Fembøringen **Opreisningen**

Av Gjertrud Sæter, Sigmund Eikeland og Terje Planke

Museumsbulletinen nr. 68, 3&4/2011 - Norsk Folkemuseum Redaktør Astrid Santa



Billing Boats®

Fembøringen Opreisningen

Av Gjertrud Sæter, Sigmund Eikeland og Terje Planke

«Nordlands sidste fembøring - - det er slik en trist sætning at skrive. Det er mest som med et pennestrøk at slette ut det gamle nordlandske hav-eventyret: fembøringen og draugen…»

Aftenavisen Stavangeren 12. august 1927

En dag i 1926 sitter eier av Tiedemanns Tobaksfabrik Johan Henrik Andresen (1888-1953) og leser Tidens Tegn. En av artiklene vekker særlig hans interesse. Den allsidige maleren, illustratøren og designeren Thorolf Holmboe slår til lyd for å bevare Nordlandsfembøringen, som han beskriver som *Norges stolteste fartøy*. Båttypens kneisende stevner og store råseil gir den klare likhetstrekk med vikingskipene. Dette var nok med på å gjøre Nordlandsbåten til et stolt, nasjonalt symbol. Samtidig endret den seg på en måte som var viktig for å utvikle lofotfisket inn i den moderne tid. Med plass til store torskegarn om bord var fembøringen en viktig økonomisk realitet. Under lofotfisket var det store penger å tjene. Holmboe var fra Vefsn i Nordland og kjente båttypen godt fra sin oppvekst. Nå hadde han sett at fembøringen, som hadde sin glanstid før motoren revolusjonerte fiskeriene, var i ferd med å gå over i historien. Men dersom man handlet raskt, kunne det kanskje være mulig å fremskaffe en egnet båt til bevaring for fremtiden.

Nordlands siste fembøring

Den kulturinteresserte Andresen fattet interesse for saken, og i desember 1926 skrev han til to av sine representanter, Kværnø i Trondheim og Mack i Tromsø, med spørsmål om "De tror De kan skaffe en riktig god gammeldags fembøringstype fra traktene omkring Tromsø". Han ønsket ikke å bekjentgjøre sin interesse før han hadde forsikre seg om at det var mulig å skaffe et eksemplar av båttypen og at Norsk Folkemuseum kunne ta båten inn i sine samlinger. Han legger derfor til at "det er ikke ønskelig at mitt firma fremtrer som liebhaber før det er bragt sikkert at en slik båt kan skaffes, og at det formelt er i orden at Folkemuseet vil motta en slik gave."

Andresen, med sin mangeartede begavelse, var dyktig til å kombinere støtte til forskjellige tiltak med reklame for egne produkter eller for firmanavnet. Så selv om det lå en kulturhistorisk interesse i ønske om å bevare fembøringen, skriver han i brevene til Kvernø og Mack at "hensikten med denne plan er selvfølgelig at der fremkommer en del reklame for mitt firma."

Representantene begynner å undersøke mulighetene, og det ender med at en båt blir funnet og kjøpt inn i Nordland året etter. Kaptein Johan Røring fra Det Helgelandske Dampskibsselskap sto for anskaffelsen av båten. Arbeiderbladet skrev den 28. august 1927:

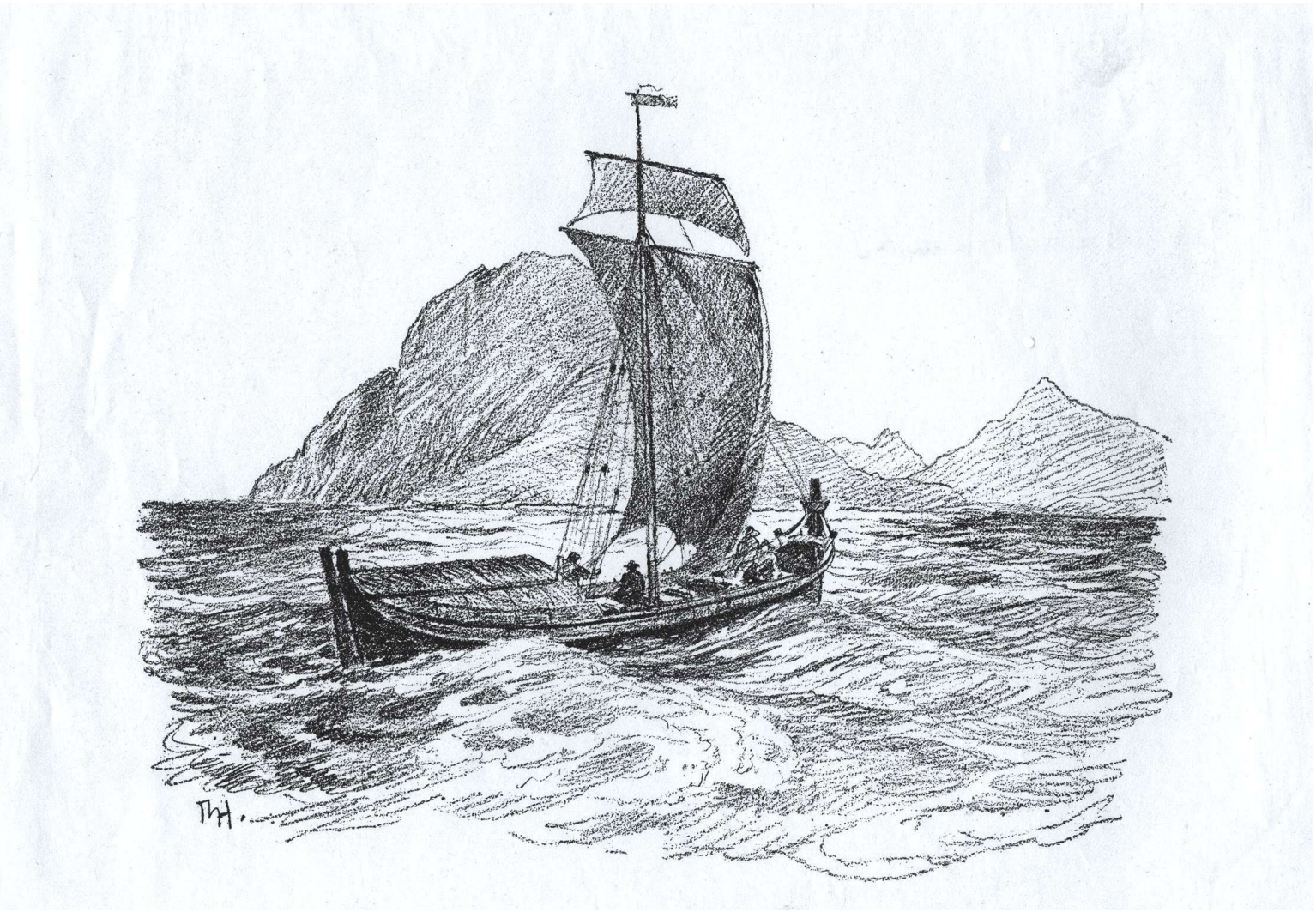
> I Nordland fylke fikk han oppspurt to båter, hvorav det bare kunde bli tale om den ene, "Opreisningen"(…) Hadde kapteinen kommet to dager senere, vilde "Opreisningen"s saga vært ute. Eieren hadde nemlig trukket den på land og bestemt sig for å kutte den av og benytte den til ærfuglhus.

Opreisningens eier var fiskeren Peter Olsen, og i følge protokollen over Folkemuseets samlinger var båten bygget i Vefsn - maleren Holmboes oppvekstkommune, og den hadde vært brukt på fiske i Nordland; Alstahaug, Tjøtta, Flusa. I Oslo Aftenavis skriver Holmboe den 28. mai:

> Jeg sitter med kartene foran mig og leter efter Ytre Flæsen, holmen hvor manden bor, av hvem Tiedemans tobaksfabrik i disse dager har kjøpt den store fembøringen, som snart skal bytte naustet der ute med landbruksmuseets bygning paa folkemuseet, havhesten, som forsmedelig skal sættes paa stald midt i tykke granskogen ute paa Bygdø.



Fembøringen "Opreisningen" på slip i Sandnessjøen. (Tiedemann/NF)



Trykk etter original av Thorolf Holmboe. (Tiedemann/Norsk Folkemuseum)

Fembøringens siste reis

Kaptein Røring fikk også oppdraget med å føre fembøringen rundt kysten fra Nordland ned til Bygdøy. Alle utgiftene ble dekket av Tiedemanns Tobaksfabrik, og seilasen fikk en betydelig omtale i en rekke aviser. Stavangeren skriver den 12. august:

> Det er 6 uker i morgen siden fembøringen tok fra Sannæssjøen, forteller lodsen, Stemland. Vi har været indom hver eneste by og synt den frem, og i Bergen laa vi 1 1/2 uke under Varemessen. Hvad tid fembøringen vilde være i Oslo kunde lodsen ikke si. Om bord er der 4 mand: Kaptein Røring, lods Stemland, matros Peter Hansen og stuert Thorvald Albrethsen. Alle er fra Sannæssjøen.

Ferden langs norskekysten medførte bred pressedekning. En slik båt var aldri tidligere sett sør for Trondheim. Romsdalsposten, Møre, Nordre Bergenhus Amtstidende, Firda Folkeblad, Haugesunds Avis, Stavangeren, Stavanger Aftenblad og flere andre distriktsaviser hadde fyldige reportasjer om *Den siste fembøringens siste reis*. Blesten og reklameverdien ble stor, og hovedstadsavisene fulgte opp med reportasjer om ferden inn mot Bygdøy. Norges Handels og Sjøfartstidende skrev den 24. august:

> Et fartøi hvis make neppe nogensinde har været at se her i Oslo, ventes i morgen. Det er en ægte fembøring, slik som den bruktes endnu for en liten menneskealder siden over hele Nord Norge. Fartøiet, "Opreisningen" heter det, er en egte ranværing, bygget for ca 30 år siden. Dimensjonene er 45 x 10 fot.

Oslo Aftenavis meddelte også at "Folkemuseets fembøring kommer til Oslo i morgen", men Dagbladet kunne den 25. august fortelle:

> Fembøringen "Opreisningen" som var ventet til Oslo i dag, ligger værfast på Horten. Det har nemlig blåst op en stiv nordvest-kuling, og da råseilene som bekjent er dårlige bidevindsseilere, har man foretrukket å se tiden litt an. Antagelig kommer båten imorgen.

Endelig, den 26. august 1927 kom den sjeldne farkosten til hovedstaden. Alle Oslo-avisene hadde fyldige reportasjer. Tidens Tegn skrev under overskriften *Fembøringens siste reis*:

> "Opreisningen" kom igaar til Oslo og fortøiet ved "Dronningen". I næste uke blir den siste fembøringen kjørt op paa Folkemuseet.(…) Den vakre baat var under seilasen ind gjenstand for stor opmerksomhet, og saa snart den hadde fortøiet, blev den omringet av baater. En stor del av Oslos seilere og motorbaatfolk hadde allerede igaar undergit denne siste ætling av vore vikingeskibe et indgaaende studium.



Fembøringen fotografert i Kristiansund med reklamevimpler i masten. Reklame var også sydd på seglet. Reklameteksten er tatt av i dag, men hullene etter stingene er fremdeles synlige i det gamle linseglet. (Foto: J.O. Engvig, Kristiansund. Tiedemann/Norsk Folkemuseum.)

Den tunge frakten til Folkemuseet. Kranbilen er synlig til venstre i bildet. (Tiedemann/Norsk Folkemuseum.)





Slik *Opreisningen* har stått i Båthallen har det så langt vært fokusert på fembøringen som seilbåt, og kombinasjonen mellom seil, rigg og båt er faktisk helt unik i museumssammenheng. I dag er det mange seilende fembøringer langs Norges lange kyst, men ingen av dem er aktive i fisket. Norsk Maritimt Museum vil derfor rigge ned båten og lage et garnfisketablå for å vise båten som arbeidsplattform under fisket, snarere enn å vise fram fembøringen som en seilbåt. (Foto: NMM/Arne-Terje Sæther.)

Tiedemanns Tobaksfabrik leide en motorbåt for å ta imot fembøringen i Oslofjorden. Da den kom seilende opp til Nesoddtangen ble den møtt av maleren Thorolf Holmboe, dosent Worm-Müller, direktør Aaall, formannen for skibsførerforbundet, kaptein Tønnesen, major Isachsen, Tiedemanns representanter og representanter for Oslopressen. På Dronningen ga Tiedemanns Tobaksfabrik en hyggelig middag for kaptein Røring med mannskap, der også maleren Thorolf Holmboe var invitert. De fikk hver sin lille fembøringsmodell i sølv som minne om begivenheten. En slik modell ble også sendt til fiskeren Peter Olsen.

Frakten til Folkemuseet

Den 1. september ble fembøringen fraktet til Folkemuseet. Å få båten opp av sjøen og klar for videre frakt var litt av et arbeid. Avisen Tromsø kunne fortelle hvordan det hadde gått til i en artikkel en ukes tid senere:

> Så ble den avrigget op på en provisorisk slip trukket på land under opstyn av konservator Midtun. Ved hjelp av to kranbiler blev båten halet op. (…) Å få båten op på hjulene – et par foran og et par bak – var intet lett arbeide. 16-18 mann la sig i selen med jernspett og svære planker som brekkstenger. Los Stemland arbeidet for 10. Hal i ohoi! sang han ut, men det varte og rakk, båten var vrien og tung. Han fikk ikke folkene, for hvem dette jo var en uvant jobb, til å arbeide riktig efter sitt hode. På ekte saltværingsdialekt slynget han ut sine lynende kraftsatser, som stod så praktfullt til båten og hele situasjonen, og han lot dem hagle nedover de arme oslofolk, som svor på, at de ikke skjønte et ord av hva han sa. "Æ sku bætterdø grei det, hadde æ berre hatt 6 nordlændinga. Dette e' berre dill" – tordnet han ut. Jeg tror nu mest det var selve draugen, som lå i bakskotten og tynget båten ned. Han vilde vel ikke så lett gi slipp på den.

For ikke å være til hinder for trafikken ble Opreisningen trukket videre av bil til inngangen av Folkemuseet før soloppgang. Flere Oslo-aviser hadde reportasje om hendelsen. Den 2. september sto det å lese i Tidens Tegn:

> Fembøringen blev igaar tat paa land paa Bygdøy og trillet paa hjul op til folkemuseet, hvor den igaar kveld kom i hus. (…) Den vakre baat med de slanke linjer vakte adskillig opmerksomhet ogsaa under landtransporten.

Man kunne også meddele at transporten hadde gått adskillig raskere enn tilfellet hadde vært med Osebergskipet.

Etterspill og pengekrav

Maleren Thorolf Holmboe fremsatte senere et krav om honorar på kr. 5000 for det arbeidet han mente han hadde nedlagt for fembøringens bevarelse. Tiedemanns Tobaksfabrik avviste kravet. I følge Andresen hadde Holmboe i egeninteresse skrevet artikler for å få båttypen bevart: "Vi har samarbeidet for å fremme et kulturelt formål, som De

hadde slått til lyd for og som jeg måtte tro at De var særlig interessert i", skrev Andresen i sitt svar. Bevaringen av fembøringen var ikke fra Holmboes side fremsatt som noen reklameidé. Det var Andresen selv som så disse mulighetene. Spørsmålet om honoraret endte til slutt med at Tiedemanns Tobaksfabrik utbetalte kr. 1000 og Holmboe sendte sin "forbindtlige takk for honoraret" i et svarbrev.

Fembøringens liv på land

Norsk Maritimt Museum (tidligere Norsk Sjøfartsmuseum) besto på denne tiden bare av en samling lagrede sjøfartsrelaterte utstillingsobjekter fra Jubileumsutstillingen på Frogner i 1914. Det var nok derfor Andresen ønsket å gi fembøringen til Folkemuseet. Sjøfartsmuseets første direktør, major Gunnar Isachsen, var naturlig nok svært interessert i å få fembøringen i sine samlinger, men uten lokaler ble det for liten kraft i major Isachsens argumenter. I 1929 fikk Sjøfartsmuseet leiet seg inn i lokaler på Norsk Folkemuseum hvor det holdt til helt frem til 1960, så det kan tenkes at det var diskusjoner mellom Folkemuseets direktør Hans Aall og direktør Isaksen om en viss "arbeidsdeling" mellom by-, bygd- og kystkultur. Ifølge protokollen ble fembøringen solgt til Sjøfartsmuseet i 1943, signert Hans Aall, og den fikk en betydelig plassering i Sjøfartsmuseets båthall da museet flyttet inn i nybygde lokaler på Bygdøynes.

Ny utstilling i båthallen

Båthallen ved Norsk Maritimt Museum åpnet for publikum 28. august 1958. Den har siden 1963 inneholdt en stor og unik, komparativ utstilling av norske tradisjonsbåter. I dag er hallen tømt i forbindelse med en større ombygging. Redningsskøyta Stavanger skal inn i bygningen i forbindelse med en ny utstilling om redningsarbeidet. Dette medfører at museet må grave ut en stor kjeller og bygge om hele hallen. Noen av båtene er derfor utstilt i museets sentralhall, men hvis du ønsker å se *Opreisningen* slik den står i dag kan en henvendelse sendes til: terje.planke@marmuseum.no

Kilder

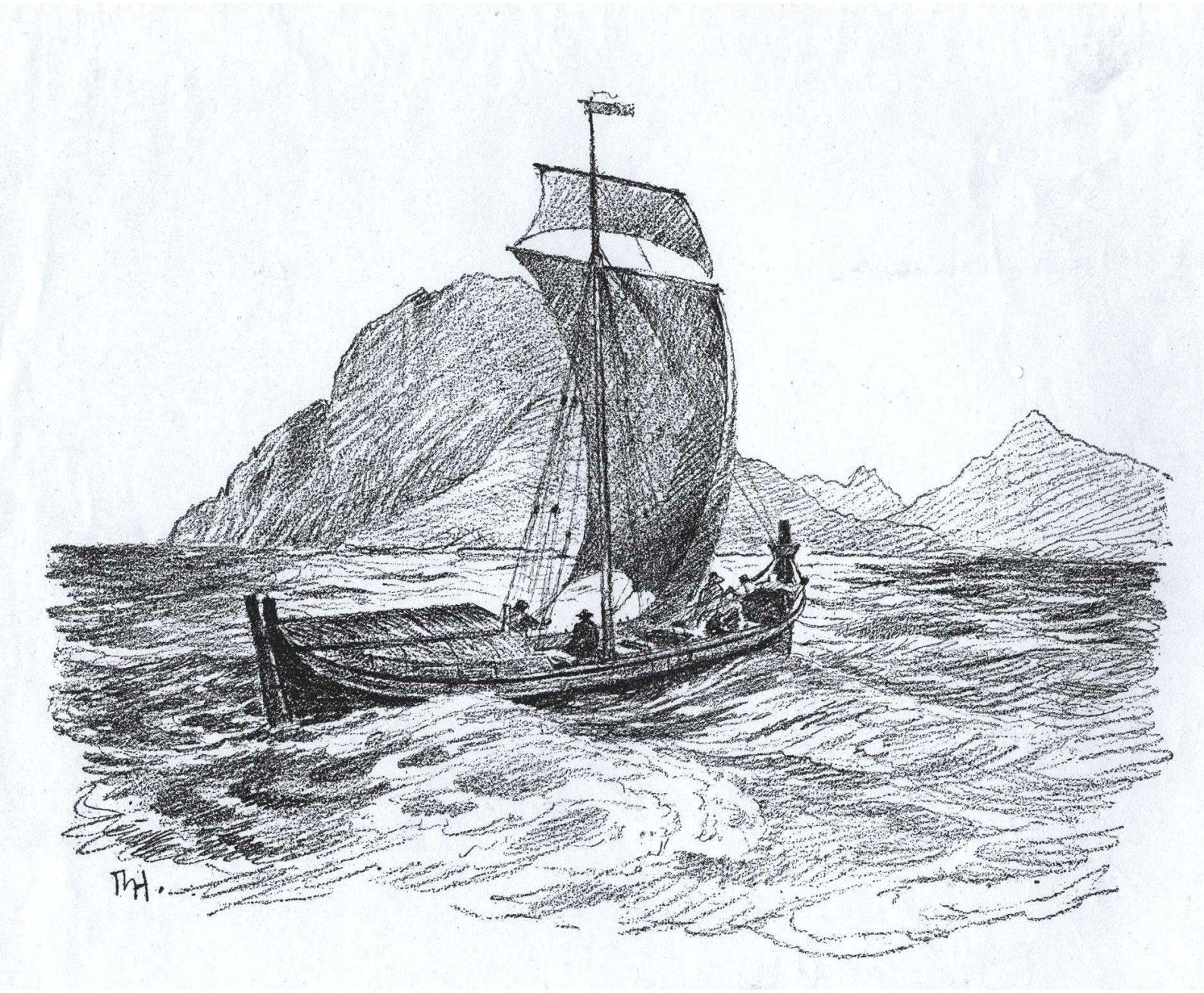
Arkivmateriale fra J.L. Tiedemanns Tobaksfabrik/Norsk Folkemuseum.
Artikler fra diverse aviser, 1927.

Gjertrud Sæter, ph.d., førstekonservator ved Norsk Folkemuseum og prosjektleder for Tiedemanns Tobaksfabriks samlinger.

Sigmund Eikeland, siviløkonom og pensjonist, tidligere ansatt ved J.L. Tiedemanns Tobaksfabrik i ledende stillinger innen markedsføring. I dag engasjert i prosjektet som veileder for historiske opplysninger knyttet til samlingen.

Terje Planke, dr.art., førstekonservator ved Norsk Maritimt Museum og Follo museum/Oslofjordmuseet.





Trykk etter original av Thorolf Holmboe. (Tiedemann/Norsk Folkemuseum)

Av Gjertrud Sæter, Sigmund Eikeland og Terje Planke

Museumsbulletinen nr. 68, 3&4/2011 - Norsk Folkemuseum Redaktør Astrid Santa



Billing Boats®

Billing Boats Denmark Aps
Jegindøvej 21, DK - 8800 Viborg
salg@veste.dk +45 8928 1800

Produceret af Billing Boats Denmark Aps
med tilladelse fra **Norsk Folkemuseum**