



Modell av *Tonny*
av Sirevåg

1962

To livsverk – Karsten Åsland

Ved dreiebenken og i hobbyrommet

EGIL HARALD GRUDE

I over 70 år har Karsten Åsland frå Bryne bygd modellskip. Meir enn 70 båtar og mange årsverk har det blitt gjennom desse åra. Til dei største skipa har det nesten gått med eit årsverk i seg sjølv. Modellbygginga er Karsten sin kjæraste hobby og arbeidet hans held høg kvalitet, så høg at han fekk oppgåva med å restaurera kyrkjeskipet i Ogn kyrkje i 1991, etter at kyrkja brann. I 2012 fekk han Kongens Fortjenstmedalje for modellbåtkunsten sin. Hausten 2017 var fleire av Karsten sine modellar med på utstillinga «Smidd i tre» på Haugabakka, og sjølv demonstrerte han og delte villig kunnskapen sin med publikum. I denne artikkelen tar forfattaren oss med til ein engasjert modellskipbyggjar, den store innsatsen hans i hobbyrommet og i arbeidslivet, to livsverk.



Karsten er 14 år gammel og har bygd første båten sin.
Foto: foto i privat eige.

OPPVEKST

Karsten vart fødd 2. juli 1932 og vaks opp i Kolheia på Bryne. Han var nabo med den gamle folkeskulen, der han og gjekk første skuleåret sitt. I 1941 tok dei tyske okkupantane skulen, og ungane vart ei tid utan undervisning. Etter kvart fekk dei eit klasserom i butikken til Olav Line i Bryne sentrum. Då freden kom i 1945, gjekk Karsten det siste året på den gamle folkeskulen.

Karsten fortel elles frå krigen at han alltid var med mora når dei var ute og hamstra slikt dei trong til dagleg mat og føde på Lende og Kartavoll. Bøndene var greie og romslege, og dei kom aldri tomhendte heim.

Sofie, mor til Karsten, oppmuntra alltid guten til å klara seg til trass for eit handikap. Karsten er fødd med halvanna hand, som han seier sjølv. 17 år gamal var Karsten hos lege for å undersøka om det var muleg med kunstig hand – ein krok. Det passa ikkje, og sidan har Karsten klart seg med ei hand. Det har ikkje betydd noko, i alle fall ikkje i arbeid.

FAMILIE

Det verste i ungdommen – med ei hand – var å finna seg ein kjærast. Men det gjekk og. Han møtte Gerd frå Sirevåg i 1955 på den kjente camping- og badeplassen Sjøsandene i Mandal. Her drog både ungdommar og familiar ofte på ferie før bilturisme og sydenturar tok til å lokka ut i 1960- og 1970-åra.

Gerd var på telttur med to venninner. Karsten var på telttur med ein arbeidskamerat. Det var utedans. Gerd og Karsten dansa saman og vart kjærastar. Då vart det mange turar både til Sirevåg og Egersund. Ein

gong dei skulle gå på kino i Egersund, fekk han ikkje tid til å kjøpa tobakk på Bryne. Han gjekk av toget på Nærbø for tobakken si skuld. Då gjekk toget frå han. Karsten visste råd. Han kasta seg inn i ein drosje og nådde at toget på Varhaug. Det vart både kinotur og førebuing til ekteskap, planlegging av hus og heim. Dei gifta seg i 1958 og fekk to døtre, Signe i 1960 og Anne Gro i 1962. Seinare har det kome til fem barnebarn



Dåp av cabincruiseren som Karsten eigenhendig innreidde. Gerd og Karsten om bord i båten som her får namnet Haver, jentenamnet til Gerd. Foto: ukjent, * i privat eige.

og fire oldebarn. Heile familien er busette i Time og Sandnes. Karsten er svært glad for og stolt over den fine familien sin.

Gerd, seier Karsten, har vore fantastisk, høgre handa mi i alt, i det daglege og i hobbyarbeidet. Gerd var eit arbeidsmenneske. Ho styrte huset og hagen, og ho sydde bunader både til seg sjølv og dei to døtrene. Då jentene var kome i tenåra tok Gerd til på Bryneheimen i 55% stilling som hjelpepleiar. Her vart ho i 33 år. Gerd og Karsten leigde først husrom i Kolheia i fire år. I 1963 bygde dei i eit nybyggjarfelt, Auglendsfeltet. Ferdig tomt kosta kr. 6.000. Arbeidsgjevar Nils Underhaug betalte denne. Det var kamp om arbeidsfolk på Bryne, og bedriftene gjorde slik for å halda på folka sine. Slik vart det og gjort på Kvernelands Fabrikk. Arbeidsgjevarane på Bryne gjorde avtalar seg mellom at dei ikkje skulle ta folk frå kvarandre. Landet skulle byggjast opp og det var om å gjera å halda på arbeidstokken.

DET MARITIME. BÅTAR I FULL STORLEIK OG MODELLSKIPSBYGGING

Det eine livsverket

Karsten Åsland er brynemann. Han har bak seg eit langt og innhaldsrikt yrkesliv, i jærindustrien og forsikringsbransjen. Det er eine livsverket hans.

Han har også har også eit hobbyrom i sokkeletasjen i huset heime på Auglendsfeltet. Det er eit spesielt hobbyrom der Karsten utfaldar seg på mange felt. Her har han gjennom åra laga vakre møbler med høg kvalitet: stolar, skrivebord, senger, skap, vogge, golv-



Vik i Klepp på 1950-åra med dei første store båtane. Asbjørn, bror til Karsten dreg opp. På motorbåten, Gerd f. Haver. På denne tida var ho og Karsten trulova. Dei gifta seg i 1958. *Foto: Karsten Åsland, * i privat eige.*

gutane avkappbitar som dei laga båtavar av. Det var om å gjera å få båtane i dammen til å bæra ein murstein. Så kryssa dei Atlanterhavet. Norge var på eine sida av dammen, England og Amerika på andre. Det var kaiar på begge sider.

Karsten hadde lyst til å reisa til sjøs. Som unggut tok han kontakt med hyrekontoret, men fekk ikkje hyre, grunna handikaket sitt. Men båt og sjø vart det. Han og broren kjøpte som ganske unge eit 18 fots ope skrog og installerte motor i dette. Dei selde skroget og kjøpte ein 23 fots motorbåt med hytte framme. Desse to båtane hadde dei liggjande på Vik i Klepp og hadde mykje glede av dei. Det var elles ikkje lite fisk dei drog opp til glede for slekt og vener.

Karsten sette krona på verket i interessa for båtavar i full storleik då han i 1982 eigenhendig innreidde ein cabin cruiser på 31 fot.

Båten var ein Comet Commander. Han kjøpte sjølve skroget som halvfabrikat frå Sandefjord. Det 31 fot lange skroget vart frakta med tog frå Sandefjord til Bryne. Der starta prosessen med å innreia og gjera båten ferdig. Det tok eit par års tid. Karsten skaffa materiale frå ulike stader. Dører frå eit av handelslaga i kommunen utgjorde ein vesentleg del av teakinnreiinga. Også rattet vart laga av desse dørene. Båten hadde stor salong, aktercabin og toalett med dusj.

Gerd og Karsten nytta Haver som hadde hamn i Hillevågsvatnet i Stavanger, flittig. Det vart mange turar og ferieturar. Sørlandet var nok det mest populære reisemålet. Men dei hadde også turar nordover til Sunnhordland og det vakre øyriket der. Cabin cruisaren vart seld i mai 1992 til Sandnes og seinare vidare til Tungenes og Egersund.

Då hadde dei alt kjøpt hytte i Holmane sør i Hå.

Her er vid utsikt over jærhavet og ned mot Eigerøy og Eigerøy fyr. Karsten gjorde med god hjelp av ungane svært mykje av arbeidet sjølv. Hytta var byggesett frå Solhytten. Hytta kom til parkeringsplass med bil og vart frakta til tomta med helikopter. Ho vart teken i bruk i februar 1991 og er seinare utvida og modernisert

Han har også vist særleg interesse for skuleskipet Gann, det tidlegare hurtigruteskipet Ragnvald Jarl – der Gerd og han har vore med på mange turar. Karsten har og laga mange gjenstandar som er om bord og i dagleg bruk, slik som to rister i teak til landgangen, skap til bysse/messe, skilt i teak med gullskrift til salongane, kassar til salmebøker og glassmonter for utstilling av salsvarer. I tillegg til dette har Karsten og ominnreidd 15 lugarar. Mykje av dette arbeidet har vore komplisert.

Men så er det hobbyen over alle hobbyar. Karsten laga dei første modellbåtane i konfirmasjonsalderen. Sidan har han halde på med dette. Det har vore hovudinteressa innimellom alt anna han har stelt med.

Karsten byggjer alle modellar sjølv frå botnen av – frå skrog til alle detaljar i løpande og ståande rigg. Han låner skipsteikningar og lagar også teikningar sjølv der det har vore naudsynt. Karsten har også eit stort kontaktnett med museums- og fagfolk i inn- og utland og gjer reiser for å studera detaljar på skip han lagar modellar av. Avansert modellbåtbygging er ei stor utfordring i seg sjølv. For Karsten med sitt handikap har det sjølv sagt bydd på ekstra utfordringar. Med bakgrunnen sin frå mekanisk industri har tusenkunstnaren Karsten funne løysingar ved sjølv å konstruera og laga reiskap.

Karsten kallar seg amatør, smålåten som han er. Men han utfører fullt profesjonelt arbeid. Han er ein av våre kjente og respekterte modellbåtbyggjarar og har bygt rundt 70 modellskuter, alt frå ulike typar seglskuter til moderne fiske- og handelsfartøy. Mange av modellane er kyrkjeskip. Bygging av slike modellar krev stor kompetanse og vilje til samarbeide med kulturvernstyresmakter. Fagmiljøet rosar Karsten Åsland for å syna stor respekt og skjønsemd i dette arbeidet. Samarbeidet med han har vore lett og konstruktivt. Det tener han til ære.

I denne samanhengen kan vi og nemna modellbyggingsamarbeidet med den blinde pensjonerte presten Tor Spilling i Kvinesdal. Det har gitt gode resultat og samla stor oppmerksomhet.

Det er kvalitet over arbeidet til Karsten. Det understrekar fråsegner frå Museum Stavanger -Stavanger maritime museum, Sirevåg konferansesenter, tidlegare res.kap. i Klepp Hein Steinskog og adm.dir Olav Underhaug i Trallfa Capital AS i tilrådingane sine i samband med søknad til Kongen om tildeling av for-tjenstmedalje. Dei mange modellane er til glede for svært mange både i private og offentlege samanhengar. Kyrkjeskipa hans pryder ei rekke kyrkjer på Sør- og Sørvestlandet. Dei er til særleg glede, for oss og for komande generasjonar. Karsten Åsland har gjort ein innsats som ruvar også i nasjonal samanheng.

Det starta i det små. Det la på seg etter kvart. Karsten kjøpte katalog hos vekebladet/forlaget Skib O` Hoi, og bestilte teikningar der. Den første modellen var tremasta slettoppskonnert. Gerd av Mandal er laga



Modell av det kombinerte passasjer- og lasteskipet Black Prince, bygd i 1938. Skipet gjekk i ruta Oslo – Newcastle til krigsutbrotet 1940. Modellen var Karsten si trulovingsgåve til Gerd. Skip og blommar var eit syn, plassert på eit flott blomsterbord. Foto: Karsten Åsland, *i privat eige.

etter desse teikningane. Det same gjeld passasjerskipet Black Prince. Etter dette bygde Karsten ei rekke fiskefartøy, ikkje minst mange frå Sirevåg, men og frå andre stader.

Skonnert Gerd av Mandal seglde frå 1924 i tradisjonell nordsjøfart og seinare i fast fiskefart New Foundland/Labrador til Spania, Italia og til England til og med 1935. Skonnerten var landets siste seglskute i fast oversjøisk fart. Karsten treffe som alt nemnt, Gerd

– ho som seinare vart kona hans - i Mandal.

Eit anna av dei tidlege byggverka var Black Prince, eit kombinert passasjer- og lasteskip bygd for Fred Olsen & Co, Oslo av Akers Mekaniske Verksted. Skipet vart levert i 1938 og sett inn i ruta Oslo – Newcastle. Fartøyet vart eit praktskip for si tid. Den tyske okkupasjonsmakta overtok skipet i mai 1940. Dei brukte Black Prince til innkvarterings- og depotskip i Oslo og Danzig. I desember 1941 kom skipet i brann og 28

menneske omkom. I tillegg vart mange skada. Black Prince vart totalt utbrent. Seinare brukte det tyske luftvåpenet vraket som skytemål.

Sidan kom dei, skip etter skip, ofte mange av kvar. Karsten har eksempelvis laga tre modellar av hardangerjakta Anna af Sand, fire av ishavsskuta GjØa og fem av misjonsskipet Eliezer, fire av losbåt RundØ, og fleire av galeasane Loyal og Svanhild. Det er og stor variasjon i seglskutetypane: fullriggarar, skonnertar, og barkar. Han har bygt passasjerskip og lasteskip, orlogsfartøy, polarskip, losskøyter, fiskefartøy og lystfartøy, fleire av desse som kyrkjeskjip.

KYRKJESKIP/VOTIVSKIP

Karsten er ikkje minst kjent for alle kyrkjeskjipa eller votivskjipa han har bygt. Votivskjip er skipsmodellar som heng i kyrkjer. Slike er vanlege i Norge, særleg i kyststrok, men også lenger inne i landet. Namnet votivskjip kjem av at dei ofte er gjevne som gåver til kyrkja. Dei vert også omtalte som kyrkeskjip, men det kan vera forvirrande. Skjipet er jo også namnet på den delen av kyrkja der kyrkjelyden sit.

Skjipet har vore brukt som eit symbol for kyrkjelyden og for heile kyrkja sidan tidleg kristen tid. Det er eit bilete på kyrkja som fører dei truande over livets hav. Votivskjipa er også ofte knytte til at ein langs kysten ynskte ei spesiell velsigning av skjip og sjømenn, og til skjipa som velstandsteikn. Sjømenn ga og ofte modellskjip til kyrkjer som takk for frelse frå naud og fare. Dei var og ofte bygde av sjømenn som la mange arbeidstimar ned i det fromme prosjektet.

Karsten bygde første votivskjipet sitt for middelalderkyrkja i Orre i Klepp. Det gamle skjipet var borte. Etter tradisjonen var det nokre gutar som lånte skjipet og seglde med det i Orreåna, og det forsvann til havs. Orre menighetsråd ynskte eit nytt skjip midt i 1980-åra, og tok kontakt med Karsten. Han laga briggen Ørnen som kom på plass våren 1990. Karsten fekk i samband med dette arbeidet Riksantikvaren si godkjenning som kyrkjeskjipsbyggjar, eit kvalitetsstempel. Seinare har det blitt mange andre kyrkjeskjip: Heskestad, Lyngdal, Randaberg, Utsira, Misjonsmuseet i Stavanger og Time. Sistnemnde var ei gåve frå Gerd og Karsten. I tillegg kjem kyrkjeskjip i Fjotland i Vest-Agder, i samarbeide mellom Tor Spilling og Karsten.

Kyrkjeskjipet på Utsira er ei losskøyte, listerskøyte kallar dei det. Utsira har lange lostradisjonar med eigen losstasjon. Difor ynskte dei ein modell av ei losskøyte i kyrkja.

Elles har kyrkjeskjipa til Karsten lokal tilknytning, ikkje minst skal vi sjå, ved at modellar av Eliezer heng i mange kyrkjer både i og utanføre Rogaland: Time, Heskestad, Lyngdal, Vegårdshei, og på Misjonsmuseet i Stavanger. Eliezer treng særleg omtale. Den tremasta barken vart sjøsett sist i mai 1864. Skjipet har ein særleg plass i norsk kyrkje- og misjonshistorie. Misjonsarbeidet var i framgang og talet misjonærreiser auka på. Mange meinte at eit eige skjip for misjonærreiser ville vera ei god investering, og så kunne skjipet nyttast til ordinær fraktfart når det var kapasitet. Det var krefter i Bergen med tilknytning til



1. Ogna kyrkje med det restaurerte kyrkjeskipet til høgre midt i bildet.. Foto: Berit Bass, Jærmuseet.
2. Misjonsskipet Eliezer. Foto: Per Magne Tjvand, NMS.
3. Kyrkjeskipet Ørnen i Orre gamle kyrkje er ein tomasta brigg. Foto: Ketil Terning, Orre kyrkje.
4. Kyrkjeskipet Tungenæs i Randaberg kyrkje. har eit fantasinamn. Skipet er laga etter teikningar av ein tremasta bark, konstruert av den. Foto: i privat eige.

misjonsforeningane der i byen som tok initiativet.

Eliezer som Det Norske Misjonsselskap bygde, hadde første reisa si med misjonærar tidleg i 1865. Då var det i alt 11 misjonærar om bord. Skipet frakta norske misjonærar til og frå Sør-Afrika og Madagaskar til 1884. Då vart skipet selt og erstatta av jernskipet Paulus som gjorde teneste for Det Norske Misjonsselskap fram til 1897, for å halda kontakten mellom heimlandet og misjonærane i Sør-Afrika.

I tillegg til bygginga av nye, har han og restaurert eit kyrkjeskip. Der var eit særleg ærefullt oppdrag. Gerd er døypt og konfirmert i den gamla Ognakyrkja, og her gifta Gerd og Karsten seg 18. oktober 1958. Då middelalderkyrkja i Ognabrann 13. november 1991 var den gamle kyrkjeskipsmodellen ein av dei få gjenstandane som vart berga ut – sterkt skada. Røykdykkaren Erik Jensen stod for denne bragden. Skipet er ein orlogsbrigg eller "snau" av ein type som vart nytta i tida mellom 1750 og 1800. Det vert sagt at det var Salve Kverme som ga skipet til kyrkja. Han var sjømann og vart utkommandert til den dansk-norske marinen. Han gjorde teneste i Middelhavet. Der deltok han i tokt mot sjørøverar på algeriekysten. Han vart teken til fange, men klarte å røma. Han vart borte i 14 år, og heime rekna dei helst med at dei aldri meir ville få sjå han att. Men han kom seg til København. Her fekk han fylgja ei skute til Christiania. Derifrå gjekk han heim. Skipet som truleg er ein modell av det fartøyet han var mannskap på, må han ha gitt til kyrkja som ei synleg takk for frelse frå død og farer.

I HOBBYROMMET - BYGGEPROSESSEN

Me skal fylgja den omfattande byggeprosessen frå "kjølstrekking" til ferdig modellskip.

Karsten startar med linjeteikningar av skroget til det skipet han skal byggja. Linjeteikningane gir forma til skroget i ulike høgder. Han klipper ut papirmønster av skrogforma på ulike høgder og overfører desse til kvistfrie glattkantbord. Deretter sagar han ut borda på innsida og utsida. Då blir skroget holt. Deretter limer han saman alle glattkantborda. Då er grovforma til skroget klart. Deretter må skroget slipast nøye til for å få rett og endeleg form. Dette er eit tidkrevjande nøyaktighetsarbeid.

Deretter lagar Karsten stativ eller vogge til skroget. Så står dekk og rekke eller skanseledning som det heiter, for tur. Skanseledninga er festa til rekkestøt-



Karsten i arbeid i verkstaden.
*Ukjent, *i privat eige.*



Øvst: Ulike båtar syner ulike stadier i byggeprosess og utforming av skroget. Norske Løwe, i midten Havella II, og Svanhild under arbeid.
Nedst: Frå verkstaden til Karsten. Modellar av Sølvi-Karin både midt i bildet og til høgre.
*Alle foto: Karsten Åsland, *i privat eige.*

ter. Det kan vera opp til 200 av dei på ein stor modell.

Etterpå tek det verkelege nøyaktighetsarbeidet til. Då lagar Karsten dekkshus og andre større innretningar på dekk. Det krev og erfaring. Så tek malararbeidet til. Arbeidet med å mala rekka på inn- og utsida er tidkrevjande, ikkje minst på innsida, der rekkestøttene har ein farge og skanseledninga ein annan.

Så skjer byggmeisteren ut jomfruer for hand og borer tre hol i kvar. Rundt desse må det skjearast inn ein tynn ståltråd som blir lodda fast til ein koparstreng – røstjernet. Dette blir så festa til skroget på utsida av skanseledninga. Jomfruer er taljer som held den ståande riggen og mastene. Jomfruene er åtte millimeter, og er så små at ein kan plassera fleire av desse på ei lillefingernagl. På ein tremaster er det rundt 100 jomfruer.

Etter det skal mastene på plass. Dei blir og laga for hand og er ofte i tre delar. Dei ulike delane blir festa saman med nøyaktige sjølvlaga beslag i halv millimeter tjukk kopar, tre millimeter brei. Også her må det borast hol – halvannan millimeter - til feste for både den ståande og den løpande riggen. Beslaga blir lodda saman. Det er store mengder beslag, minst like mange som det er jomfruer til ein rigg. Baugspryda er laga på same vis i fleire deler. Berre på eit baugspryd er det rundt femten beslag.

Så skal den løpande riggen på plass. Her går det med store mengder "tau" – tråd som Karsten kjøpte hos skipshandlar Myhre i Stavanger den tid denne forretninga fanst. Han sikra seg eit godt trådlager før Myhre stengte og slutta av, dermed er han ikkje i beit. Og så går det store mengder taljer til den løpande riggen. På ein tremaster går det med 170 – 180 taljer,



Øvst: For Karsten er modellskipsbygging nøyaktighetsarbeid i heile prosessen frå skrog til dei minste detaljane som han lagar sjølv.

Nedst: Ei lita talje, jomfru, under arbeid. På ein tremasters seglskute kunne det gjerne vera rundt 100 slike, produsert av Karsten sjølv heime i verkstaden.

*Berit Bass, *Jærmuseet.*

også desse sjølvlaga. Desse skjer Karsten ut av små bjørkepinningar med eit tverrsnitt på 6 - 7 millimeter. Desse må det og borast hol i. Og desse hola må filast med tannlegebor slik at riggen skal gå lett.

Dette er eit ekstremt tolmodighetsarbeid, ikkje minst for Karsten med dei ekstra utfordringane han har hatt. Rigging skjer helst på dei tider av året Karsten går med lange skjortearmar. Då kan han festa reiskap inn i mansjettane på skjortene sine.

Karsten fortel forresten at han likar svært godt å laga taljer. På ein sydentur hadde han med seg 600 taljer. Då Gerd og han sat saman i sola nytta han tida til å finpusse taljene som er så små at han festa dei i ei filklo, ei lita, handhalden skrustikke, som han hadde teke med for anledninga.

Som oftast har han ikkje segl på fartøya. Men i dei tilfella det skjer – på gaffelrigga mindre fartøy, jakter og galeasar med ein eller to master – har Gerd sydd segla. Karsten seier at segl på større modellfartøy ikkje passar og gjer modellane mindre elegante, og så forsvinn detaljar i den flotte riggen.

Karsten har mykje spesialverktøy til arbeidet sitt. Noko har han kjøpt, og nyttar både lege- og tannlegeutstyr. Men det alle meste har han tenkt ut og laga sjølv. I tillegg til jomfruer og taljer lagar Karsten og ei rekke andre detaljar slik som minilanterner, ratt og leidarar. Til dette brukar han mellom anna ei løvsag som han kjøpte hos ein sølvsmid. Til å tre tau gjenom jomfruene og taljene har Karsten konstruert ein reiskap liknande den ein trer synåler med, men i større format.

Vi spør Karsten kor mange deler det kan vera til eit modellskip og kor mange timar som går med til bygginga. Det har eg aldri tenkt på, seier han. Han har fortalt om dei store mengdene små delar som

går med til bygginga; rekkestøtter, jomfruer, taljer og andre smådelar, og tenker seg om. Eg trur det må gå med minst 2000 delar til ein tremaster, seier Karsten. Og det aller meste laga han sjølv for hand. Plastdeler finst mest ikkje, og slett ikkje i kyrkjeskip, slik kravet var frå antikvariske styresmakter då Karsten tok til å byggja den typen skip.

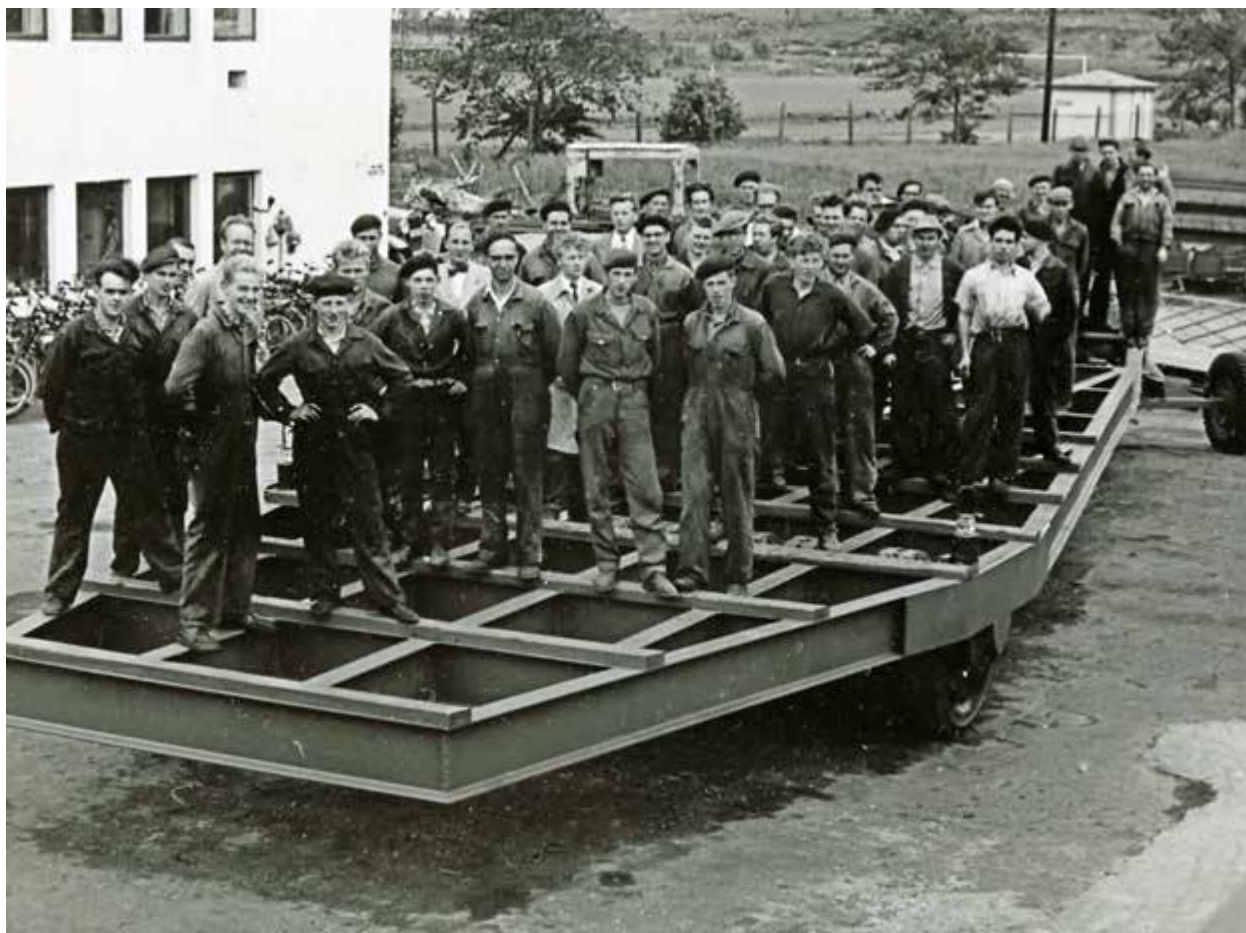
Og timar til bygginga då? Karsten tenkjer seg om. Over tusen timar, kan hende opp mot eit årsverk for dei største modellskipa, noko mindre på dei minste. Det vert mange timar i hobbyromet når vi veit at Karsten har bygt rundt 70 modellskip med smått og stort.

YRKESLIV, INDUSTRI, TILLITSVERV OG FORSIKRING

Det andre livsverket

Etter folkeskulen, berre 13 år gamal, måtte Karsten ut i arbeid, slik vanleg var for dei aller fleste på den tida. Han tok til hos Nils Underhaug, Trallfa våren 1946. Der starta han som læregut i mekaniske fag. Same våren og sommaren gjekk han konfirmasjonsførebuing i Time-kyrkja, for presten som det då heitte. Då måtte han ha fritt ein dag i veka – kvar torsdag. Løna hos Underhaug var 70 øre timen. Men sidan Karsten hadde ei hand, rekna Underhaug han som halv mann, og løna var 35 øre timen. Dette varte rett nok berre i ein månad. Då vart løna heva, men berre til 50 øre.

Ein dag var det inspeksjon frå Arbeidstilsynet. Då var Karsten og ein kollega for unge, og vart jaga heim. Etter tre veker fekk Karsten koma attende. Då skulle han ikkje vera tilsett på vanlege arbeidsvilkår. Han skulle då ta seg av oppfyringa om morgonen, og



Karsten Åsland til høgre framme i bildet og kollegaer på Trallfa kring 1957. Arbeidarane står truleg på halvparten av ein skipsdelstralle. Fleire namn manglar og nokre er skjult. Frå v. står: Fredrik Bøe, Jon Lie, Leiv Tafjord, Nils Underhaug, Einar Herredsvæla, Vatne, Oskar Johansen, Kjell Bergene, Gorm Elias Hognestad, Asbjørn Søyland, Gunnar Høyland, Kristoffer Tjøstheim, Hans Ueland, Olav Helvig, Torstein Wold, Waldemar Høyland, Karsten Åsland, Helge Høyland, Stein Sæland, Knut Hansen Kurt Berge, Håkon Kleppe, Tønnes Grødeland, Odd Ree, Håkon Skjørshammer, Torger Herredsvæla, Finn Olav Oftedal, Furenes, Rolf Bjånes, Sven A. Svensen, Asbjørn Haver, Trygve Edland, Bård Jakobsen, Georg Larsen, Leif Åse, Jon Serigstad og Eiulv Skrudland. Bryne stadion i bakgrunnen. *Foto: ukjent, * i privat eige.*

starta klokka 5. Karsten fekk lita opplæring, og sentralfyranlegget var ikkje enkelt å ha med å gjera. Etter oppstartsproblem, gjekk det greitt. Om dagane jobba han inne i fabrikk.

Ettersommaren 1946 fekk Karsten tilbod om arbeid hos Tegle & Sønner som laga snikkarmaskinar. Han tok mot tilbodet og starta der, med tariffløn, men framleis som læregut – i grunnen for ung sidan han ennå ikkje var 15 år.

I mai året etter gjekk Karsten til Underhaug for å få utbetalt feriepengar. Då fekk han tilbod om å koma attende, mot tariffløn. Karsten tok mot, og han vart på Trallfa i 25 år. Karsten var på alle avdelingar, men arbeidde mest ved ein dreiebenk, som Underhaug på Nærbø hadde fått tildelt som del av Marshallhjelpa – USA si omfattande støtte til det krigsramma Europa. Underhaug Nærbø hadde ikkje bruk for denne og ga han vidare til Trallfa på Bryne.

I læretida var Karsten borti alle maskinar; fresing, dreining, høvling og sveising. 18 år gamal var han utlært mekanikar. Han viste pågangsmot, tok og fekk særskilte utfordringar. I 1950 kjøpte han saman med broren ein motorbåt. Ein vinter tok dei motoren heim for å fiksa han opp. Til det trong dei passande utstyr, og dei kjøpte ein jerndreiebenk av den kjente Lars H. Lende i Stavanger. Lende dreiv eit omfattande sosialt arbeid for ungdom. Dreiebenken installerte dei i kjellaren i barndomsheimen. Han kom til nytte også i andre samanhengar enn for båten. Den kjente gravemaskinprodusenten Brøyt A/S ga dei i oppdrag å dreia gjenger – slå gjenger - til nokre spesielle store mutrar. Karsten

og broren laga og mekaniske deler til vaskemaskinar – eit slag sjølvbyggesett.

Også i yrkeslivet fekk tusenkunstnaren Karsten spesialoppdrag. På Trallfa hadde dei ei stor eksenterpresse som pressa felgar til traller og ikkje minst dei velkjente hjulbårene Trallfa A/S produserte. Akslingen på pressa på to meter gjekk rett i to. Maskinen var svært mykje i bruk og kunne ikkje unnverast. Dei bestilte ny aksling frå Tyskland. Her var det fire månaders leveringstid. Det gjekk ikkje. Underhaug tok med seg lastebilsjåføren på bedrifta og kjørte til Brødrene Anda på Jadarholm i Stavanger. Dei dreiv opphogging av skip og anna tungt utstyr. Der fann han ein to meter lang lokomotivaksling som han tok heim. Karsten fekk i oppdrag å laga ny aksling til pressa av denne. Det tok fire dagar, og med ein toleranse ned på 1/100 mm. Pressa kom i gang. Men dei gløynde å takka for vel utført arbeid, i farten som dei var, seier Karsten med eit smil.

Frå Trallfa fekk verktøymakaren Karsten det omdømet at han laga modellar andre ikkje kunne få til. Han var kreativ og usedvanleg dyktig og løyste utfordringar på ein førebiletleg måte. Karsten sytte heile tida for å halda seg oppdatert og vidareutvikla seg. Han tok ei rekke kurs og vart fagarbeidar, verktøymakar og seinare produksjonsplanleggar, funksjonær og planleggingssjef for standardproduksjonen, trillebårer, snøskuffer og deler til den velkjende Brøyt gravemaskinen, eit av flagskipa i jærindustrien. Dette sette store krav til internt og eksternt samarbeide, både på personal- og teknisk side. Adm.dir. i Trallfa Capital AS, Olav Underhaug, seier at Karsten Åsland var eit stort aktivum både for Trallfa

og jærindustrien generelt i år med rivande utvikling.

Karsten var LO-organisert i Jern og Metall, nå Fellesforbundet. Her tok han og på seg oppgåver, som kasserar i Bryne Jern og Metall. Kasserarjobben var eit viktig verv. Formann og kasserar fekk tildelt telefon, som var vanskeleg å få på dei tider. Det fylgde mange møte og seminar med vervet, m.a ei heil veke på turisthytta Preikestolen. Men det kjekkaste var ein tur til Sveits. Sommaren 1963 hadde Norsk Jern og Metall fått eit UNESCO-stipend – FN sitt organ for vitenskap, utdanning og kultur – for ei reise for 10 stk. frå heile landet til ILO, den internasjonale arbeidsorganisasjonen i Sveits. Først var det tre dagars planlegging og innføring i Oslo, så med båt til København som gjester hos kollegaer i Danmark, så vidare med tog til Genève, og det same heimatt til København. Derifrå var det jettfly til Stavanger. I Sveits var delegasjonen i FN-bygningen i Genève, UNESCO, ILO og IPU (den internasjonale postorganisasjonen) og den norske ambassaden i Bern. Dei fekk læra masse om kva dei ulike organisasjonane arbeidde med. Det var stort for Karsten å få vera med og læra om alt dette. Så han vart funksjonær på Trallfa og seinare i forsikringselskapet Samvirke var han medlem av Tekniske Funksjonærer, Handel & Kontor.

Ved sida av det faste arbeidet dreiv Karsten Åsland som fritidsagent i forsikring.

I 1972 slutta Karsten i Trallfa og tok over som distriktssjef i Samvirke forsikring som LO og Co-Operasjonen åtte. Distriktet gjekk frå Sandnes til Vest-Agder og hadde 90.000 innbyggjarar. Han hadde

omfattande kontakt med kundar og hadde ansvaret for ei rekke fritidsagentar. Forsikringsyrket var eit nytt liv og ga og høgare inntekt – sjølv om det nok var litt lengt attende til Trallfa. Alt i alt vart det 21 år i Samvirke. Då fekk Karsten tilbod om førtidspensjonering og tok mot. Dataalder og rasjonalisering gjorde at alle over 60 år fekk eit slik tilbod. Han vart pensjonist i 1993.

HEIDER

Alle arbeida Karsten har laga, har sjølvsgatt vekt oppmerksomhet.

Dei er ofte omtala, ikkje minst i Jærbladet og i Stavanger Aftenblad, men og i ei lang rekke aviser og blad: Agder, Dalane Tidende, Farsunds Avis, Fædrelandsvennen, Sunnhordland, Vårt Land, Kyrkjehelsing



Karsten har delteke på fleire hobbyutstillingar og fått ære og diplom for arbeida sine. På desse utstillingane har han i særleg grad stilt ut modellbåtar. Foto: Berit Bass, Jærmuseet.



Halldis Hognestad og Karsten Åsland med duken og den blå kista. Dette var Time kommune sin offisielle kongegåve under markeringa av 150-årsdagen for Arne Garborg sin fødsel i 2001.

*Foto: Brit Romsbotn, *Jærbladet.*



Etter Karsten mottok Kongens Fortjenstmedalje, følgde ei minnerik reise til Oslo seinare same året. Her er han med Gerd som følgje i audiens hos kongen på slottet i Oslo 20.11. 2012. *Foto: i privat eige.*

i Lyngdal, Menighetsbladet Bore Klepp Orre, Misjons-tidende.

Karsten var med i eit Norge Rundt program på NRK TV våren 2002. Det vekte stor interesse over heile landet, og mange kontakta han.

Karsten og Gerd har sjølvsagt vore innbedne til mange gilde samkomer:

Dei var innbedne då den nye Ognå kyrkje vart vigsla 5. juni 1995 med kongeparet, fylkesmann og biskop til stades. Då hang og det kyrkjeskipet Karsten hadde restaurert på plass. Gerd og Karsten var innbedne gjester til gudsteneste og kyrkjekaffien i Ognå idretts-hall etter gudstenesta. Dei var og til stades i Ognå kyrkje 13. juni 1995 då det vart markert at den nye



I verkstaden til Karsten er det fleire prosjekt under arbeid. Modellen av den italienske marinen sitt fullrigga skuleskip Amerigo Vespucci er eit imponerende skue. Karsten har bygd skroget. Barnebarnet Bjørnar som lagar detaljar under rettleiing av bestefaren, er med på fullføringa av prosjektet. *Foto: Berit Bass, *Jærbladet.*

kyrka var ferdig etter at den gamle brann ned. Gerd og Karsten har og vore innbedne til samkomer på Utsira, i Heskestad, Time og Lyngdal i samband med overlevering av kyrkjeskip.

Det er likevel nokre spesielle hendingar Karsten set ekstra pris på. På føresommaren 2001 hadde Time kommune 150-årsfeiring for forfattaren Arne

Garborg sin fødsel. Kongeparet Harald V og dronning Sonja besøkte Time kommune ved denne anledninga. I samband med dette var Gerd og Karsten innbedne til festkveld i Storstova på Bryne søndag 10. juni 2001.

Kongen fekk ei blå kiste i gave. Karsten laga denne etter modell av ei kiste som står i Garborgheimen, men i noko mindre format. Det var denne kista vesle

Aadne (Arne) gøymde seg ved når han lurte seg til ei kostestund med bøkene sine.

Det største var likevel då Karsten fekk Kongens Fortjenstmedalje i 2012 for modellbåtkunsten sin. Fortjenstmedaljen vart overrekt i Høguset Bryne sommaren 2012 med feststund arrangert av Time kommune med familie og vener til stades. Ordførar Reinert Kverneland stod for overrekkinga. Og 20. november 2012 var Karsten med Gerd som følgje i audiens hos kongen på Oslo slott, for å takka for utmerking og æra.

SLUTTORD

86 år gamle Karsten Åsland har ein imponerande livs-innsats bak seg og held fram med glødande interesse. I skrivande stund står ei flott nylaga seng klar for levering til ein av etterkomarane. Han er aktiv i hobbyklubben Jæren Tre- og Metallklubb.

Og nye skip står på beddingen. Mest av alt legg vi merke til eit stort skrog, 215 cm langt frå baugspryd til hekk og 135 cm høgt frå kjøll til mastetopp. Det er modell av den italienske marinen sitt fullrigga skuleskip Amerigo Vespucci, bygt i 1931. Den over 100 meter lange originalen med master som ragar 54 meter til vers, er eit imponerande syn. Det er modellen også, skrog, master og store mengder detaljar til skrog, dekk og rigg. Vi følgjer spente med, og ventar eit flott resultat frå ein alltid ivrig, optimistisk og entusiastisk Karsten.

KJELDER:

Artikkelen byggjer i hovudsak på samtalar med Karsten Åsland, avisartiklar i utklippssamlinga hans og tilfang frå nettet.

Bakka, Dag jr. (u.å) Selskabe. *Det Stavangerske Dampskibsselskab 150 år. 1855 – 2005*

Bø, Sindre 2011: "Anna af Sand". *Historien om en jakt.*

Bakkevig, Eirik 2008: *Skipsforlis rundt Jæren. Fra Åna Sira til Skudefjorden*

Keilhau, Wilhelm 1951: *Norges eldste linjerederi. Jubileumsskrift til Det Bergenske Dampskibsselskabs 100-års dag*

Lapin, Ernst 2015: *Sandnes – den lille sjøfartsbyen.*

Lorentzen, R.A 1955: *Det Stavangerske Dampskibsselskabs 1855 – 1955.*

Schanche Jonasen, J 1964: *Sandnes gjennom 100 år. Trekk av byens historie. Første bind*

KATALOG

Kort historikk over nokre av skipa Karsten har bygd modell av

EGIL HARALD GRUDE

Karsten har bygt fleire skip av spesiell lokal interesse, både fartøy i lokal eige og fartøy som det er knytt lokale og dramatiske hendingar til.

Kyrkjeskipa er alt nemnde. Her tek vi med skip av særleg interesse for Rogaland, samt skuleskip, orlogsfartøy og ishavsskuter.

SELADON



Foto: Berit Bass, Jærmuseet.

Båttype: fullriggar
Byggeår og –stad: 1877 i Drammen
Ombygd til bark 1894
Lengd: 177'

Fullriggar Seladon av Stavanger er mest kjent for å ha forlist ved den vesle øya Starbuck like sør for ekvator, omtrent midt ute i Stillehavet i august 1896. Skuta var på veg frå Australia til Hawaii med kol. Øya dei forliste ved låg utanom dei vanlege skipsrutene, var folketom og mangla vatn. Det 16 mann store mannskapet dreiv over 30 dagar i livbåtar. Dei lei mykje, mangla mat og vatn. Til slutt nådde dei eit lite atoll i det polynesiske landet Tuvalu. Her vart dei vel mottekne. Først etter 10 månader dukka det opp eit skip som tok dei med til Fiji, så vidare med den norske barken Ellen til New Zealand og Australia. Herifrå bar det til London, og så til Norge. Sist i oktober 1897 kom karane heim til Stavanger.

<https://www.sjohistorie.no/no/skip/25515/>

ANNA AF SAND



Foto: i privat eige.

Båttype: jakt/jekt
Byggeår og –stad: 1848 i Hardanger med namnet Haabet
Lengd: 52'

I 1858 kom hardangerjakta til Ryfylke. Frå 1890-åra heitte ho Anna af Sand. Ho er i dag museumsfartøy, eigd og drifta av Museum Stavanger – Stavanger maritime museum. Jaktene var oftast små einmasta seglfartøy, brukt som fraktfartøy i fjordane, på kysten og i kort utanlandsfart. Dei seglde med tønner frå bøkkarane i Ryfylke til sildesalteria i Stavanger og på Haugalandet. Fiskarane budde om bord og dei transporterte sild til Østersjøen. Dei var særst viktige i det store sildeeventyret, ein viktig reiskap i å skaffa Rogaland den store framgangen fylket då fekk. Fartøyet gjekk i lokal fart, først som seglfartøy, seinare med motor. Anna af Sand er ei av verdas eldste jakter som fortsatt er i bruk.

<http://norsk-fartoyvern.no/medlem/anna-af-sand/>

WYVERN



Karsten Åsland til venstre i lag med eigar av modellen, Åsmund Sirevåg.
Foto: i privat eige.

Båttype: havseglar, lystfartøy
Byggeår: 1897 i Porsgrunn
Lengd: 60'

Karsten har også bygt lystfartøyet Wyvern, det andre veteranskipet til Stavanger maritime museum. Wyvern er ein skarpseglar bygt for den engelske trelasthandlaren Frederick Croft i Stathelle i Telemark, etter teikningar av den vidgjetne båtbyggjaren Colin Archer i Larvik. Byggeplass var Porsgrund Baatbyggeri med Thor Martin Jensen som byggmeister. Han var tidlegare formann ved Archer sitt verft i Larvik.

Stavanger maritime museum overtok det ferdig-restaureerte fartøyet i 1984 som eit nasjonalt kulturminne. Sidan har fartøyet delteke i ei rekke nasjonale og internasjonale regattaer og seglbåtmønstringer.

<http://stavangermaritimemuseum.no/museumsfartoyene/wyvern>

LOYAL



Foto: i privat eige.

Båttype: galeas
Byggeår: 1877 i Rosendal
Lengd: 120'

Galeasane Loyal og Svanhild er fartøy som ikkje har tilknytning til Rogaland, men er sterkt knytte til Vestlandet si kyst- og kulturhistorie. Galeas Loyal vart bygt i Rosendal i Hardanger av Knut Johannesen Nes eller Gjø-Knuten som namnet hans var på folkemunne. Fartøyet var opprinneleg bygt for fiskefrakt og kunne frakta inntil 900 tønner sild. Seinare transporterte skuta klippfisk. Loyal er i dag i rekna som verdas eldste seglande galeas og vert brukt som turist- og opplevingsbåt med base i Bergen. Fartøyet har ei venneforening, Loyale Venner, med om lag 500 medlemmer.

<https://loyal.no/>

SVANHILD



Foto: i privat eige.

Båttype: galeas

Byggeår: 1889 på Nordvik, Surnadal som jakt.

Rigga om til galeas om lag 1925.

Lengd: 76'

Svanhild gjekk i fraktfart, hovudsakleg med salt og fisk mellom Kristiansund og Lofoten. I 1926 vart Svanhild rigga om til galeas og fekk då to master. Ti år seinare fekk fartøyet motor og den store riggen vart fjerna. Svanhild heldt fram med å gå i fraktfart langs kysten til 1976. 1984 kom Svanhild til Florø der dei nye eigarane var eit andelslag. Dei restaurerte fartøyet, og i perioden 1985 - 1988 var Svanhild på jordomsegling. Frå 1988 gjekk skuta i leigeoppdrag og var mellom anna med på filminnspelinga av Knut Hamsun sin roman Landstrykere. I dag er det ei stifting som eig Svanhild og brukar fartøyet i ulike oppdrag.

<https://no.wikipedia.org/wiki/%C2%ABSvanhild%C2%BB>

FISKEFARTØY



Modellar av fiskebåtar. Fremst er to modellar av Sølvi-Karin, bak modell av Marianne Kleven. Foto: i privat eige.

Karsten har og bygt modellar av ei lang rekkje fiskefartøy, ofte fleire av same fartøyet. Tonny er eit av desse. Men og Marianne Kleven, Sirevågsbuen og Sølvi Karin er slike fartøy. Nokre gonger fekk og sirevåg fartøy namn oppdragsgjevar ynskte, slik som namnet Zenia. Dei fleste er knytte til Sirevåg. Ein hende gong bygde Karsten og modellar av fiskefartøy knytte til andre hamner enn Sirevåg, slik som Snurp 8.

TIL STORBRIANNIA OG KONTINENTET

Dampskipstrafikken mellom Vestlandet og Kontinentet starta i 1850-åra. Det Bergenske Dampskibsselskab – BDS – var pioneren, og ruta gjekk til Hamburg. Trafikken vestover til Storbritannia kom i gang omtrent samstundes. Men det var først då BDS i 1890-åra tok opp trafikk på ruta Bergen – Haugesund – Stavanger - at Vestlandet fekk eit tilfredstillande samband vestover Nordsjøen. Dei mest kjende skipa var Leda og Venus. Seinare kom nye samband til, m.a. til vestkysten av England.

DS NOVA



Foto: Berit Bass, Jærmuseet.

Båttype: passasjerskip
Byggeår- og stad: 1925 i Frankrike
Lengd: 231'

DS Nova vart levert til Det Bergenske Dampskibsselskab i 1925 frå eit verft i Le Trait i Frankrike. Det var eit kombinert laste- og passasjerskip. Vinteren 1939 – 1940 gjekk Nova som avlørsarskip i Hurtigruta på Nord-Norge. Like før det tyske angepet på Norge i april 1940 gjekk Nova til Storbritannia. Her vart skipet ein del av den frie norske handelsflåten disponert av statsrederiet Nortraship. Etter frigjeringa i 1945 overtok Det Bergenske Dampskibsselskab Nova på nytt. Skipet vart sett inn i ruta Bergen – Rotterdam. 19. desember 1949 var Nova undervegs frå Antwerpen til Bergen med 38 passasjerar og stykkgoods. Skipet grunnstøytte ved Vik i Klepp på Jæren og vart totalvrak. I april 1950 kjøpte Stavanger Skipsopphugning vraket og hogg det opp på staden.

https://no.wikipedia.org/wiki/DS_%C2%ABNova%C2%BB

MS SANDNES



Foto: Berit Bass, Jærmuseet.

Båttype: kystruteskip
Byggeår- og stad: 1951 i Oslo
Lengd: 221,7'

Før Sørlandsbanen opna i 1944, var rogalendingen avhengig av båtsamband i all kontakt med utanverda. Hovudsambanda gjekk til Bergen, rundt kysten til Oslo og Austlandet og over Nordsjøen, til Kontinentet og Storbritannia.

Nattrutta til Bergen var eit av hovudsambanda. Den starta i 1890-åra og var i drift fram til tidleg i 1970-åra. Eit av dei legendariske og siste skipa i Natrutta til Bergen var MS Sandnes. Fartøyet vart bygt ved Nylands mekaniske Verksted i Oslo og levert Sandnæs Dampskibs-Aktieselskab (SDA) i 1951. MS Sandnes vart sett inn i natrutta Sandnes/Stavanger - Haugesund - Stord - Bergen og gjekk i natrutte fram til sambandet vart nedlagt i 1974. I 1997 vart skipet kjøpt heim til Stavanger av Ryfylke Dampskibsselskab.

I mellomtida hadde det vore nytta både som losjiskip under plattformbygging og som skuleskip. I dag er fartøyet verna av Riksantikvaren og vert nytta til charterturer.

<https://www.mssandnes.no/historie/>
<http://stavangermaritimemuseum.no/museumsfartoyene/wyvern>

STATSRAAD LEHMKUHL



Foto: Berit Bass, Jærmuseet.

Båttype: tremasta stålbark
Byggeår- og stad: 1914 i Bremerhaven-Geestemünde i Tyskland
Lengd: 321'
Heimehamn: Bergen

Skuleskip. Statsraad Lehmkühl vart bygd som skuleskip for den tyske handelsflåten. Det heitte då Grossherzog Friederich-August. Under første verdskrigen låg skipet som stasjonært skuleskip i Tyskland. Deretter vart det beslaglagt av engelskmennene. Direktør for Det Bergenske Dampskibsselskab og tidlegare statsråd Kristofer Lehmkühl tok initiativ til å kjøpa skipet til Norge og nytta det som skuleskip. Norges Rederforbund kjøpte skipet for 300.000 kroner og ga det namnet Statsraad Lehmkühl i 1924. Same år overtok institusjonen Bergen Skoleskip og dreiv skuleskipet fram til og med 1966, med unntak av krigsåra 1940 - 1945. Då beslagla det tyske okkupasjonsmakta skipet og døypte det om til Westwärts. Skipsreiar Hilmar Reksten kjøpte skipet i 1967 og dreiv ei tid. Skipet vart og liggjande i opplag i Bergen. I 1978 ga Hilmar Reksten skipet til Stiftelsen Seilskipet Statsraad Lehmkühl som nå eig og driv skipet. Stiftinga leiger ut skipet og arrangerer segltokt. Skipet deltar i seglasar for skuleskip. Det har mellom anna besøkt USA, Brasil, Tyrkia og Kapp Verdeøyane.

<https://lehmkuhl.no/>

CHRISTIAN RADICH



Foto: i privat eige.

Båttype: tremasta fullriggar

Byggeår- og stad: 1937 i Sandefjord

Lengd: 239'

Heimehamn: Oslo

Christian Radich er ein tremasta fullriggar, med skrog av klinka stål. Skuta vart bygt ved Framnæs Mekaniske Værksted i Sandefjord og vart levert sommaren 1937. Skipet vart bygt som skuleskip for opplæring av sjøfolk til den norske handelsflåten.

Frå 1999 har drifta sikta seg inn mot chartermarknaden og betalande medseglarar.

Sidan 2005 har Befalsskolen for Sjøforsvaret hatt befalsevar om bord i Christian Radich. Det er stiftinga Skoleskipet Christian Radich som eig og driftar skuleskipet.

<https://www.radich.no/>

NORSKE LØWE



Foto: Berit Bass, Jærmuseet.

Båttype: tremasta orlogsfartøy

Byggeår- og stad: 1765 i Danmark

Lengd: 160'

Skipsnamnet Norske Løwe hadde ein spesiell klang i den dansk-norske krigsflåten.

Den dansk-norske marinen hadde fleire fartøy som bar dette namnet. Den første skuta var ein fregatt, bygt i 1654, og er særleg kjent her i distriktet. Danmark-Norge var i krig med England. Under eit overhendig ver hausten 1666, søkte Den Norske Løwe og den dansk-norske eskadren hamn sør på Eigerøy. Flaggskipet sleit seg og havarerte. Mannskapet klarte å berga kanonar og utstyr på land, men skipet vart totalvrak. Mannskapet bygde ei lita festning – skanse – på søndre Eigerøy medan dei dreiv og berga det som bergast kunne. Den staden heiter den dag i dag Skansan og forlisstaden Løvebukta – austre og vestre. Rundt 1730 bygde den dansk-norske marinen det andre fartøyet, og i 1765 kom den tredje Norske Løwe. Den hadde 70 kanonar og var i teneste fram til 1798. Det er dette siste fartøyet Karsten har bygt modell av.

LOUGEN



Foto: Berit Bass, Jærmuseet.

Båttype: orlogsbrigg
Byggeår- og stad: 1805 i Danmark

Karsten har og bygt ein orlogsfartøymodell han har gitt namnet Lougen. Dette er kyrkjeskippet i Ogna kyrkje. Lougen var brukt som skipsnamn i den dansk-norske marinen. Den første orlogsbrigg Lougen vart bygt i København og sett i teneste i 1792. Fartøyet hadde 18 kanonar og eit mannskap på 81 mann. Skipet vart hogt opp i 1802. Den andre Lougen også ein brigg, vart sett inn i teneste i 1805. Skipet var utrusta som forgjengaren sin. Briggjen opererte mykje i norske farvatn. I mars 1808 var fartøyet i kamp med den britiske orlogsbriggjen Childers. Lougen hadde overtaket i denne kampen, men britane klarte koma seg unna. I juni same året kom Lougen i kamp med det større britiske marinefartøyet Seagull. Britane hadde overtaket. Men så kom norske kanonbåtar til hjelp. Etter Kielerfreden i 1814 og Norge si lausriving frå Danmark, vart Lougen overført til den nydanna nasjonale norske marinen. Der gjorde briggjen teneste fram til 1825. Då vart skipet selt til tyske kjøpmenn. Lougen forliste nær Bremerhafnen i 1881.

https://www.vestagdermuseum.no/wp-content/uploads/2013/10/Berit-Eide-Johnsen_-Fra-museets-skattkammer.pdf

FRAM



Foto: Berit Bass, Jærmuseet.

Båttype: skonnert, polarskip
Byggeår- og stad: 1892 i Larvik
Lengd: 127'

Fritjof Nansen fekk bygt Fram i åra 1891 – 1892. Det var den vidgjetne Colin Archer som bygde fartøyet. Skuta var spesialkonstruert for drift over Polhavet, og blei nytta av norske oppdagarar i Arktis og Antarktis mellom 1893 og 1912.

Nansen sin idé var å byggja ei skute som ikkje vart knust, men pressa opp av isen når det kom kraftig isskruing. Difor fekk skroget ei svært avrunda form. Skroget hadde tre huder og det var svært tettspanta. Skipssidene var heile 70 cm tjukke. Fram hadde ein hjelpemaskin på 220 hestekrefter og var rigga som tremasta skonnert. Etter dei tre polferdene, gjekk Fram i opplag i Horten. I 1925 kom det i gang arbeid med å ta vare på skuta og Fram vart restaurert. I 1936 kom Fram i hus på Bygdøyens i Oslo. Her finn vi fartøyet den dag i dag, tilgjengeleg for publikum saman med store samlingar, minne og ekspedisjonsutstyr frå dei tre ekspedisjonane.

<http://framuseum.no/norsk/>

GJØA



Foto: Berit Bass, Jærmuseet.

Båttype: jakt, ishavsskute

Byggeår- og stad: 1872 i Rosendal

Lengd: 70'

Gjøa er ei jakt. Roald Amundsen nytta Gjøa då han seglde gjennom Nordvestpassasjen i åra 1903 – 1906. Knut Johannesen Næs bygde skuta i Rosendal i Hardanger i 1872. Dei første åra gjekk Gjøa i sildefart. Så overtok den kjente ishavsfararen H. C. Jonassen i Tromsø Gjøa og brukte fartøyet på Ishavet i 12 år. Deretter kjøpte Roald Amundsen Gjøa og innreidde ho for polarekspedisjonen sin. Skroget vart forsterka og fekk ein liten hjelpemotor. I 1909 fekk byen San Francisco båten i gåve, og Gjøa vart plassert i Golden Gate Park. Her fekk skuta ein skiftande skjebne, forfall og ny restaurering. San Francisco by ga frå seg eigedomsretten, og i 1972 kom Gjøa attende til Norge. Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo overtok fartøyet. I dag er Gjøa utstilt på Bygdøy.

http://framuseum.no/polarhistorie/polarskip/polarskuta_gjoa/