



Åreblad



NR 1 2013 – INFORMASJON FRA HORDALAND FYLKESKYSTLAG – 20. ÅRGANG



Foto: Ingunn Vardøy

Mykje flott treverk vert festa til film på Trebåtfestivalen!

Les meir om Hordakyststemne og Hardanger trebåtfestival på side 18 og 19

Leder	2	Utviklingsmuligheter for robåter	12
Logoen til Bømlo Kystlag	3	Nordisk Kystkulturfestival	14
Møteplassar	4	Vestlandsbåter på Agder	15
Sildeeventyr i Sveio	7	Enigheden til Lærdal 2014	17
Kven kan ro utan årar	8	Hordakyststemne 2013	18
Midtsidebåten, Fjordmann	10	Kystkalender 2013	19

Inntrykk frå kystlaga i Hordaland – og nokre inntrykk til...

Først, - takk for tilliten frå kystlaga i Hordaland ! Eg set stor pris på denne tilliten og for å få ha kontakt med kystlaga rundt om både i og utenom fylket. Eg har allerede fått være med på fleire møter med kystlag i Hordaland. Først på årsmøtet på Sunde – der møte ei rekke lag med sine representantar: To kystlag frå Kvinnherad med Kvinnherad Kystlag som vert for årsmøtet. Et flott opplegg hadde dei fått til - og mange andre lag møtte også, - Sveio kystlag, Bømlo kystlag, Sagvågen kystlag, Tysnes kystlag Hope Trebåtlag og Bergen kystlag. Og sjøl kjem eg frå Fjell kystlag, så vi var totalt åtte kystlag representerte på årsmøtet i fylkeskystlaget. Og det er vel bra. Og det var fint og nyttig for meg å få møte fleire representantar for alle disse laga. Og vi hadde med oss Tore Friis-Olsen frå Forbundet kysten på arrangementet på Sunde - det var ekstra hyggelig.

Etter årsmøtet på Sunde har vi konstituert det nye styret i HFKL. Det skjedde på eit møte på Oselvar-verkstaden på Os - ein perfekt stad for dette. Vi fekk også orientering om bygging av Oselvaren og fekk sjå på tre båtar under bygging - ei fin og lærerik

oppleving. Eg har også fått være med på eit møte i Askøy kystlag nylig – dei planlegg å ha eit arrangement på Strusshavn på laurdagskvelden etter Torgdagen.

Og så fekk jeg anledning til å være med på Forbundet kysten sitt landsmøte i Bodø frå 12. - 14. mars. Her møtte mange kystlag frå heile landet - og tre lag frå Hordaland: Bergen kystlag, Bømlo kystlag og Fjell kystlag og to lag frå Sogn og Fjordane: Indre Sogn kystlag og Kystlaget Hornelen. Dette var eit fint og vel planlagt arrangement som det var vel verdt å være med på. All ære til Salta kystlag i Bodø som stod for dette arrangementet. Og på laurdag 20. april feira Fjell kystlag 30 - års jubileum. Dette var eit flott arrangement med prolog, sang og dans på Landro samfunnshus.

Hordakyststemne i Norheimsund

Dette blir eit fellesarrangement med Hardanger trebåtfestival og Hardangerfjorden kystlag. Dette blir eit flott arrangement. Og vi har fått høyre at kystlaga skal bli godt tatt vare på. Dette gjeld både plassering av kystlaga sine båtar ved kaiene, seglas og defilering med båtar, ro-konkurranse på fjorden, kyrkjebåtferd til Vikøy

på søndagen og med flotte arrangement på land. Og det er sjølsagt naturleg for oss i kystlaga å besøke Hardanger Fartøyvern-senter på dette arrangementet.

Vi må også sjå på dei store linjene i kystlaga i Hordaland og Sogn og Fjordane sitt arbeid. Så langt eg kjenner laga - og eg meiner er kjenner litt til dei fleste - er kystlaga i vårt distrikt svært ulike. Og vi har svært ulikt ressursgrunnlag. Men vi er alle med på og verner vår kystkultur. Nokre lag prioriter å ta vare på båtar, naust og bygningsmiljø langs sjøen. Nokre lag prioriter bruk av båtar og opplæring av barn og unge i sjøvett og sikkerhet på sjøen. Nokre lag tar vare på andre sider av kystkulturen så som matlaging, baking, fiskeri og tilbereding av fisk. Nokre lag står for arrangement som marknadsdager, arrangement på verft og handelshus langs leia. Men alle lag står for vern og bruk kystmiljø i ei eller anna form.

I dette bladet er vist midtside-båten «Fjordmann» som er eigd av Kvinnherad kystlag. Dette er ein fin båt, - flott rigga i beste båtbyggertradisjon frå Kvinnherad. Kvinnherad har ein sterk tradisjon på båtbygging.



Fra venstre:

Jon Blytt, Eirik Aadnanes, Solveig Brekke, Torgeir Evjen, Kjell Klemetsen, Hallgeir F. Bjørnevik og Claus Almås. Ingunn Vardøy er også med i styret men hun måtte ta bilde.

Foto: Ingunn Vardøy

Vi er også glade for å få høyre at det kjem nye kystlag til i Hordaland og at mange lag no er i ei positiv utvikling. Grunnlaget for dette ligg både i at stadig fleire ser verdien i å ta vare på kystkulturen, men også at vi får tak i ressurser og økonomiske midler til å ta vare på, holde i stand og bruke båter og anlegg langs leia.

Mange bygninger og anlegg i tilknytning til kyst-kulturen er nå sett i god stand og vert brukte av lag og organisa-sjoner langs heile kysten vår. Det er også blitt bra bevisstgjøring av verdien av å ta vare på bygg, anlegg og båter langs kysten. På landsmøtet til

Forbundet kysten i Bodø var også Riksantikvaren til stades. Han heldt eit glitrande godt innlegg om vern av kystmiljø gjennom tilpasning og aktiv bruk av bygg og anlegg langs kysten. Han peikte også på at stivbeinte og firkanta reglar for vern av både bygninger og båter kunne gjere meir skade enn gagn når det gjeld kulturvern. Det skal bli interessant å sjå kva som kjem ut av dette. Men ein ting er sikkert: Vi må finne fram til gode måter å rekruttere nye, yngre medlemmer til kystlaga. Og her er det også nokre lag som har funne «resepten» og er komne langt med dette. Dei har fått inn mange familier med barn i skulealder

som medlemmer i laget sitt. Disse laga har vi sikkert mykje å lære av. Og med slik rekruttering og opplæring i sjøvett og båtbruk følgjer det også med penger. Eg vi oppfordre alle lag som ikkje allerede er i gang med dette å sjå på disse mulighetene - her ligg grunnlaget for å ta vare på vår kystkultur på lenger sikt. Og det må vel være eit godt og riktig mål for alle kystlag.

Eg ser fram til å få møte mange trivelige menneske i våre mange aktiviteter i kystlaga i og utenfor Hordaland i sommar. Og lykke til med arbeidet i alle laga våre!

Helsing Torgeir Evjen, Leiar

Historia bak logoen til Bømlo Kystlag

Bømlo Kystlag har som logo ein steinvarde med kvitmåla kors i. Ein varde som symbol tykkje me passa godt til det laget står for. Varden viser veg for sjøfarande. Utforminga er ikkje tilfeldig, då denne varden finnes i øyriket vårt, og vert i daglegtalet kalla Steinkorsen. Denne varden er den første av i alt 7 vardar ein treff på om ein ferdast sjøvegen frå Goddosen til Melingsvåg på vestsida av Bømlo.

Lokalt på Bømlo finnes eit segn om Steinkorsen:

Eit brurafylgje på veg til Gåslandskyrkja (denne kyrkja vart riven kring 1870). Brurafølge forliste ved denne holmen som i dag heiter Steinkorsen. Segnet seier at brura, brudgommen og spelemannen bleiv (omkom).

Krunebomma rak nord langs landet, og vart funnen på Norda

Kjøpholmsneset, som seinare vart kalla Kruneneset. (første gong nemnt med dette stadnamnet i 1816). Litt lenger nord er ei vik som heiter Likvikjo, er fann dei lika etter dei som kom bort. Langs austsida av Korsneset er det ein stein som vert kalla Spelemannsteinen, her fann dei fela. Mellom Steinkorsen og “fastlandet”, ligg ein stein (eit skvalpeskjær) kalla Brurasteinen.

Folk som var fødd kring 1850 har fortalt at dei har sett tre trekrossar

på holmen, der steinkorsvarden står idag. Kring 1870 vart det sett opp ein seinvarde på same holmen, naturleg nok forsvann trekorsa med tida, men det har nok vert eit minnesmerkje over noko som har hendt.

Varden er måla på karakteristisk vis med ein tydeleg kvit kors i, og skil seg ut frå andre vardar som enten er heilt svarte eller har eit kvitkvit belte på. Om segnet er sant er det ingen som veit, men segnet og varden fortel ei spennande historie.



Møteplassar

Teksten er ei litt bearbeidd utgåve av kåseri i Førde ved tilskiping innan Kyst-sogevekene/Kulturminnedagane 9. sept. 2012.

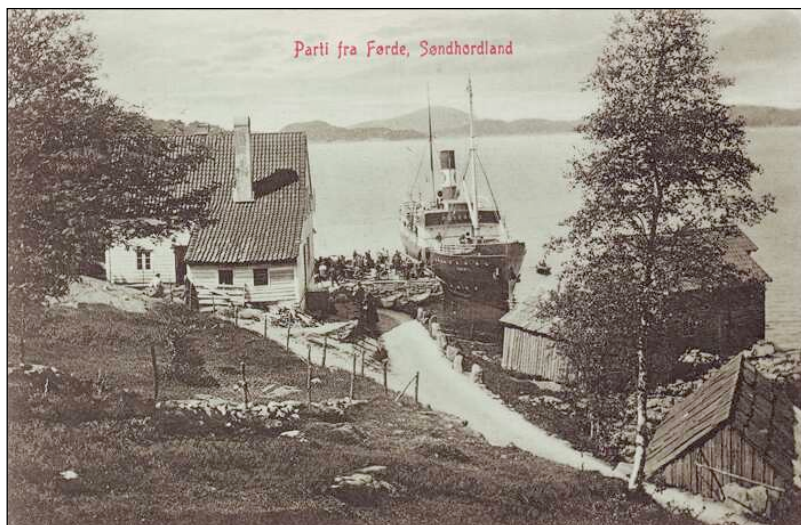
AV WILLY MJÅNES, SVEIO KYSTLAG

Når Sveio kystlag saman med Felles Kristen Komite grip fatt i temaet møteplassar, fell det naturleg å stoppa opp ved to som har betydd mykje i bygdene og grendene her omkring. Det er bedehusa og dampskipskaien/lokalbåtkaien.

Som representant for Sveio kystlag fall det naturleg at eg prøvde å gi nokre glimt frå dampskipskaien som møteplass. I motsetnad til bedehusa der folk framleis kjem saman, så er møteplassen dampskipskaien for historie å rekna.

Samferdsleutviklinga har plassert både lokalbåten og kaien på "historiens skraphaug". Men – gjennom 6-7 tiår og vel så det, var kaiane der "dampen" eller rutebåtane kom og gjekk, eit pulserande hjarte i grendene langs kysten og innover i fjordane. Ganske snart var kaien eit sentrum i så vel det økonomiske som det sosiale livet i bygdene.

La oss kort sjå litt på fore-setnadene for det nye "treffpunktet" i kyst- og fjorbygdene.



Tre-fire hovudmoment peikar seg ut:

- utviklinga av by- og tettstadnæringar
- dampmaskinen/dampbåten
- oppblomstringa av landhandel (etter lovliberaliseringa i siste halvdel av 1800 talet).
- utbygging av betre posttenest.

Frå midten av det 19. hundreåret er ei ny tid med nye næringar i emning. Folk samlast i byar/tettstader, og dei treng mat og andre produkt frå bygdene omkring. Bøndene hadde fått ein marknad der dei kunne omseja varene sine.

Men - varene måtte flyttast – transporterast. Det nye vedunderet - dampbåten - gjorde dette mogeleg på ein måte folk berre kunne drøyma om i tidlegare tider.

I Rogaland/Hordaland - starta utviklinga på 1850-talet, men for bygdene her omkring blei det først i 1870-åra at utviklinga skaut fart for alvor og dess meir i tiåra som følgde. Sakte men sikkert blei det oppretta eit nettverk av lokalruter.

Samstundes kom landhandlarane som og trong varer i ofte veglause bygder og grender, og posverket var inne i ei utvikling som kravde betre og meir regelmessig postgang.

I grunnen hang alt dette saman i det mange oppfatta som moderne samfunnsutvikling. Det tok likevel noko tid før dampskipsKAIEN blei vanleg. Lokalbåttrafikken i 1870-80 åra gjekk mange stader føre seg i forma av bording.



Legereid

Kaibygging tok for alvor til i 1890- åra og første 2-3 tiåra av 1900-talet.

Tittelsnes - Valevåg - Liereid – Førde - Auklandshamn - Tjernagel, - Mølstrevåg fekk kai. Nokre var tidleg ute, som Mølstrevåg og Valevåg, medan andre kom etter noko seinare. Buavåg og Lyngholmen hadde og anløp, men korleis det var med kai her på denne tida er eg noko uviss på.

Langs Ålfjordsida hadde lokalbåtane og fleire stopp på t.d. Røykenes og Erve m.fl. men om dei kom til kai her veit eg ikkje heilt sikkert.

Lokalbåtane kom frå byar og nabobygder - frakta folk og varer. Først kom det som regel ein trekai, men sidan fekk ein murt "skikkeleg" kai av stein. Der kaiane kom, der blei kaien eit sentrum i bygda/grenda. Her møttest folk.

Når båten var ventande, samla bygdefolk seg - "ta på deg tresko'na og spring" som det heiter. Og dei sprang - bøndene med hest og kjerre med mjølk og smør som skulle til byen. Dei kom med slaktedyr, poteter og andre produkt frå garden som dei kunne selja. Gamle hestar og skrøpelige ku-skrepper stavra seg motvillige over ustødige land-gangar eller blei nådeløst heiste

i sele og plassert i rommet eller tjora på framdekket. Ofte sto eigarane att med blanke augo og såg ein trufast arbeidskamerat eller ei velsigna mjølkeku leggja ut på siste reis. Mang ei gammal kone skunda seg gråtande heim-over etter ein slik leveranse. For oss gutskarvane var det mest moro om dyra måtte i sele. Tenk om....

I det heile var frakt av livdyr eller slaktedyr ein ikkje uvesetleg del av varetransporten lokalbåten sto for. Då Stavangerskes D/S "Sandeid" forliste på Mastrafjorden 5. des. 1951, hadde han 30-40 griser, nokre sauer og ein del storfe om bord iflg. Haugesund Dagblad. Båten kom frå Tysvær og Skjold med siste anløp på Bokn og transporten var ikkje det minste uvanleg. At også folk sette livet til i ulukka, er ei anna historie.

For ungdomane var kaien mest ein plass for lått og leven og for høve til å smugkikka på "det andre kjønn" medan dei venta på dampen. Og venta fekk dei ofte, for rutebåten var ikkje alltid i rute. Det var så mykje som kunne seinka på rundturane.

Ja, det var vel ikkje berre dei unge som fekk venta, dei andre og - dei vaksne og dei eldre. I mens gjekk drøset om ver og vind, avling og fisket som slo feil, eller som vart "gullår". Store og små skandalar blei bretta ut, politikk og nyhende frå den store verda blei drøfta og diskusjonane kunne bli både heite og høgrøysta. Eller praten kom inn på prisar som alltid var for høge på krambua, og for låge når ein fekk oppgjær for det ein hadde selt. Det blei snakka om - ulukker og lukketreff, og mang ei skrøne fekk låtten til å runga langs kaikanten medan skrønemakaren kvilde eine beinet på fortøynings-pålen - plirte skjelmsk utover sjøen, spytta brunt og bedyra sanningsgehalten i sofa han nett hadde gitt til beste.

- Men så skulle ein som kjent ikkje øydeleggja ei god søge med for mykje sanning.....

Men så kom han, "dampen" - folk tokka seg mot langangen for å sjå. Nokre venta kan henda einkvan med båten, andre var berre forvitne på kven som skulle gå i land eller om nokon skulle reisa.

"Å ja der for han, - hadde visst mønstra på ein Bergensbåt", hadde ein høyrte. Og ho stakkars jenta der ho skulle visst over fjorden til tanta si for å bli fostra der, no tæringen hadde teke mora.

Eller: nei, har du sett - ska' han ut å fara? Lure' på ka' han har føre seg no. Har du høyrte noko, du???

Eller: Nei kven var det du? Fekk du tak i kven det var?

Kunne det vera den nye lærarainna? Byfrøken såg det ut til. Slik kunne snakket gå med spørsmål og nyfikne - forviten-skap kalla andre det. Men det gav eit nytt innhald i dagen til mange. Båtane frakta folk, og i land kom fark og fut, godt folk og meir skropelege vesen.

Det dukka opp agentar og kolportørar, fråhaldspreikarar og emissærar med redningslovnad no endetida for visst sto for døra. Jau, min sant, sann...

Men brått kunne lått og leven stilna ei stund. Litt forsagte

strauk karane huene av, - ei kiste blei boren i land og plassert på langsleden ytst ved landgangen. Høgtidsamt og varleg styrde kjørerekaren hesten gjennom mengda som stod tause med bøygde hovud og såg ein sambygding koma heim for siste gong.

Som ganske ung opplevde far min eit slikt høve. Ein sambygding var ein av ni som omkom då kysttruteskipet D/S "Norge (seinare. "Björgvin") grunnstøtte og forliste på Vibrandsøy nord for Haugesund om kvelden 20. februar 1928. Kista med rommann Erik Olsen kom heim slik eg skildra ovanfor. (At hendinga hadde gjort stort inntrykk på far min, skuldast nok og at den omkomne hadde ein son som berre var få år eldre enn han sjølv).

Andre mindre tragediar blei og stilt til offentleg skue på kaien. Der hjelte matrosane i land ein som hadde blitt sitjande forlenge i restaurasjonen. Han hadde fått i seg noko han ikkje hadde ete i alle fall, og ei skamraud kone eller ein halvstor son tok over for å få han far i hus - i verste høve med hjelp av hest og kjerre.

Nokre flirte hånleg og let spottorda falle, andre var ille til mote og vende seg bort. Slik var og dampskipkaiene - synt fram så mykje - ei slags fortidas "facebook".



Så var det post og varer som skulle i land. Landhandlaren for oppskjørt og stolt omkring og kontrollerte pakkeslar og notaer for å sjå til at alle ordrar var innfridd og alt var i orden. Me "gutlarvane" småsloss om tralla for å frakta mjølsekkjer og løyndomsfulle esker inn på lageret i håp om ein kandisklump eller nokre "bongbongar" frå det fargeriket spannet inne på krambua - ei sann Sareptas krukke av godsaker som visst aldri vart tom.

Og posten - her sto ei å venta på brevet frå han som hadde vore ute i 3 år nå - kom det snart eit livsteikn tru, eller var han ventande heim? Andre venta på "trekket" så dei kunne få gjort opp for seg på bua. Det hadde "løpt" så syndig opp i det siste i boka til handelsmannen. Andre venta på betaling frå bykjøpmannen som hadde tinga slik ovleg mengde "bondesmør" her førre månaden. "Dei hadde det 'kje travelt med å gjera opp for seg, desse bykarane."

Gamlekarane venta nå helst på aviso, og så "For Fattig og Rik."* Eit par ungjenter trippa fnisande og forlegne som verpesjuke høner rundt postopnaren, (oftast landhandlaren) for å sjå om det kom brev frå dei to brislingfiskarane som hadde vore innom her rett som det var nå på seinsommaren.

Andre fekk brev dei var mindre "begeistra" for. "Her kjem kjærleiksbrev frå skattefuten", herma dei etter kjøpmannen i heimbygda mi, når han med dårleg skjult skadefryd delte ut kravbrev til einskilde sambygdingar.

Slik spegla dampskipskaien livet i bygdene på godt og vondt for eit lite hundreår sidan. Dei fleste visste det meste om einannan, og dampskipskaien og krambua som ofte var meir som siamesiske tvillinger å rekna, ytte så absolutt sitt til lokalkunnskapen. Men tida har gått og mykje har forandra

seg. Med bilane kom ferjene. Dampskipskaiane stilna og landhandelen flytta til by'n og blei kjøpesenter. Men nokre av oss minnest endå: Det var ein gong...

** "For Fattig og Rik" var eit "oppbyggelsestidsskrift" starta i 1848 og etterkvart overteke av Indremisjons-selskapet. Hallesby og Wisløf var viktige bidragsytarar til bladet som hadde stor utbreiing i mange bygder langs kysten.*

Torgdagen i Bergen

- 8 juni 2013

Kystlaga inviteres til å delta på Torgdagen i Bergen. Færingar og mindre motorbåtar som ynskjer å delta i båtprosjeksjonen frå Tollbodkaien og inn til Blomstertorget bes vere på plass i god tid før avgang. Større båtar som kuttere og skøyter kan gå direkte til kai når dei kjem til byen.

Det hadde vore ekstra hyggeleg om deltakarar kler seg ut i "torgdagsklede frå ei svunnen tid" for å få den rette torgdagsstemninga. Frå Tollbodkaien og innover vil NRK vere tilstades for å gjere filmopptak ifbm ein filmserie som er tenkt vist på NRK til neste år.

Kl 10: Avgang Tollbodkaien

Kl 11: Dag Lindebjerg opnar

Velkomne til Torgdagen i Bergen!



Invitasjon fra Askøy Kystlag

Om kvelden etter torgdagen blir det fest hos Askøy kystlag. Den blir i kystlagets naust på holmen i Strusshamn. Alle kystlag er hjertelig velkommen.

Mat må hver ta med til seg selv. Salg av øl, vin, brus og reker.

Vi må ha påmelding av båter og personer innen onsdag den 05. juni.

Påmelding til:

mu09@online.no - 98801635

Nokre ord fra Austevoll

Aktiviteten i laget til no har vore å vøla søre veggen på Møllo i Vinnesvågen. Den vart bygd i 1928 og var i bruk til omlag 1960.

Kystlaget og andre lag fekk avtale med eigarar i 1993, og tok til å vøla huset som var i dårleg forfatning.

No har da vist seg at det ikkje vart gjort heilt godt arbeid på søre veggen, slik at vatn har kome inn. Da har medført ein del rote, spesielt på ein bærebjelke til søre veggen, slik at denne måtte skiftast. Me har gjekka veggen opp, - og bytta bjelken onsdag 24. april. Den vart laga av eit tre som sto på Vinnes. Kortreist matrial.



Så no gjenstår da å tette skikkeleg rundt dører og glas og å få mala veggen. Håpar at medlemmane og andre hjelpe til med dette, slik at me får "Notmann" på sjø i år og.

Tenkte på å setja baugen østover mot Norheimsund. Nokre ungdommar har lyst til å ta med Bregdo og visa henne fram for publikum sidan det er trebåtfestival.

Ellers så er me stort sett dei same 3-4-5 aktive som me her vore dei siste åra.

Snakkast i Norheimsund, eller kanskje i Bergen den 8. juni.

Austevoll Kyst- og Sogelag, S. Midtøy

Sveio Kystlags årlige sildeeventyr

Vi i Sveio Kystlag er endelig i mål med vårt årlige sildeeventyr. Silda er ferdig røykt og henger nå til tørk, snart klar til salg ifm div stevner og arrangement. Silda er alltid en suksess ved slike arrangement, både med og uten poteter.

AV ERIK ERIKSEN

Før vi er kommet så langt som salgsklar vare, har mange medlemmer i kystlaget vært engasjert med forskjellige oppgaver.



I januar har vi noen trofaste medlemmer som begynner å fiske sild med garn. I år var det et bra fiske og årets antall på 2300 sild ble tatt på noen få dager. Silda blir flekt fersk og lagt i fryseboks inntil vi har det antall vi har satt oss som mål.

I slutten på april samles en stor gjeng på tunet hos Eivind



Vestvik. Her blir den flekte silda lagt i saltlake. Silda skal ligge i laken i 10 minutt og skal så raskt håvast opp og henges opp til tørk i 1 - 3 dager før røyking. Silda røykes så i 6 - 7 timer og blir hengende i vårbrisen i 2 - 4 uker, alt etter hvor tørt det er i luften. Når vi er fornøyd med tørkingen, blir silda lagt ifryseren. Dette for at silda ikke skal bli for hard og tørr.

Nå er det bare å vente på gode



dager med godt salg. Silda vår er alltid populær og vi liker godt å skryte av produktet vårt. Selv om vår sterkeste kjøpegruppe er i godt voksen alder, så er det også etter hvert en del av den yngre garde som kjøper.

Et morsomt øyeblikk var da vi på et stevne gikk tom for sild. På kaien stod ei lita jente på 5-6 år og gråt sine modige tårer, fordi hun ikke fikk mere sild.

«Ny» Oselvar

Vi i Askøy Kystlag har lenge ønsket oss en Oselvar i god stand som kunne rigges med seil. Kystlaget har fra før flere Oselvare, men de er gamle og «mett av alder og år», og må behandles deretter.

Vi fant til slutt en flott en på Finn, og etter litt frem og tilbake tok vi turen til Os for å se på et eksemplar av nyere dato. Denne båten er bygd på slutten av 70-tallet og fremsto nesten som ny, samtidig som den er rigget for lettvint bruk av seil. Rigg og ror er helt nytt og har ikke fått prøve seg i sjøen ennå.

21. mars 2013 hentet vi vår «nye» Oselvar. Været var vakkert og sjøen stille da vi reiste sjøveien til Os for å hente båten. Sleppe gikk fint, og båten ble vel fortøyd i Strusshamn. Endelig har vi fått en båt som vi kan både ro og seile, samt vise frem hva tidligere generasjoner brukte som fremkomstmiddel.

Vi har tidligere hatt ungdomsprosjekt i kystlaget og håper vi skal klare å etablere en ungdomsgruppe igjen slik at vi kan videreformidle kunnskap om bruk av båt og utstyr til yngre generasjoner. Vi jobber også med et «roledprosjekt» som er omtalt i egen artikkel, hvor denne robåten vil inngå.

Vi er også på jakt etter en eller to mer solide færingar som vi kan tilby som utlånsbåter.

Er det noen som har tips om noen slike i rimelig god stand, ta kontakt på epost:

leder@askoykystlag.no



Den nye Oselvaren til Askøy Kystlag

Kven kan ro utan årar?

Når Peter Helland-Hansen i småbåtverkstaden ved Hardanger fartøyvernssenter byggjer hardangerbåtar, er årane tilpassa båten og den som skal ro. Gode årar er ein føresetnad for å ha full glede og nytte av kvart åretak.

AV ODDVAR SOLDAL

ILL. OG FOTO: P. HELLAND-HANSEN

Å ro var vanleg

Går me noko tilbake i tid var robåten det viktigaste framkomstmiddelet for folk i fjordane og på kysten.

C. F. Diriks skriv slik i *Folketvennen* i 1863: «Den største del av vor kyst saavel ved havkanten som i fjordene er brat, ujevn og søndersplittet, saaledes at veie af nogen udstrækning og skikkede til transporter mangedes ere saagodt som umulige. Samfærselelen og især alle varetransporter maa derfor mestendels foregaa tilvands.»

Generasjonane før oss kan fortelja om dagleg slit og glede bak årane. Båtane vart nytta til både kvardagslege gjeremål og til fest og store hendingar. Når båten

hadde ein så sentral plass i tilveret, var nok fart og framdrift eit tema som opptok dei som bemanna toftene. Eit sentral punkt var sjølvsagt fasongen på båten, men kanskje like viktig var spørsmålet om korleis årane burde vera, for at ein skulle få mest ut av kvart tak.

Vestlandsårar og hardingårar

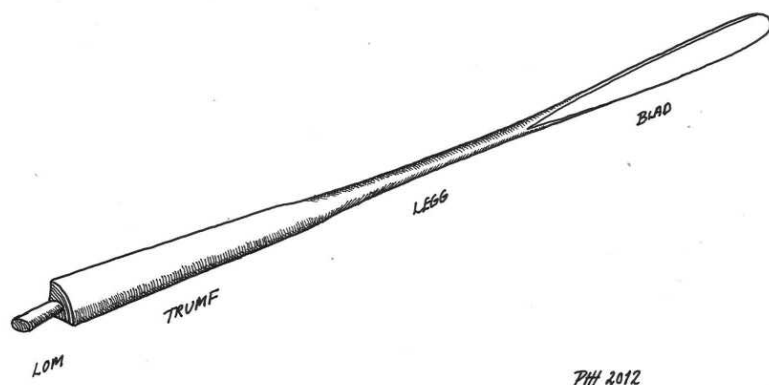
I magasinet *Fartøyvern* 2012 skriv Helland-Hansen om dei årane som Bernhard Færøyvik kalla Vestlandsårar. Dei er kjenneteikna ved at den tjukke, inste delen av åra (trumfen) har eit trekanta tverrsnitt. På Rogalandskysten, der dei var vande med runde årar, var nemninga «Hardingårar» brukt om dei trekanta årane og det viser kor mykje båtbygginga i Hardanger hadde å seia. Vestlandsårane ligg i fast vinkel mot keipen og vert ikkje vende for å minska luftmotstanden, noko som var mogeleg med dei runde årane som blei nytta lengre sør og aust i landet.

I Hardanger fartøyvernssenter sine registreringar og synfaringar av båtar, har Helland-Hansen sett ein relativt stor variasjon i

utforming og kvalitet på årar.

Dette kan ha samband med at båtkjøpar frå gammalt av ofte lagde tilfaret sjølv. Båtbyggjaren kunne levera emne, medan kjøparen stod for den endelege utforminga. Det var og ganske vanleg at årar blei leverte halvferdige frå båtbyggjaren. «*Det heitte seg frå gammalt av at båtbyggjaren ikkje skulle loma årene*» (laga handtak) fortel Harald Dalland, på Tysnes. Slik kunne båtbrukaren sjølv forma lomen slik at den fekk det skapet han ønskte. Årelappane (slitestykkane som ligg mot keipen) blei som regel leverte lause saman med årane, slik at kjøparen kunne festa dei på rett plass langs trumfen.

I Muren i Bergen kunne ein kjøpa årar i ulike lengder, målt i fot. Desse var ofte laga til med noko ekstra lengde i trumfen, slik at kjøpar kunne kappare dei etter breidda på båten, og sjølv laga til lomen. Lappane var levert bunta i par. Ein kort og ein lang til kvar åre. Den korte vart felt inn på undersida av trumfen i eit svale-spor. Framlappen låste underlappen og vart nagla med fire naglar på den sida som vende mot keipen. På dei runde årane var det vanleg at dei surra fast lerreimar laga av utslitne hestetaumar eller tjøra tau. Leret frå gamle tresko-støvlar vart og nytta for å hindra slitasje på årane. Årelappar og ler vart som regel festa etter at ein hadde testa ut kvar åra gnog mot keip eller tollegang.



Illustrasjon: Åre med namn

Runde eller kanta årar?

På spørsmålet om kva som er best av runde eller trekanta årar vil folk sør for Sletta (Bømlafjorden) stort sett føretrekkja runde årar i kombinasjon med tollegangar, medan folk lengre nord helst vil ha trekantårar med keipar.

Utover på 1900-talet opna det seg ein marknad for sal av robåtar til Austlandet. Her var hardingane og særleg strandebermingane om seg. Båtane, stort sett færingar, blei selde til oppkjøparar, transportert sjøvegen austover og selde i byane langs kysten heilt til svenskegrensa. Desse båtane vart til vanleg levert utan årar. Austlendingane ville ha runde årar og dei vart laga lokalt.

Hjå fiskarane på Vestlandskysten var det ei vanleg oppfatning at runde årar på lange ferder medførte slarkeroing, og at ro-krafta såleis ikkje vart vel utnyttja. Dei meinte at det å ro

mot vinden med loddrette åreblad ikkje hefta dei noko nemnande, dersom båten elles var lettrodd.

Elles låg fiskaren ofte og and-øvde med årane ute. Beit fisken, slapp han gjerne årane medan dei låg i keipen. Med runde årar ville åreblada då leggja seg flate i sjøen og dei hadde lett for å gli ut or tollegangene. På skipsbåtar var det vanleg med tollar, for keipar hadde lett for å verta slegne laus mot skipssida.

Vyrke til årar

For å laga gode årar lyt ein ha høveleg vyrke. Emna til årar har i Hardanger vorte teke ut etter to prinsipp. Ein måte var å bruka mindre tre som vart kløyvde, slik at det vart ei **åre** av kvar halvkloyving. Den vanlege metoden når ein skal laga årar er likevel å ta utgangspunkt i ein sagd hunplank.

På saga har det alltid vore båtborda som har førsteprioritet

og såleis kunne det stundom skorta på åreemne. Dette må sjåast i samanheng med at det etter hundreårskiftet (1900) vart meir vanleg å byggja båtar med fleire bordgongar. Då blei det nok som oftast prioritert å skjera fleire smale, kvistreine bord langt ut i stokken, framfor å nytta hunplanken til årar.

Om 10 færingar skulle vera klare til våren, gjekk det med 20 hunplank, om dei skulle leverast med årar. Dersom me alternativt reknar tre kvistreine båtabord i kvar åreplank, forstår me at båtbyggjaren måtte prioritera.

Peter Helland-Hansen skriv for tida bok om småbåtbygging i Hardanger. Når den er ferdig er det mogeleg å lesa mykje meir om dette emnet. Målet er å ha boka klar hausten 2014.

Foto: Samenlikning av årar



MIDTSIDEBÅTEN: 20 år med "Fjordmann"

I år er det 20 år sidan Kvinnherad Kystlag var ferdig med restaureringa av "Fjordmann". Det var eit stort arbeid, men har gjeve mykje att med gilde seglturar og stemne. Og gjeve medlemene og andre gode opplevingar på sjøen i sol, regn, vind og stilla.

AV KNUT E. SKÅLA,
KVINNHERAD KYSTLAG
FOTO: KÅRE EIK

Fjordmann var bygd i Herand i 1929 av Johan Haugen. Fyrste eigar var Severin Vikanes, Sagvåg og bruka til notbåt for landnotfiske. Båten hadde propellstilk, men det vart ikkje sett motor i han. Notbruken tok slutt i 1940-åra og båten vart sett i naust. Då eigaren av naustet ville ha båten vekk vart han til sals.

Kvinnherad Kystlag hadde ynskje om ein lagsbåt, og fekk hand om han. 30. november 1991 vart han henta og seinare sett i hus i Rosendal.

Restaureringa vart eit omfattande arbeid då båten var i dårlegare stand enn det fryst såg ut til. Det vart avgjort at alt som var dårleg skulle skiftats, og arbeidet skulle utførast slik at alt vart som orginalt. Båten vart og oppmålt og teikna.

Ein dugnadsgjeng på 6-8 mann veiksla på å møta på dugnadsdagane. Vi fekk gå på skogen og ta ut material. Arbeidet vart leia av Frode Enes og Johan Varanes.

Vinteren 1992-93 vart det utført 1400 dugnadstimar på båten. 20 bord vart bytte, 6-8 spant, rull, dokker, vaterbord, betar og mest av alt trenaglane.

Rigging

Alt riggarbeid og seglsying vart gjort av laget. Her var det mange utfordringar. Båten hadde ikkje vore rigga før, så vi tok modell etter Kåre Thaule sin gavlbåt som hadde orginal rigg.

Smedarbeid, blokkverk, masteband, mast, gaffel, klyverbom vart og laga av medlemmene. Og då vi summerte dugnadsinnsatsen våren 1993 synte det 2450 dugnadstimar. Utlegga saman med båtkjøpet synte Kr. 37 477,-



Jonsoktider 1993 vart båten sjøsett og fekk namnet "Fjordmann". Rigginga var spanande og med alle segl sette og eit tonn ballast gjekk prøveturen fint. Vi var svært bestemte på at det ikkje skulle vera motor. Segl og årar var tradisjonen.

Fyrste langturen var landsstemne i Skudenes. Det vart rodd og sega til Espevær og nattsegling over Sletto. Før Karmsundet var det motvind og motstraum, så siste mila fekk vi slep. Det smaka godt då vi fekk pris for beste restaurerte båt i vår klasse. Det vart eit gildt stemne og fin heimtur.

Seinare har det vorte fleire stemner: Stavanger 1996(?), Stusshamn 1999, Egersund 2001. Og Hordastemne på Kobeinshamn, Sunde, Sagvåg, Sveio og Bergen.

"Fjordmann" har og vorte brukt til lagsturar og seglkurs. Skular og barnehagar har og fått turar på sjøen.

Segl og årar er greit, men det er ikkje råd å vera heime torsdag klokka seks med slikt utstyr. Og i 2008 vart det sett motor i "Fjordmann" for at båten skulle brukast meir.

Fyrste tida hadde vi ymse løysingar med vinterlagring. No har "Fjordmann" eige naust i Valevågen. Det gjer vedlikehald og landsetjing enkelt. Båten er i god stand og teke godt vare på av medlemene. Så det er

å vona at han blir brukt og seglar vidare i minst 20 år til.



Noen utviklingsmuligheter for tradisjonelle robåter

AV JAN C. ROSENBLUND

1. Innledning

Båtbyggingen har alltid, gjennom årtusener, vært i utvikling og forandring, ut fra behov, tekniske muligheter og impulser utenfra - for å si det litt generelt. Listerbåtpåvirkningen på slutten av 1800-tallet var en stor og brå endring, men til dels store endringer hadde det vært mange av i tiårene før også.

Så kom motorene på begynnelsen av 1900-tallet, og revolusjonerte på få tiår båtbruk og båtbygging fullstendig. Ganske snart dominerte kraftige, dype båter tilpasset innenbordsmotor, båter som ikke var til å ro.

De første 50-60 år av 1900-årene gikk det nå 6 veier med robåtene:

De store, over seksæringstørrelse, gikk nesten helt av bruk, men noen av dem ble brukt litt som lektere til de var utslitt. Det ble nesten helt slutt med å bygge store robåter.

De mindre, mest færing, men også noen seksæring, ble fortsatt brukt til lokale småærend. De ble fortsatt bygd, men nå stadig enklere og til dels simplere (enkelte "som om de var bygd i skogen" - sitat Dagfinn Berge, av båtbyggersekt, ca 1980)

Motorisering med innenbordsmotor ble gjort med en del av de mindre robåtene, ofte med en luftkjølt JAP-motor. Disse motorene fylte, ristet og bråkte mye, men noen fikk seg en motorbåt på denne måten.

Motorisering med påhengs i brønn var et alternativ til innenbordsmotor. Påhengsene er mye lettere og mer kompakte enn de fleste innenbordsmotorer.

Speilbåter/små gavlbåter - båter i færingstørrelse med akterspeil for påhengs - ble vanlig å bygge. Logisk nok, for det er jo slike

båter påhengsene er tenkt til - utenbords-motor. Men de har noen ulemper jeg skal komme tilbake til.

Lyst-/fritids-/regattabruk av robåter var allerede på 1800-tallet godt etablert over det meste av landet, kanskje særlig i Hordaland (oselverne), og dette fortsatte med "fullt trøkk" i hele perioden.

Det er litt usikkert om små gavlbåter og bruk av motorbrønn kom i gang før ca 1950.

Den nære fortid, etter ca 1960

Nå dukket en ny båtversjon opp: Plastbåt med påheng. Dermed var det nærmest ute med den enkle og relativt billige robåtbyggingen. Små gavlbåter mistet også det meste av sitt marked.

Og så kom en syvende trend i robåtbyggingen: Utover i 60-70-80-årene oppsto en erkennelse av at gamle og verdifulle byggetradisjoner og gammel materialkunnskap i robåtbyggingen nesten var borte, og en økende innsats fra det offentlige for å demme opp for dette, og sette folk på å forske på gamle teknikker og gammel materialbruk. Kanskje viktigste kraften var likevel innsatsen fra engasjerte enkeltmennesker (Godal, Eldjarn, Dalland, Borgfjord - og mange andre jeg ganske urettferdig ikke har nevnt!)

Den viktigste robåtproduksjonen nå etter årtusenskiftet, er derfor høykvalitets og kostbare båter bygget med mye gammel materialkunnskap og gamle teknikker.

Men disse båtene blir lite brukt, hvilket gir robåtene et uheldig - og feilaktig - omdømme: Det har visst etablert seg den oppfatning hos folk flest, at trerobåter egentlig bare passer til utstilling, historieformidling og skjeldne småturer i stille, tørt og mildt vær - selv om det gjøres innsats for å holde oppe interessen for å bruke oselvere til regattaseiling.

Seiling

Inntil motorene kom, var seiling et viktig alternativ til roing på de fleste litt lengre turer - og også en del av de kortere.

Man kan snakke om to slags seilas: "Storseiling", med relativt stor rigg, der man i kraft av dyktighet og dristighet kan få stor fart og gode bidevindsegenskaper på båten, og "småseiling" med liten rigg, som man kan sette ganske risikofritt også i ganske sterk vind - men hvor seilegenskapene er nokså begrenset, så det blir mest medvindsseiling..

"Storseiling" lever videre i fritids-seilas, mens "småseiling" nesten er borte.

2. Hva vi har nå:

En enestående båttype!

Et forhold som nok ikke er tilstrekkelig fremhevet, er at de tradisjonelle robåtene, på en ganske enestående måte, kombinerer fire egenskaper:

- være riktig lettrodde;
- kunne laste mye, og være mange i samme båt
- store og små, øvde og uøvde
- være sjøsterke
- være raske under seil

Dette gjør ingen andre båttyper dem etter; de kan ikke erstattes av noe som er funnet på verken før eller senere.

Folks oppfatning - er foranderlig

Det er ikke denne kombinasjonen folk tenker på, når de tenker "robåt"; da er det gjerne det nevnte omdømmet som dukker opp: Robåt er upraktisk og ubrukelig, ikke noe for folk flest.

Denne oppfatningen kan vi gjøre noe med: Vi kan få bygget båter om lag så store som seksæring, der det kombineres påhengs i brønn, en "småseilrigg", litt endret rømming/banding (plasing av tverrstivere - "spant"), og et kjørekapell å sette opp over fremre del av båten. Bygd slik, kan de fleste robåttypene vi har

arvet, nokså uforandret bli allbruksbåter for svært mange (men selvsagt ikke for de mest kuldkjære og værsluke folkene. Og skvett må de tåle!)

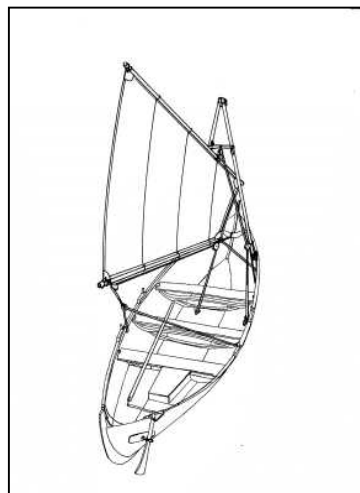
Det er som sagt god og gammel tradisjon at båtbyggingen utvikler og forandrer seg med skiftende behov og tekniske muligheter. Dette viser at mange båtbyggere har hatt både skaperkraft og endringskompetanse. Så forandringerne skal ikke stå på båtbyggerne!

Mye bruk – i «all slags» vær

Min erfaring er at svært mange gjerne kan dra ut i båt selv om været er regnfullt og ruskete, kanskje seile friskt med en trygg, liten rigg ("småseiling"), og seile og ro langt avsted. Men det forutsetter at de vet de under veis kan få seg en rast i ly for nedbør og vind. Og de må være trygge på at de kan komme seg raskt hjem igjen, nesten uansett vind; enda viktigere om man har barn med.

3. To utviklingsretninger

- 1) For det store flertall av potensielle robåtbukere, vil en "litt stor" robåt - det vil si 6,5-7 m lang og ca 1,80 bred - utstyrt som beskrevet ovenfor, være en båt de kan bruke til nærmest "alt", en allbruksbåt. De vil rett og slett ikke trenge andre båter!
- 2) En del folk vil heller ha en mindre båt som er ekstra



lettvint for en person alene, og å sette på biltilhenger, evt i tillegg til den store. Til dette kan de fleste eksisterende færinges brukes nokså som de er, bare de får motorbrønn og "småseilrigg". Men det er best å få justert rømmingen litt, ikke så veldig vanskelig, det heller.

Begge variantene vil problemfritt kunne utstyres med "storseilrigg" for dem som ønsker det.

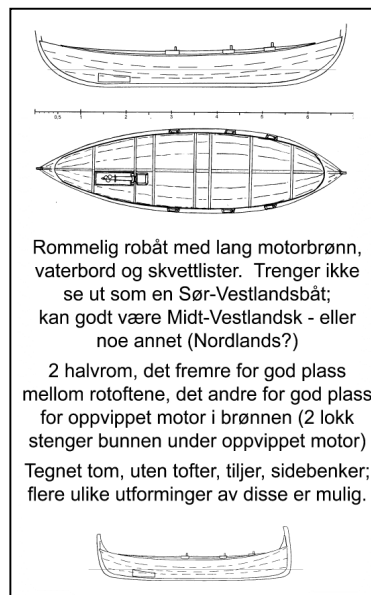
Hvorfor motorbrønn, og ikke gavl?

Det at en robåt har motorbrønn, behøver overhodet ikke påvirke ro- og eventuelt seilegenskapene. Båt med hel akterstevn (i stedet for gavl) går tryggere i bølger, motorbrønn gir mer effektiv motordrift, motorbrønn gir også tryggere motordrift i sjøgang, vektfordelingen om bord er mye riktigere og tryggere, og det er mye tryggere å arbeide med motoren.

4. Kurs - robåtsenter

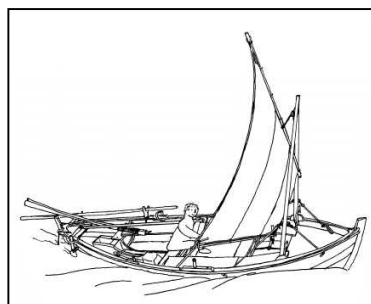
Som for alle andre aktiviteter, er kursvirksomhet nødvendig for variert robåtbuk og robåtfriidliv. Antakelig er det nødvendig å ha slike kurs på et sted som kombinerer god tilgjengelighet, attraktivt farvann, plass på land for båtopleg og opphold, og et antall velutstyrte båter. Det er ikke vanskelig å se at dette er et robåtsenter, en spesialutgave av et kystkultursenter. Kravene til tilgjengelighet og farvann, tilsier at man bør kunne kjøre til med bil, og at det er en småfallen øygard rett utenfor.

Båtene bør være dels til utlån og dels til kursvirksomhet. Når folk har tilegnet seg nok kunnskap og ferdigheter, er det viktig at de har mulighet til å bruke båt, før de eventuelt går til det alvorlige skritt å skaffe seg sin egen. Skal de ha sin egen båt, må de jo enten ha en båtplace på et gunstig sted, eller de må kunne dette med å behandle en båt på biltilhenger. Enda mer å lære og å kjøpe! Senteret bør derfor disponere et



Rommelig robåt med lang motorbrønn, vaterbord og skvettlister. Trenger ikke se ut som en Sør-Vestlandsbåt; kan godt være Midt-Vestlandsk - eller noe annet (Nordlands?)

2 halvrom, det fremre for god plass mellom rotoftene, det andre for god plass for oppvippet motor i brønnen (2 lokk stenger bunnen under oppvippet motor) Tegnet tom, uten tofter, tiljer, sidebenker; flere ulike utforminger av disse er mulig.



par båter som har tilhenger, både til kursing og utlån.

Bruke kysten

Like viktig som selve båtbruken, er det å bruke kysten, variert og naturnært, litt slik som "de gamle" gjorde. Øygarden ("skjærgården") er full av spennende landskap, organismer og fenomen å oppleve og studere. Men opplevelsene kommer ikke av seg selv; folk må lære å se, og de må lære noe om hva de skal se etter, så også dette må med i kursvirksomheten.

Bruke kysten er et slagord jeg første gang hørte på slutten av 1980-tallet, da salig Tryggen Larsen brukte det. Det bør absolutt komme i flittig bruk! Så langt det er mulig, bør observasjoner på dyr, fugl, vegetasjon, landskap og kulturminner, særlig i strandsonen og i fjæra, være viktige deler av enhver båttur. Gåture opp til ett eller flere utsiktspunkt, bør også være en nokså fast del av båtturene.

Det er også viktig at kursingen gir kunnskap om sjøområder med mange lune sund og vik og med mange landstigningsmuligheter, altså steder med småfjorder og småfallen øygard ("skjærgård"). Så kan folk kjøre dit med båten, eller med båten på henger. Og folk bør tilegne seg kart-kunnskap.

5. Allbruksbåt - og spennende perspektiver

En gang var robåter allbruksbåter for alle ved kysten. Robåter kan igjen bli en stor og viktig del av folks båtbruk; en allbruksbåt for riktig mange. Dette vil få flere følger: Mange båtbyggere får sysselsetting, og vi får et rikt og variert båtbyggermiljø.

Utfoldel-sen i båt blir sunnere, siden roing og seiling kan bli kjente og vel-brukte aktiviteter for alle, og kunnskapen om og forståelsen for gamle dagers båt-typer og båtbruk vil øke sterkt. Kanskje vil dette føre til en noe mer kritisk holdning til de ofte svært kostbare fritidsbåtene i plast som for tiden har nærmest monopol på folks båtbevissthet. Også kunnskapen om kystnaturen vil få et oppsving, som igjen formentlig vil øke miljøbevisstheten.



Invitation

Dear Sailors,

We hope that your sailing season has been good and that it will continue several weeks!

Now it is time to look at next year's sailing schedule. The Swedish Sailing Ship Association, www.ssf.h.se in co-operation with the Nordic Coast Cultural Festival, would like to invite you to a

small regatta, which will take place in the Blekinge Archipelago during July 2 – 5, 2013.

We will meet on the small island of Hanö Tuesday, July 2nd (www.hano.nu). There we will have the skippers meeting. A guided tour on the island is planned and during the evening we invite you to a meet & greet party, with food and other entertainment. Stay curious!

On Wednesday we will arrange a race for participating ships off of Hanö. The following day, on Thursday, we will cruise together through the archipelago. We will drop anchor at night and meet ashore for social events. In case of bad weather there are alternatives such as Karlshamn or Ronneby. On Friday we will continue our cruise, on the open sea and finally sail to Karlskrona together. In the archipelago we will sail through very narrow sounds and experience fantastic nature, marine archeology, old boatbuilding places and maritime history. We will have pilots and local experts guiding us to make our journey as interesting and safe as possible.

Enjoy these days! Explore the Karlskrona archipelago with your own vessel, participate in the world championship with "Blekingeekor" or race and cruise in company with some of the world's oldest sailing boats! If you are able and willing to

accept crew of various skill levels, please let us know. Our arrival to Karlskrona will be the start of the Coast Cultural Festival, which will continue through Sunday night ending with a sailor's party on the dock. During Sunday morning you will be requested to offer Open Ship from 10.00 a.m. to 12.00 a.m.

The festival will feature a variety of craftsman shops and boats on display from all Nordic countries, in a nice maritime atmosphere.

The complete program will be published on our website. We hope, that you will join this event. We promise an unforgettable experience and wonderful hospitality.

Please visit our website www.nordiskkustkultur.net and fill out the application as soon as possible. All ships are welcome. Please note: The harbor of Hanö only accepts 25 berths. First come, first served! All others will be offered accommodation in small fishing harbors just around the corner. So sign up right now!

So far the website is only available in Swedish, but we will translate it as soon as possible to German and English. Until then we hope, that you can get an idea of the contents. If you have any questions, please contact us by mail or by mobile-phone +46708153910.

Welcome to Sweden 2013 with the UNESCO world heritage sites of Karlskrona and its rich offering of maritime nature set in the archipelago. This will be a truly unique event full of Nordic coastal culture. Be part of it - sail with us!

*Per-Inge "Pinge" Lindqvist,
project manager
E-mail:*

Per-inge.lindqvist@maritima.se

Phone: 46708153910

*Apply at our website today!
www.nordiskkustkultur.net*

Vestlandsbåter på Agder

"Den Vestlandske robåtinvasjon" 1900-1960

AV JAN C ROSENBLUND

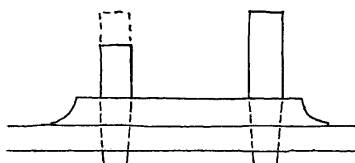
Fra begynnelsen av 1900-tallet ble det vanlig på Agder og Østlandet å kjøpe robåter fra Hardanger, kanskje særlig fra Strandebarm. Den lokale båtbygging på Agder og på Østlandet var stor, den, men utover på 1900-tallet ble det bygd mest motorbåter her, en organisk og naturlig videreutvikling av de tunge, brede seilsjektene. Rett nok bygde man også rosjakter på Agder, men noen av dem var ekstra lave og smale, og derfor med nokså liten lasteevne og sjødyktighet (snadd), og andre var nokså tunge og kraftige, tydelig påvirket av motorsjektene.

Det var til hverdagsbåter folk skulle ha Hardangerbåtene, ikke til fritidsbruk (hva var "fritid" for noe??) så båtene måtte ha en god kombinasjon av å være lettrodde og lastedryge.

Så fast og dominerende var slikt robåtkjøp fra Hardanger, at slike båter fikk en egen - og litt forvirrende - betegnelse: *Nordlending* eller - enda mer forvirrende! - *Nordlandsbåt*. Dette var ut fra forestillingen om at "*alt vest for Egersund, er Nordland*"!

Robåthandlingen fra Hardanger var så dominerende, at man godt kan snakke om en "invasjon".

"Nordlendingene" var gjerne 4-bords strandebarmere, og ofte utstyrt med ekstra tofter både i framskut og bakskut, og/eller bakk forut og sess bak. Både på Agder og på Østlandet var det kun runde årer, og tolleklammer



med to tollepinner som årefester, som gjaldt. Keiper, slik det er på Vestlandet, var nærmest ukjent på Agder, likeledes kantårer og hamleband. Båtene ble bygd med ganske moderate stevntopper, gjerne 10-15 cm; likevel syntes mange på Agder de var for høye, og kappet dem helt vekk.

Den dominerende stillingen som Hardangerbåtene fikk, var visstnok også hjulpet frem av god markedsføring: Det sies at det årvisst kom jakter fra Hardanger med ulike varer, som de solgte langs leia oppover Agderkysten. Det var selvsagt lettere å kjøpe seg en sjekte fra en jakt borti sundet, enn å reise lange veier for å forhandle med en båtbygger om å bygge, og siden reise av gårde og hente den ferdige båten.

Like frem til 1960-årene kjøpte fastboende egder i øyene og ellers langs sjøen, robåter fra Hardanger. De siste årene ble båtene bestilt pr telefon eller brev, og sendt med frakteskuter til kundene her sør.

Etterdønninger - og nye tider

Da plastbåter med påhengs tok over det meste av båtbruken, var tiden ute for "invasjonen" av Vestlandsbåter som bruksbåter for kystbefolkningen, en befolkning som for øvrig avtok sterkt, og ble mindre og mindre sjørettet.

Og til langt ut i 1980-årene

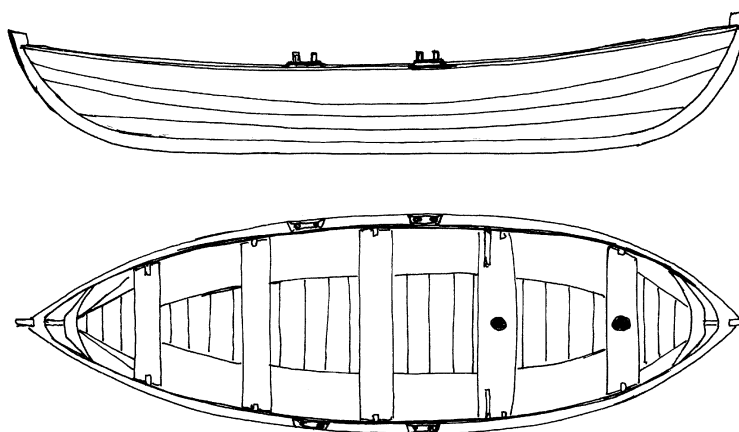
syntes hyttefolk, og andre uten spesiell sjøtilknytning, at det både var godt nok, og ofte ganske romantisk, å ha en "god, gammel" robåt til å ro litt omkring med når det var mildt og stille. Og de fleste av disse båtene ble brukt lite og forsiktig, så de 'levde' lenge, ja, enkelte er i fullt brukbar stand den dag i dag.

Ved siden av disse etterdønningene av 1900-1960-tallets robåtbruk, oppsto det etter hvert også en annen utvikling:

Gjennom hele 1900-tallet ble som kjent allslags kommunikasjon raskere og raskere; dette gjelder både reisemåter og reisetider, og informasjonsflyt og forbedring av kontakt.

Allerede i 1940-årene gjorde båtbyggere av Askvik-familien - og kanskje andre også - fremstøt for å markedsføre sine oselvere på Agder som fritidsbåter, og dro til og med ned hit medbringende robåt for å prøve å få salg. Men særlig mange kan de ikke ha fått solgt, for der er nesten ingen oselvere av denne alderen her på Agder.

Revolusjonen i reisemulighetene har også ført til at mange flere folk enn før besøker andre landsdeler, og de får kontakter rundt om. Dette fører til at enkelte kjøper seg båter i andre landsdeler, og slikt kjøp gjelder ikke minst båter fra Sør- og Midt-Vestlandet (Jæren-Stadt), siden de har et godt ry, og er lette og lettrodde.



Mange er også elegante, som oselvere og sogne-båter. Og folk flytter mer enn før, og mange vestlendinger som flytter til Agder, tar vestlandsbåter med seg.

Det foregår også en viss omsetning av trerobåter mellom folk som bor her. Selgerne er ikke lengre kystboere som skal skifte ut trebåten med plastbåt, men derimot folk som selv har skaffet seg båten fordi de så for seg mange fine roturer. Kanskje fikk de seg noen fine roturer - og kanskje seilturer også - en periode, men før eller siden opplever mange at de ikke får brukt båten. Nå er de lettet over å bli kvitt den, mens kjøperen har en - ofte naiv - tro på båtens fremtidige bruk. Mange kjøpere blir skuffet.

Og en del av - de mer og mer frustrerte - båteierne, gir vekk båtene sine, i håp om at nye folk skal blåse nytt liv i vedlikehold og bruk. Noen ganger får de heldigvis rett - andre ganger gjør de det ikke.

Bragdøya Kystlag

Robåtene i Bragdøya Kystlag bør nevnes spesielt. Dette er Norges største kystlag, med et stort kystkultursenter på en øy rett utenfor Kristiansand sentrum.

I perioder særlig på tidlig høst, er senteret mye besøkt av skoleklasser og andre, og de låner flittig de mange robåtene som kystlaget har skaffet seg.

Båtene har Kystlaget dels kjøpt og dels fått i gave, ja, de blir tilbudt så mange båter at de har måttet avslå å overta enkelte. Og de overtok eierskapet til båtene fra den nedlagte "PiderRo"-foreningen, ca 30 robåter av forskjellig størrelse, type og stand. På Bragdøya er det nå nesten 50 robåter, hvorav nesten halvparten er fra Sør- og Midt-Vestlandet, flere enn noen annen gruppe (selv Sør-Østlandsbåter!)

Blindleia Kystlag

Andre kystlag på Agder gjør også en innsats for bruk av robåter. I

Blindleia Kystlag har de i sommerhalvåret faste roturer hver fjortende dag ut fra en brygge ved Lillesand. Ca halvparten av båtene pleier å være - Sør-Vestlandsbåter.

Men flere og flere av de gamle båtene blir ubrukelige; dette henger også sammen med den manglende bruken, og dermed manglende vedlikehold. Mange båter "bare ligger der" - og blir tilslutt alldeles ødelagt. Mange ender på bålet. Hvis de da ikke legges i en "båtgrav", som i Svinør nær Lindesnes, der kasserte båter ble lagt en bestemt plass til vekk-råtning.

Hva nå?

Hvor skal det ende?? Neppe noen gang. Og det er først og fremst brukbarhet som vil avgjøre hvor mange og hvilke robåter som blir kjøpt på Agder. Deretter kommer markedsføring og kjøpekraft.

Om egdene skal fortsette med å importere vestlandsrobåter, er avhengig av både om vestlandske båtbyggere kan tilby mer praktiske båter enn vanlige færingar, og om båtbyggere på Agder "kommer dem i forkjøpet", og selv begynner å levere praktiske, lettrodde robåter.

Foreløpig ser det ikke slik ut! Forståelsen for robåtbruk blant folk flest er på et lavmål, og det gjøres nesten ingen forsøk på å øke denne forståelsen. En viktig grunn til dette, er at også de aller fleste av dem som kan og vet noe om robåter, har en smal og tilbakeskuende forståelse av robåtenes brukbarhet.

Holsnøy Kystlag

- etablerer seg i det gamle ærverdige sjøhuset ved Skjelanger Fyrstasjon.

I påsken benyttet medlemmer fra Holsnøy Kystlag (HK) seg til å etablere laget i sjøhuset tilhørende den gamle Skjelanger Fyrstasjon fra 1853. Dette skjedde 31.03.2013, dvs. 1. Påskedag, en ny milepel er nådd for HK, (den første var anskaffelsen av Risør-

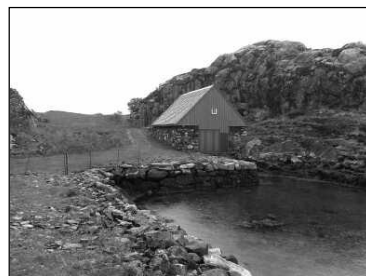
skøyten "Lenda" for ett år siden!) Dette skjedde etter avtale med Skifte Eiendom og Bernt Karstein Skjelanger, som har vært tilsynsmann for det gamle fortet på Skjelanger Fort, hvor Skjelanger Fyrstasjon er lokalisert, helt nord på Holsnøy.

Sjøhuset er et kulturminne i seg selv og sannsynligvis oppført rundt 1853. Det er et praktfullt byggverk med tykke vegger i tørmur, og et tak belagt med urgammel teglet takstein, antakeligvis fra ny av.

Litt vøling på tak og dører er høyt på prioritetslisten til HK og dette vil vi fått på når vi går inn i den varme årstiden! Forøvrig er sjøhuset i god stand.

HK benyttet seg av en verdig etablering i sjøhuset i det en 100 år gammel oselver ble anbrakt trygt inne i bygningen. Allerede fra første stund medvirket dette til at sjøhuset nå igjen har kommet i funksjon og per i dag huser en historisk båt som står i stil med bygningen! Dette er kystkultur på sitt beste og vi i HK ser frem til fortsettelsen!

*Av Jegvan Kaarbø
formann Holsnøy Kystlag*



Bildet over: Naustet

Bildet under: Den gamle oselveren innstallert i sjøhuset og flankert av Jegvan Kaarbø



Bergen kystlag ror til Lærdal med "Enigheden" våren 2014

AV LIV BJERKNES OG KÅRE
JOHNSEN, BERGEN KYSTLAG

Prosjektet har fått navnet **"En historisk reise for Norges selvstendighet"**, og går i korte trekk ut på å gjenta Eidsvollsmennenes reise på strekningen Bergen - Lærdal våren 1814.

Prosjektet har fått status som en del av Stortingets offisielle program for feiringen av Grunnlovsjubileet.

Reisen planlegges gjennomført med start fra Bradbenken i Bergen 25. mars 2014, kl. 11.45, nøyaktig 200 år etter at de fem delegerte fra Søndre Bergenhus amt steg om bord i hoffagent Jansons store vengebåt samme sted.

De fem delegerte var Frederik Meltzer, Jens Rolfsen, Jonas Rein, Wilhelm Frimann Koren Christie og Peter Motzfeldt, sistnevnte som representant for de væpnede styrker. Deres hensikt var som kjent å rekke frem til Riksforsamlingen på Eidsvoll som startet 9. april. De steg i land i Lærdal 28. mars kl. 17.00, og tok seg deretter over Filefjell med hesteskyss frem til Eidsvoll.

Reisen Bergen-Lærdal vil bli utført med Bergen kystlag/Bergen kommunes praktbåt, "Enigheden" som er en replika av "Eidsvolls-

båten", som Eidsvollsmennene benyttet i 1814.

Om vi klarer å holde det samme tidsskjemaet som våre forfedre i 1814, avhenger både av værforholdene og roernes konstitusjon.

Barn og ungdom er den viktigste målgruppen for Grunnlovsjubileet, og en visjon for jubileet er at økt kunnskap skal styrke grunnlaget for deltakelse i demokratiske prosesser.

Like viktig som selve sjøreisen er derfor formidlingen av historien om valget av delegater og om sjøveiens betydning gjennom tidene, med fokus på strekningen Bergen-Lærdal. Vi ønsker å lage en vandreutstilling som følger ett av følgefartøylene, med tittelen **"Sjøen er vår historie"**. Både selve reisen og utstillingen vil gi en god demonstrasjon av eldre tiders reisemåter og fremkommelighet på Vestlandet, hvor kysten og fjorden var enerådende og skyssplikt var pålagt strand-sitterne.

Bergen kystlag står i kontakt med kystlag og andre organisasjoner, privatpersoner og kommuner langs ruten Bergen-Lærdal, og vi ønsker at vårt prosjekt kan bli et bidrag til ulike lokale markeringer av Grunnlovsjubileet. En av grunnene til at vårt prosjekt er tatt så vel i mot av hovedkomiteen for Grunnlovsjubileet, er nettopp muligheten

for å engasjere kommuner og organisasjoner langs leden Bergen - Lærdal. Reisen vil bli dekket av NRK Fjernsynet, og har hittil mottatt støtte fra bl.a. Hordaland Fylkeskommune og Kystverket.

Vi inviterer andre kystlagsbåter langs leia til å komme oss i møte, og at vi sammen kan vise hvordan kystlagene er med å holde fjorden levende.

Vi gleder oss over å kunne presentere en nyvølt båt i år, som ble sjøsatt 29. april 2013 på Fanaffjorden. Bak oss har vi kurs på Hordamuseet og i tillegg utallige dugnadstimer. Foran oss har vi antakelig mange fine ro- og seglturer sammen med Bergen kystlags sognejekt "Den Gode Hensigt".

Bergen kystlag flytter til nye lokaler

Som mange kjenner til skal Bergen kystlag flytte fra Sandviksboder Kystkultursenter den 1. september 2013.

I mai starter flyttingen til Sandviken Slipp, i sjøfronten ved Gamle Bergen. I den gamle "Nård-boden", den gule treboden nordligst på Gamle Bergens sjøområde, har vi fått framleie av Stiftelsen Sandviken Slipp.

Lokalene består av kontor, lagerrom, verksted og møterom. Våre viktigste fartøyer vil få plass i Gamle Bergens havneområde.

På våren og forsommeren får vi en travel tid med flytting og etablering på nytt sted. Fra høsten 2013 håper vi å være noenlunde etablert, med bl.a. faste onsdags-samlinger for våre medlemmer.

Vi tar i mot venner fra andre kystlag. Alle er velkommen på onsdager fra kl. 18 utover høsten.

Vennlig hilsen Vilhelm Bjerknes
Leder Bergen Kystlag

Mobil: 45618208
bjerknes.v@gmail.com



Bergen kystlag i fint driv på båtparade med "Enigheden" i Brest, Frankrike sommeren 2012

Hardanger trebåtfestival & Hordakyststemne

Hardanger Trebåtfestival blir arrangert for 15. gong i år og me er glad for å kunne tilby eit utvida arrangement i samarbeide med Hordaland Fylkeskystlag. Hardanger er kjent for solide tradisjonar enten det gjeld hardingfela, trebåtar eller jaktfart. Desse tradisjonane vil prege Norheimsund helga 14. til 16. juni. Musikkfestivalen Hardingtonar serverer musikk. Hardanger Trebåtfestival og kystlaga i Hordaland trebåtar, handverk og kystkultur.

Med eineståande båtbyggjarmiljø, god hamn og vakre omgjevnadar er Norheimsund ein naturlege arena for vestlandet sin trebåtfest. Her skaper me ein fagleg og sosial møteplass for trebåtfolk og landkrabbar. For dei som enda ikkje er trebåtfrelst byr festivalen på underhaldning, gode opplevingar og ny kunnskap til eit stort publikum. I år vil me fri til dei framtidige trebåtelskarane (måtte det bli mange) ved at sundagen skal pregast av barneaktivitetar.

Kaiområdet i sentrum er gjort om til ein triveleg festivalarena med trebåtar ved kai og marknad på land. Her finn du handverksprodukt, maritime artiklar, antikvitatar, aktivitetar og god mat. I tillegg blir det stilt ut skinande veteranbilar og gamle oljeglinsande motorar. Alt dette fint krydra med underhaldning og musikk frå festivalscena.

Hardanger Fartøyvernssenter er ein viktig del av festivalen med opne verkstadar, faglege foredrag, utstillingar, filmar og kafe mm. Den nye strandvegen mellom sentrum og Hardanger Fartøyvernssenter er open og gjer turen mellom dei to festivalområda til ein lek.

Hardanger Fartøyvernssenter er eit nasjonalt kompetansesenter for fartøyvern og mellom dei største fagmiljøa for restaurering av båtar og fartøy i Norden. Senteret er eit annleis museum som fokuserer på utøving av tradisjonelle maritime handverk og handverkskunnskap.

Her vil du finna gamle båtar, oppleve levande handverk som skipstømring, båtbygging, og reipslagning. Aktivitetsløype og utleige av robåtar utfordrar sansar og meistring hjå publikum. Dette gjer at eit besøk både er aktivt og lærerikt. Senteret har utstillingar og filmar med kulturhistoriske tema og i den trivelege kafeen kan du slappe av med nydeleg heimebakst og god drikke. Med alt dette kan me ønske alle velkomen og trygt love at store og små landkrabbar og sjøulkar vil ha gode opplevingar under festivalen. Ved portane blir det selt felles billett for tilgang til festivalområdet på fartøyvernssenteret og i sentrum. Me gler oss til å gi deg maritime impulsar og gode opplevingar ei heil helg.

Velkomen !

Helsing arbeidsutvalet for Hardanger Trebåtfestival

*Geir Madsen, Leiar
Inger W. Seljetad,
Festivalkoordinatør
Geirmuns Storaas, Nestleiar
Arne Jostein Jensen, Harnesjef
Svein Kåre Olsen, Teknisk sjef
John Walsted, Juryleiar*

Praktisk informasjon

Påmelding alle båtar: www.trebaat.no

Hamnevaktt: Gjestande båtar vert motteken av vaktbåt ved innsegling og plasserte temamessig i utstillingshamna. Festivalen brukar VHF kanal 8. Gratis deltaking & ingen påmeldingsfrist.

Skippermøter: Festivalhamna, Norheimsund Gjestehamn

Fredagen kl. 19.00: Skippermøte med båtpresentasjon, treffe festivalleiinga & juryen, informasjon om festivalen, gjennomgang av tryggleiksrutinar.

Laurdagen kl. 15.00: Skippermøte for kappseglas kystlaga

Måltider: Felles frukost både laurdag og søndag i Festivalhamna

Fellesmiddag laurdagen kl 19.00- Baccalaomiddag i Festivalhamna

Utdeling av premiar ifbm seglasen & trekning av kystlagas loddsalg.

Påmelding (helst) før 10 juni til: yardoy@icloud.com – 971 10 288

Middagen er ei gåve frå Trebåtfestivalen til deltakande kystlag m.fl.

Kyst-stand: Laurdag 11.00 -16.00 & søndag 11.00 – 13.00 v/kystlaga & fylkeskystlaget - i Festivalhamna

Følg med på www.trebaat.no for fortløpande oppdatert informasjon!

www.hardangermuseum.no - www.hardangerfjord.com - www.kvam.kommune.no

Hordaland Fylkeskystlag takkar Hordaland Fylkeskommune for støtta til Hordakyststemne!

Hordakyststemne / Trebåtfestival i Norheimsund 14 -16 juni

Fartøyvernssenteret: Foredrag og anna program

Laurdag 15 juni:

12.00: «Klassiske motorbåtar – ein fasinasjon» v/Henning P. Worren, Classiske Motorbåter Bergen

13.00: «Stell og vedlikehald av trefartøy» v/Fartøyvernkonsulent Karsten Mæhle, HFVS

14.00: «Påhengsmotorar i over 100 år» v/Rune Tvedt, Bergen Maritime Vernelag

15.00: «Havfruer på kulturjakt langs norskekysten-inntrykk frå 18 sommartokter med Matilde (1995-2012) v/E. M. Wangen

Sundag 16 juni:

Robåtar og andre båtar transporterer kyrkjegjengarar til Vikøy.

11.00: Aktiviteter som klatring i riggen på Matilde, tredreiing, bålpanne, knutar og meir.

13.00: Knølkvalen Kai m/Heidi Marie Vestrheim og Roy Ole.

Det er ny gangveg langs sjøen mellom Hardanger Fartøyvernssenter og Festivalområdet

Festivalområdet ved hamna i Norheimsund: Festivalprogram

Fredag 14. juni

19.00: Skippermøte/velkomstmøte – for meir info sjå praktisk informasjon

Laurdag 15. juni

Innhaldsrikt program med musikk, song & dans, motorar, motorsager, Eliasbåtar og ulike andre innslag. Me tek her med:

12.00: Offisiell opning v/mangeårig passasjer på Matilde; Else M. Wangen.

13.00: «Three men in a boat» musikkinnslag m/trekkspel, fele, sekkepipe mm. v/Gabriel Fliflet m.fl.

15.00: «Markhus & Lid» musikalsk duo m/trekkspel og bass - frå Osterøy

16.00: «Kappsegla kystlaga» (skippermøte kl. 15.00 – startskudd kl. 16.00)

19.00: Festmiddag og prisutdeling i Gjestehamna.

Sundag 16. juni

10.00: Avgang kyrkeferd til Vikøy – musikk gudsteneste kl. 11.00 i Vikøy kyrkje

11.00: Festivalen opnar portane

14.00: Defilering i hamna ved deltakande båtar før heimreise

Velkomen alle kystlag og kystlagsmedlemmer på Vestlandet!

Kystkalendar

31 mai – 2 juni:	Keipane Kystlag – Rotur Radøy Rundt – påmelding: kjetil@stil-kontor.no
1 - 2 juni:	Hope Trebåtlag – Segltreff i Raunefjorden. Frå kl 12 og utover: Kappsegla, grilling og fiskekonkurranse
31 mai -1 juni:	Bømlo Kystlag – Mostrafestival - Deltar med stand & M/K «Sørvåg»
8 juni:	Fjell kystlag / Tordagsutvalet - www.tordagenibergen.com
8 juni:	Fjell kystlag & Askøy kystlag - Kystkveld på Holmen i Strusshamn
7 – 9 juni:	Kystlaget Romsa – Sommarfest på Romsaøyane
14 – 16 juni:	Hordakyststemne / Trebåtfestival i Norheimsund
22 juni:	DS Stord – 100-års jubileum i Bergen
28 – 30 juni:	Tysnes Kystlag – Tysnes Rundt – Tlf. 9062 0668
27 – 30 juni:	Stordfest – Bømlo kystlag deltar med M/K Sørvåg
2 -7 juli:	Nordisk kystkulturstemne i Karlskrona inkl. samsegling til Karlskrona i forkant
4 – 7 juli:	Skudefestivalen
18 – 21 juli:	Forbundet Kysten / Alstahaug kystlag - Landsstemne i Sandnessjøen
1 – 4 august:	Fjordsteam i Bergen
10 august:	Startdato for Kystsøgeveke - Opning av Lindås Sjøsluser i Kilstraumen, Lindås
15 – 18 aug:	Hamnadagane i Haugesund – Sveio kystlag & Bømlo kystlag deltar
23 – 24 aug:	Fjell kystlag - Langøymarknaden
30 aug – 1 sep:	Bømlo kystlag – Kanaldagane på Bømlo
30 aug -1 sep:	Sagvågen kystlag – Vervadagane i Sagvågen
8 sep:	Keipane kystlag – Fiskekonkurranse for små og store
10 aug – 15 sep:	Kystsøgeveke.no på Vestlandet – Mange kystlag i Hordaland bidrar med program
2014:	
17 – 20 juli:	Landsstemne i Forbundet Kysten & Nordisk Kystkulturstemne i Oslo v/Kystlaget Viken m.fl.
2015:	Landstemne Forbundet Kysten: Sandefjord v/Gokstad Kystlag
2016:	Landstemne i Forbundet Kysten: Bodø v/Kystlaget Salta

ÅREBLAD

Organ for Hordaland
Fylkeskystlag og lokallaga i
Hordaland av Forbundet Kysten

**HORDALAND
FYLKESKYSTLAG**

Leiar: Torgeir Evjen, Fjell kystlag,
Espedalen 22, 5360 Kolltveit
913 80 681 - torgeir.evjen@vtt.no

Nestleiar: Kjell Klemetsen,
Sagvågen kystlag–
kjellklemetsen@gmail.com

Styremedlemmer:

Hallgeir F. Bjørnevik,
Bergen kystlag 930 23 267 –
hallgebj@hotmail.com

Jon Blytt, Sveio kystlag
970 28 177 – lotte36@online.no

Solveig Brekke, Bergen kystlag
936 64 874 – so-brekke@online.no

Ingunn Vardøy, Hope trebåtlag
971 10 288 – sangvard@online.no

Styremedlem/kasserer:

Eirik Aadnanes, Bømlo kystlag
900 15 016 –
eirik.adnanes@haugnett.no

Varmedlemmer:

Leif D. Øvrevåge, Tysnes kystlag
906 20 668 –
leif_ovrevage@hotmail.com

Gunn Jorunn Steinsland,
Kvinnherad kystlag
473 81 495 – gjst@broadpark.no

Claus Almås, Sagvågen Kystlag
481 06 461

Valnemd:

Helene Ohm, Kystlaget Romsa –
913 02 123 - helene.ohm@me.com

Camilla Blikstad, Bergen kystlag –
932 55 783 –
camilla.blikstad@gmail.com

Jonatan Krzywinski, Bergen
kystlag – 413 38 726 –
jonatankrzywinski@gmail.com

Askøy kystlag

v/Aksel Monsen, Lyngneset 4,
5302 Strusshamn 988 01 635 -
leder@askoykystlag.no

Austevoll kyst- og sogelag

v/Svein Midtøy, 5392 Storebø
56 18 55 88 - 950 86 856 -
smidtoy@frisurf.no

Bergen kystlag

v/Vilhelm Bjerknes, PB 37
Måseskjæret. 5035 Bergen
456 18 208

bjerknes.v@gmail.com

Besøksadresse:

Elsesro 52, 5042 Bergen

E-post kystlaget:

bergen.kystlag@gmail.com

Bømlo kystlag

v/Sindre Nilsen, Gåsland 35,
5427 Urangsvåg 955 22 919 –
sindre79nilsen@gmail.com

Fjell kystlag

v/Frank Cleveland, Tellnesvegen
148, 5357 Fjell 469 19 411 -
frank.cleveland@fjellkystlag.no

Hardangerfjorden kystlag

v/ Geirmund Storaas, Pb 45, 5600
Norheimsund
414 42 795 - info@trebaat.no

Hope trebåtlag

v/Heine Magnar Sangolt,
Helleveien 5382 Skogsvåg
928 93 572 –

siren.sangolt@domstol.no

Holsnøy kystlag

v/Jegvan Kaarbø, Skjelangerveien
661, 5917 Rossland
911 48 103 - jegvan@kaarboe.no -
holsnoykystlag@yahoo.no

Keipane kystlag

v/Kjetil Økland, Seimshovden 54a,
5260 Indre Arna 920 34 640 -
kjetil@stil-kontor.no

Kvinnherad kystlag

v/Jan Steinsland, Furenesvegen 34,
5450 Sunde i Sunnhordaland
53 47 15 36 - 416 82 172 –
jan.steinsland@kvinnherad.kommune.no

Kystlaget Romsa

v/Knut Høvring, Beitene 13,
5516 Haugesund 909 32 216
knu-hoev@online.no

Opsangervågen Veteranbåtlag

v/Halvard Hammerø, Sundsvegen
10, 5450 Sunde 950 36 557 –
ehammero@online.no

Sagvågen kystlag

v/Terje Lamo, Pb 1047, 5408
Sagvåg 905 66 101 –
lamo@nettland.com

Sund kystlag

v/Johannes Lidal, Pb. 119, 5373
Klokkarvik 56 33 95 65 -
982 23 73 johannes@lykkebu.com

Sveio kystlag

v/Terje Lier, Strømøy, 5554
Valevåg 53 74 23 31 - 908 37 477
Arbeid:

terje.lier@norseagroup.com

Privat: kjersti-lier@hotmail.com

Tysnes kystlag

v/Oddvar Meland, 5693 Årbakka
907 925 47 -
oddvar.meland@haugnett.no

**Lokallag i Sogn og Fjordane
tilknytt Åreblad:****Indre Sogn Kystlag**

v/Marny Tønnesen
Pb 62, 6852 Sogndal 970 30 828
– marny.tonnesen@barlinn.no

Hornelen Kystlag

v/Svein Ove Ask
Gloppestad, 6823 Sandane
57 86 71 22 – 900 40 377 –
uredd@online.no

Lag tilknytt Forbundet Kysten:**Trellevik båtlag, Trellevik****Kystkultursenter**

v/Øystein Trellevik, 5379
Steinsland 920 35 874 -
oystein.trellevik@bkkfiber.no

Flyttemelding sendes til:

Forbundet KYSTEN,
Øvre Slottsgate 2b, 0157 Oslo
forbundet@kysten.no