anker : linjenes mester.* Cappelen.

Vold, E. K. & Engen, O. (2003, s. 108-123). *Johan Anker : linjenes mester.* Cappelen.

*Wikipedia.* no.wikipedia.org