

Teknisk historisk dokumentasjon (THD) for Amalie (eks. Kaisa, Gerd II, Life II, Maagen)

Fra los til lyst!

Forord

I 1964 overtok Alv Håkon Nakling og hans sønn Yngve Nakling fra Bærum ei seilskøyte med ukjent opprinnelse. Skøyta het Kaisa. Etter søk i KNS arkiver, oppdaget de en båt med navn Maagen som var bygget i 1889 av Colin Archer. Denne hadde nøyaktig samme mål som Kaisa. Dette overbeviste dem om at Maagen og Kaisa var samme båt.

Det var imidlertid en hake ved det hele. Det fantes nemlig ingen båt med navnet Maagen fra 1889 i Colin Archers arkiver. Dessuten lignet ikke forstevnen under vannlinjen på noen av Colin Archers båter på 1880-tallet. Ingen skriftlige kilder kunne derfor bekrefte at Kaisa var Maagen. Og hverken far eller sønn fikk noen gang et håndfast bevis på sine antagelser. Selv om de uten tvil var overbevist i sin sak.

Først i 2018 skjedde det noe som skulle kaste mer lys over saken. Da tok Thoralf Quale, eier av Venus (1889), kontakt med Jeppe Jul Nielsen og spurte om han kunne sjekke om det fantes noe i Archer-arkivet om en viss Stibolt som visstnok skulle ha eid Maagen og senere Storegut. Jeppe Jul Nielsens søk i arkivet skulle vise seg å gi overraskende resultater. Der fantes det nemlig skriftlig korrespondanse som viser at Stibolt i 1889 kjøpte losskøyta Amalie, bygget i 1885, av los Anders Arnt Andersen på Nøtterøy. Etter overtakelsen ble båten seilt til Larvik der Colin Archer fikk i oppdrag å bygge henne om til lystbåt. Og hun fikk nytt navn: Maagen.

Men arkivet ga også svar på den uvante forstevnen som ikke lignet på Colin Archers båter fra denne perioden. I brev kan vi nemlig lese at Stibolt ønsket at forstevnen skulle endres slik at hun kunne bli litt lettere på roret. Det forklarer båtens stevnform idag.

Jeppe Jul Nielsen jobbet etter dette videre med å dokumentere hvem som eide Maagen etter Stibolt og fram til i dag. Familien Nakling overtok som sagt båten i 1964, da under navnet Kaisa. Et navn hun sannsynligvis fikk på begynnelsen av 30-tallet av daværende eier Lars Hannisdal. Han fikk henne registrert i KNS-registeret i 1947. Og når vi sammenligner målene som er registrert der og i Loyds, der hun også i perioder var registrert, ser vi at målene for Maagen og Kaisa er identiske i registre fra både 1904, 1915 og 1921. Dermed falt de siste brikkene i detektivarbeidet endelig på plass. Svart på hvitt: Kaisa er Amalie! Og dermed den eldste av Colin Archers seilskøyter, bygget av mesteren selv, som fortsatt eksisterer.

Amalies Båtlag har påtatt seg prosjektet med å restaurere og bevare denne unike båten. Båtlaget er organisert i Brønnøysundregistrene som en ideell non-profit-organisasjon. Båtlagets målsettingen er at båten skal bli en museumsbåt driftet av båtlaget. Den skal kunne seiles av allmenheten (med kyndige skippere) når den er ferdig restaurert. Båten skal ikke eies av private enkeltpersoner. Havnetilhørighet avgjøres etter endt restaurering. Fram til da er hjemmehavn Isegran Fartøyvernssenter.

Innhold

Innledning og formål

Metode

Historisk oversikt

Konstruksjon og tekniske spesifikasjoner

Endringer og ombygginger

Tilstandsvurdering

Kildehenvisninger

Vedlegg

Innledning og formål

Amalie ble tegnet og bygget av Colin Archer på Tollerodden i Larvik. Hun ble ferdigstilt som losskøyte i 1885 og solgt til los Anders Arnt Andersen fra Årøysund ved Nøtterøy. Men allerede etter 4 år i lostjenesten, gikk seilasen tilbake til Larvik. Denne gangen for å bli bygget om til lystbåt for en riking fra Drammen. Siden har hun seilt som lystbåt under en rekke forskjellige eiere.

En av mange argumenter for å ta vare på Amalie som kulturminne, er naturligvis følgende faktum: Hverken i Norge eller for øvrig i verden, eksisterer det noen seilskøyter, enn si spesifikt losskøyter, eldre enn Amalie. Som en kuriositet, kan det nevnes at ombyggingen til lystbåt i 1889, også gjør henne til en av verdens eldste eksisterende lystbåter bygget av Colin Archer, overlevert samme år som lystbåten Venus.

En annen viktig grunn til bevaring, er Amalies sentrale rolle i datidens HMS for losere. Solid bygget, stabil og kantrefri og med seier i Arendalsregattaen i 1886, må hun tilskrives en vesentlig del av æren for at Colin Archer ble slått til ridder av St.Olavsorden. Sammen med Amalies førsteplass, toppet ytterligere 5 losskøyter fra hans hånd resultatlista (minus 5.plass). Slik ble allmenheten oppmerksom på hvor viktig Colin Archers forbedring av losskøytene var. Ingen losere har siden Amalie ble bygget mistet livet i en losbåt bygget av han!

Fra tida som losbåt har vi spant- og linjetegninger, rigg- og seiltegninger, salgs- og kjøpekontrakt samt noe korrespondanse. Men foreløpig ingen bilder eller andre kilder som kan gi oss sikker informasjon fra losbåtperioden.

Amalies liv som lystbåt er atskillig bedre dokumentert. I årene fra 1889 og fram til i dag, har hun hatt 14 eiere og gjennomgått en rekke endringer av teknisk art. Det være seg nye rekker, dekk, overbygg, skylight, installasjon av motor, rigg, seil osv. Hennes historiske liv som lystbåt med alle hennes eiere, finner vi dokumentert i en rekke både skriftlige og muntlige kilder helt fra 1889.

Det finnes flere bevarte losbåter bygget av Colin Archer fra omtrent samme tidsperiode som ivaretar losbåtene som kulturminner. Men ingen av dem har like lang fartstid som Amalie som ombygget lystbåt av Colin Archer etter endt lostjeneste. Kulturhistorisk er det derfor viktig å også dokumentere Amalies tilværelse som lystbåt fra det tidspunktet hun ble overlevert til sin andre eier, **Nils Petter Wilhelm Stibolt** som lystbåt i 1889 og fram til i dag.

Formålet med dette dokumentet (THD) er å dokumentere hele Amalies historie og hvordan hun teknisk er blitt bygget og endret gjennom årene. Her vil vi dokumentere nødvendig demontering og etter hvert gi en relevant tilstandsvurdering. Deretter vil vi vise til hvilke valg som blir tatt i gjennomoppbyggingen. Kildehenvisninger gis underveis i dette dokumentet og vedlegg er lagt til bakerst.

Metode

Det finnes mye skriftlig kildemateriale vdr. Amalie. Det være seg konstruksjonstegninger, korrespondanse med Colin Archer, avisutklipp, bilder etc. De forskjellige eierskapene er dokumentert gjennom både KNS og Loyds. Det finnes også tidligere eiere i live samt etterkommere som kan bidra med muntlig informasjon. Oppgaven vil derfor være å samle all denne informasjonen og systematisere den. Vi har valgt å systematisere alt materiale etter de ulike eierperiodene. Grunnen til det, er at de fysiske endringene og ombyggingene uten unntak ser ut til å ha skjedd når nye eiere har overtatt.

Når det gjelder tekniske endringer på båten, vil Amalie selv være den viktigste kilden. Gjennom demontering vil vi sammenstille de konkrete funnene med bilder, tegninger, mål og Colin Archers tidlige korrespondanse vdr. endringer på kjøp og forstevn.

Historisk oversikt

1885-1889 Amalie - eier Anders Arnt Andersen

Båten ble bygget 1885, radikalt smal med stor jernkjøl og derfor bygget på spekulasjon uten kunde. Ble avertert som losbåt, men også «tillige velskikket til **Lystbaad**».



Los Anders Arnt Andersen, fra Årøsund ved Nøtterøy, kjøpte skøyta. Halve kjøpesummen ble betalt kontant og resten kunne utestå i seks uker. Til sammen kr.2200. Losen ga båten navnet AMALIE.

Amalie vant losregatten i Arendal i 1886. Sammen med Amalies førsteplass, toppet ytterligere 5 losskøyter fra hans hånd resultatlista (minus 5.plass). Dette førte til at Colin Archer ble utnevnt til Ridder av St. Olavs orden ikke lenge etter regattaen. Archers

nye losskøyte-type var kantrefrie og solide og ingen los skulle lenger omkomme på havet pga brottsjøer. I tillegg var de raske både i lettvær eller 2-revs kuling som i Arendalsregattaen. Disse egenskapene bidro til at losenes arbeid kunne utføres både effektivt og trygt i Coli Archers losbåter.

Vi vet ikke sikkert hvorfor Andersen solgte Amalie allerede etter 4 år. Han gjorde nemlig gode penger på båten, rundt kr.6000 årlig, noe som må sies å være bra sett på bakgrunn av kjøpesummen. Men allerede noen måneder etter kjøpet, klaget han på båtens bevegelser i sjøen. Colin Archer ble med på en prøvetur og de ble enige om å redusere vekten på den utvendige jernkjølen med omtrent 1 tonn (fra 2,276 til 1,7t). Etter dette ble muligens båten noe roligere i sjøen, men må sannsynligvis ha krenget noe mer i friskt vær. Kanskje det kan ha vært en av årsakene til at han ikke beholdt den lenger? Vi vet at den utvendige kjølvekten ble økt dramatisk på et senere tidspunkt, til 5,5 tonn, slik den er i dag. Men det kan være andre årsaker. Vi vet ikke hvorfor, men en tid loste han sammen med sønnen Nils Andersen før han igjen kjøpte en ny skøyte av Colin Archer i 1893. Den ble også kalt Amalie.

Når det gjelder kjøpproblematikken, kommer vi tilbake til under kapittelet Endringer og ombygginger.

Kilder:

1889-1909 Maagen - eier Nils Petter Wilhelm Stibolt



Regattaen i Arendal 1886 fikk mye omtale. Den rike industrigrunderen og skogeieren **Nils Petter Wilhelm Stibolt** i Drammen, ønsket da å kjøpe AMALIE og bruke den som lystbåt. Losen tilbød båten for det han hadde betalt året før, men Stibolt trakk seg, uvisst av hvilken grunn. I 1889 skrev Stibolt til Archer og sa han alltid hadde angret på han ikke slo til den gangen og nå hadde han på nytt skrevet til los Anders Andersen. Stibolt bød samme sum igjen og fikk kjøpt båten.

Stibolt tok båten til Archer for ombygging til lystbåt. Det ble en atskillig høyere hytte, skylight, sittecockpit for mannskap, lystbåtrekke, og ny innredning. Masten må også ha blitt byttet til en høyere som dermed tillot et større toppseil.

Båten ble omdøpt til MAAGEN og da Stibolt var medlem av KNS, ble båten etter hvert oppført i KNS årboks båtregister. Her synlig i registeret fra 1904:

Maagen . Stibolt, W. Dramm. D. S. 11.12 10.28 3,58 4.51 110.5 11.54 Larvik 86 Colin Archer.

Målene er Loa 11,12 - Lwl 10,28 - B 3,58 - Girth 4,51 - Seilareal 110,5 - Regattahandikap 11,54ton (ikke noe med båtens vekt å gjøre).

KNS medlemmer hadde vimpel i mastetoppen og disse ble gjengitt i årbøkene så man lett kunne finne båt og eier. Her er Stibolts vimpel fra KNS årbok 1908.



Men Maagen var også registrert hos Lloyds og nedenfor ser vi siste oppføring med Stibolt som eier i 1909.

LLOYD'S REGISTER OF YACHTS.										
M										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Laufende Nummer, Officielle Nummer, Oftere-beredungs-Numer.	Name der Yacht. Bau Material.	Bauart. Takelage. Segel-macher.	TON-NAGE. Register, Netto, Brutto. Thames Vermessung.	DIMENSIONEN. Länge. Breite. Tiefe.	Erbauer. Konstrukteur.	Bauort. Baujahr.	Maschinen, u. Kessel Details, und Erbauer. Aenderungen, etc.	Eigner.	Heimat-hafen.	Klassification. 12. Ort der Bezeichnung.
1	Maagen wood	Sloop	16	33'5" 11'7"	C.Archer C.Archer	Larvik 1884		W. Stibolt	Drammen	

Målene som oppgis her ses også i alle senere registreringer med båten under andre navn. Byggeåret er her 1886 som er forvekslet med regattaen i Arendal det året. I senere registreringer oppgis flere forskjellige byggeår, antageligvis feil etter "hviskeleken" eller utydelig håndskrift: 1884 er nok året båten ble tegnet; 1889 var året Stibolt kjøpte båten som også er rundet opp til 1900. Rett byggeår er 1885.

Fra tiden i Stibolts eie, finnes det loggbok (bøker?). Der kan man blant annet lese om forhold rundt overleveringen til den nye eieren. For eksempel skriver et mannskap som var med å hente båten juni 1889 i Larvik: «Ankom pr jernbane til Larvik fredag den 7. kl 9 aften. W. Stibolt møtte på stasjonen in corpore. Archer fulgte. Invitasjon uundgaaelig, resignasjon. Båtprat i det uendelige ... »

Om avreisen fra Larvik kan vi også lese: «Kl 11 heistes kommandoen om bord i «Maaken» hvilket høitideligholdes ved 2 buteljer med Heidsick (Champagne). De herrer Archer, Bjørck, Myhre overvar høitideligheten. Kl 12 blev der gåt seil. Mannskapet var Ingvaldsen fra Larvik. Som gjester medfulgte fru Archer, Colin Archer og William Archer, Keto Myhre. »

Maagen var å betrakte som en lystbåt nå. Men det forhindret den ikke i å delta i regattaer. Stibolt deltok i flere. Allerede samme året som overtakelsen, ble den nr 3 i Moss etter lystkutter MIGNON og lystskøyte VENUS, begge nye Archerbåter det året. Året etter, i Risør i 1890, ble MAAGEN nr 2. Stibolt deltok også i Oslo i 1892 uten at plassering er nevnt. Han deltok nok sikkert i flere regattaer. Noe som muligens kan etterspørres i arkiver?

I 1905 skrev Stibolt til Colin Archer og ønsket å endre forstevnen under vann, mere underskåret, for å gjøre den lettere på roret. Archer svarte at han var enig i dette og lagde en liten skisse i brevet. Under kapittelet Endringer og ombygginger, kommer vi tilbake til dette.

Bare noen få år senere, i 1909 solgte Stibolt Maagen.

Kilder:

1909-1913 Maagen - eier Nicolai Kløcker

Det var Nicolai Kløcker fra Arendal som kjøpte MAAGEN i 1909 og meldte seg inn i KNS. I KNS register står han som eier til og med 1913. Det gjenstår å gjøre nærmere undersøkelser om den perioden da vi vet lite annet enn eierskapet som er bekreftet både i KNS og Loyds.

Maagen Nic. Kløcker, A dal	S	11.12	10.28	3.58	4.51	—	110.5	—	—	11.54	Larvik 1886 Ek, jernkjøl	<i>Colin Archer</i>
--------------------------------------	---	-------	-------	------	------	---	-------	---	---	-------	-----------------------------	---------------------

I Loyds er Maagen registrert på Kløcker allerede i 1910.

LLOYD'S REGISTER OF YACHTS.													1910-1911	
1	2	3	4	5			6		7	8	9	10	11 Classification, 12	
Nom du Yacht.	Nom du Yacht.	Grée- ment.	TON- NAGE.	DIMENSIONS.			CONSTRUCTION.		Machines et Chaudières.	Propriétaires.	Port d'attache.	Port de visite.	Cote. + Surveillance Spéciale.	Date de la dernière visite.
Nom des Matériaux de Construction.	Nom des Matériaux de Construction.	Voilier.	Officiel, Net, et Brut.	Long- ueur.	Larg- ueur.	Creux.	Constructeurs.	Lieu.	Renseignements et Constructeurs.	Modifications, etc.				Lettre d'armement
Signature.	Signature.		de la Tonnée.				Dessinateurs.	Date.						
1	Maagen	wood	Sloop	—	...	...	...	C.Archer	Laurvig		N. Klöcker	Arendal		
				16	33-5	11-7		C.Archer	1884					

Kilder:

1913-1914 Maagen - eier A.F.Sørensen

Skipssreder A.F.Sørensen står som medlem i KNS fra 1913 og er i KNS årbok 1914 oppført med MAAGEN. At han også står som eier i Loyds så sent som i 1915, skyldes nok mangelfull oppdatering i Loyds pga. 1.verdenskrig. Vi har nemlig andre troverdige kilder som forteller oss at båten allerede ble solgt i 1914. Når det gjelder Sørensen, bør det undersøkes nærmere hvem han var.

[illegible]

LLOYD'S REGISTER OF YACHTS, 1915.												MAD	
1 Consecutive No.	2 Yachts' Name.	3 Type. Rig.	4 TONS. Registered Net & Gross. Tonnage No surmount.	5 DIMENSIONS.			6 BUILD.		8 Engines and Boilers.	9 Owners.	10 Port belonging to.	11 Port of Survey.	12 Classification. Character for Special Survey. Date of last Survey. Equipment Letter
Official Number.	Material of Build.	Sailmaker.		Length.	Br'dth.	Depth.	Builders. Designers.	Where. When.	Particulars and Builders. Alterations, &c.				
1	Maagen	wood	Sloop 16	...	33'5"	11'7"	...	C.Archer C.Archer	Laurvig 1884		A. F. Sorensen	Arendal	

1914-1920 Life II - eier V. B. Owesen

I 1914 skulle det holdes en stor regatta i Horten. Konstruktør og båtbygger Johan Anker hadde gjort Norge til en ledende nasjon på regattabanen med sine "Meter-båter". Det var ventet stor internasjonal deltagelse og regattaen fikk navnet Europauken. Det kan ha fristet V. B. Owesen fra Christiania til å delta i dette celebre selskapet. Han kjøpte i hvert fall Maagen, døypte den om til Life II og ble medlem nr 178 i KNS.

Life II, ex Maagen	11.20	10.28	3.58	3.72	—	110.2	—	9.98	11.54	¹¹ / ₇ 14	Larvik, 1886, ek, j. <i>Colin Archer</i>
-------------------------------------	-------	-------	------	------	---	-------	---	------	-------	---------------------------------	--

Deretter meldte han seg på i Europauken og gjorde det ikke så aller verst. I en av regattaene hadde han beste start:

Av de internationale spidsgattere kom **Life II** og Skum først, derefter Venus, Storegut og Ull II, den sidste med bedst fart.

Konkurrentene var de hotteste i klassen, 10 og 12 meterklassene var slått sammen, så den nesten 30 år gamle losskøyta klarte ikke helt å henge med de 8 andre hele veien, men var foran Archerskøyta Storegut (en beryktet regattabåt) i mål, men ble sist på korrigert tid slått med 1,5 minutt. Archerskøyta Venus, var også med 13 minutter før i mål som 3dje sist på korrigert tid. De nye spissgatterne som Raak var større og lettere bygget, og hadde lett machth mot de gamle i lett vær.

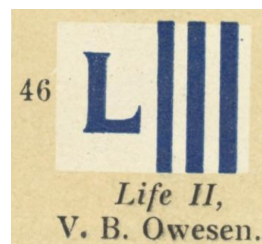
I Jubileumsseilasen uken før gjorde båten det bedre. Storegut var som nevnt, en beryktet regattabåt, så det var ikke dårlig å slå den, slik vi kan lese i referatet.

Rettelse.

I referatet fra Jubilæumsregattaen står bl. a.:
Av 10 m. spidsgattere startet kun to, av hvilke **Life II** vandt overlegent med Bris 20 minutter etter (beregnet tid).

Dette er feilagtig. Det var ikke Bris som deltok, men Storegut. Misforståelsen beror paa en feillæsning i den officielle tidstabel.

Også Owesen spanderte på seg KNS stander/vimpel i mastetoppen



Owesen døde tydeligvis i 1920 eller like før (undersøkes nærmere). Ny eier ble da J.Chr.Ustvett.

Kilder:

1920-1933 GERD II - eier Jørgen Christian Ustvedt

Notis i Seilas 26 mai 1920. Ustvett har omdøpt båten til Gerd II.

J. Chr. **Ustvett**, Kr.a, har kjøpt avdøde V. B. Owesens 10 sl. «Life 2». Baaten er nu omdøpt til «Gerd 2».

Ustvett hadde vært medlem i KNS siden 1913. Han hadde da en renspekke regattabåt, 8 meter med finnekjøl og bulb fra 1902. GERD I ble solgt mai 1918, et halvt år før 1ste verdenskrig sluttet. Dessuten hadde

han fått en sønn i 1915, barn nr 2, og regattabåt var ikke så godt forenlig med barnefamilie. I 1920 ville han tydeligvis ha ny båt igjen og ex losskøyte Amalie hadde nok adskillig mere komfort enn regatta-raceren å tilby en familie med barn. Så i KNS årbok 1921, finner vi Ustvett som eier av Gerd II.

Gerd II (ex Life II, ex Maagen)	—	11.20	10.28	3.58	3.72	—	110.28	—	9.98	Larvik 1886, ek, b...	Aslak Hansen
J. Chr. Ustvett, Kr.a	—										Colin Archer

Også Ustvett hadde vimpel. Om han hadde vimpel på første Gerd, vet vi ikke, men 2'eren fikk vimpel



Ca. 10½ s.l. Archerskøite
»Gerd II« billig tilsalgs. Ek, jernkjøl. Præktig, rummelig turbaat. Salon & chefslugar. Jolle med paa-hængsmotor.
Einar Hvoslefs Yacht-agentur,
Chr. 1Vdesgt. 10. Telef. no. 35250.

I 1922 averterte han etter hushjelp pga sykdom og i mai 1923 la han ut båten til salgs.

I annonsen er det en artig opplysning om "chefsugar". Også i dag er det en lugar foran masten med et stort skylight over. Om det er samme lugar, vites ikke, men det kan være.

Det ble tydeligvis ikke noe salg med det første, for 29 juli 1925 averterte han etter betalt

mannskap. Var ikke familien ved full styrke etter sykdommen? Eller kanskje han syntes båten uansett var en håndfull å håndtere?

nehaver av. Grosserer Ustvedt er en all-round friluftsmann, hvis største interesse er turseilspport.

Ustvedt ble kjent som lidenskapelig seiler og i omtale på Side 6 av 12

hans 60 års dag fikk han denne omtalen i

Ustvedt beholdt båten til 1932 eller 1933. Båten hadde fortsatt gaffelrigg med seilareal på 1187 kv.fot = 110,28 kvm. Siste oppføring eid av Ustvett i Lloyds, er 1932:

2142	Gerd II.	Wood	Sloop	—	36·7	11·7	4·4	Colin Archer	Larvik		J. Chr. Ustvett	Oslo
	(ex Life II, ex Maagon)			18	36·7	8·2		Colin Archer	1886			
					33·7	11·87						

Kilder:

1933-1950 Kaisa - eier Lars Hannisdal

Gerd II, ex Life II, ex Maagen forsvinner fra Lloyds register i 1933. Men i 1947 dukker en båt opp i KNS og Lloyds register med navn KAISA, eid av Dr. Lars Hannisdal, Oslo. Hannisdal flyttet til Oslo i 1932 og kan da ha kjøpt båten.

Lars Hannisdal har bosatt sig i Oslo (Rosenkrantz plass 2) som spesialist i hud- og veneriske sykdommer.

Flyttemeldingen ble publisert i Tidsskrift for Den norske legeforening, 1932.

Ifølge muntlig overlevering i 2019 fra Hannisdals etterfølgere til Espen Tyrihjell, kjøpte Hannisdal båten i 1933. Det kan stemme med at han flyttet til Oslo året før, men vi har ikke noe bevis på dette. Hannisdal meldte seg inn i KNS 1936 og står da oppført i KNS register med en mindre båt. Han kan ha hatt en mindre båt for dagsturer og regatta. Eller har det vært en eier i mellom? Må undersøkes nærmere.

Vi kan lese om Lars Hannisdal i

Hannisdal, Lars, 1899–1950.



(5) Lars Hannisdal, søn av lærer Hans H. (f. 14. jan. 1869) og «Klara» Marie Røed (f. 27. april 1875), er f. i Holmestrand 1. juni 1899, tok eks. art. i 1918 (Tf.) og i decbr. 1925 medic. eks. (haud illaud. 157). Han var kandidat ved Ullevaal sykehus' hudavd. 1. jan.–30. april og ved Krohgstøtten sykehus 1. mai–31. aug. 1924. Fra 20. jan. til 31. decbr. 1926 bestyrte han Ulstein distriktslægestilling under distriktslæge Størens permission, og fra 2. febr. 1927 praktiserer han privat i Oslo.

(6) Han var i årene 1928–1930 kandidat ved Diakonhjemmets sykehus (4 mndr.) og Ullevål sykehus' med. (8 mndr.), epid. (4 mndr.) og hudsykeavd. (et år), derefter hospitant ved sistn. avd. i 8 mndr. og ved Allgemeines Krankenhaus, Wien, ca. et halvt år. Han blev godkjent som spesialist i hudsykdommer i april 1932, har senere vikariert i tilsammen 2 år og var fra 1. jan. 1936 fast ansatt som reservelæge ved Ullevål sykehus' hudsykeavdeling.

Hannisdal må både hatt midler og ønsker om å fornye Kaisa, som han da hadde døpt båten. I KNS årbøker kan vi lese at båten ble ombygget av Sigurd Herberns Båtbyggeri på Killingen, både i 1938 og i 1944. I kapittelet Endringer og ombygginger, kommer vi tilbake til hva som sannsynligvis da ble gjort. Det vi kan nevne her, er at det sannsynligvis var under Hannisdals eie at gaffelriggen ble byttet ut med bermudarigg, slik den har i dag. Dette kan vi lese ut av KNS register i 1947 da seilarealet nå er redusert til 60 kvm.

Også Hannisdal komponerte sin egen vimpel. Som vi ser valgte han et lett kjennelig stjernetegn:



Hannisdal var aktiv i Bærum Seilforening som betegnet KAISA som "Sarbuvollens stolthet". Her kan vi lese et klipp fra

Foreningen begynte etterhvert å ta seg selv alvorlig i mange slags sammenhenger. I 1950 utnevnte den sin første ekskadresjef. Valget falt på lege Lars Hannisdal. Hans vakre fartøy «Kaisa» var Sarbuvollens stolthet. På generalforsamlingen samme år

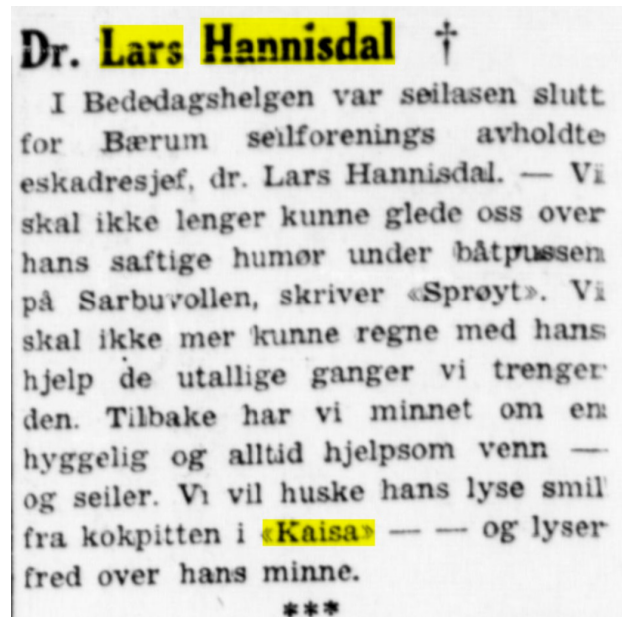
le 7 av



Ukjent av hvilken grunn (undersøkes?) dør Hannisdal brått i 1950.

Ikke bare Kaisa høstet lovord i Sarbuvollen. Av ettermælet til Hannisdal, forstår vi at han må ha vært en høyt aktet person i seilmiljøet.

Kilder:



1950-1954 Kaisa - eier ukjent (må utforskes)

Ingen info, utforskes.

1954-1960 Kaisa - eier Konsortium v/A.T.Petersen (Oslo)

Ingen info utover KNS årbok. Utforskes.

Kaisa (Hj.motor)	11.20	10.00	3.50	2.00	64.00	Larvik 1900, omb. 1938 og 1944	Colin Archer
Konsort. v/A. T. Petersen, Oslo							

KNS årbok 1954.

1960-1964 Kaisa - eier Øivind Holtan jr., Oslo

Det er usikkert om Øivind Holtan jr. har vært eier av Kais selv om det finnes en muntlig uttalelse fra senere eier, Nakling (?) som bekrefter det. Øyvind Holtan senior var eier av det kjente bilforhandlerfirma Øivind Holtan & sønn. Senior døde i 1960, så det kan ha frigjort midler så sønnen kunne kjøpe KAISA. Dette må undersøkes nærmere. For i en artikkel i Budstikka sier nemlig Yngve Nakling (Dietlinds kone) at de kjøpte båten av Bærum Seilforening. Det kan likevel være journalistens misforståelse av at båten lå ved seilforeningens anlegg i Sarbuvollen.

1964-1976 Kaisa - eiere familien Nakling,

Alv Håkon Nakling og hans sønn Yngve Nakling kjøpte Kaisa i 1964. Hjemmehavn var fortsatt Sarbuvollen i Bærum der hun lå da det lørdag 12.desember samme år blåste opp et forrykende uvær. En rekke trær i Asker og Bærum gikk over ende i stormen. Det var fast, tykk is i havna og Yngve Nakling var ombord dagen etter og så ikke noen skade eller unormalt. Mandag så også alt normalt ut ifølge havnemesteren, men tirsdag morgen var båten sunket. Isbryter og dykkere ble rekvidert, og på andre forsøket en uke ut i januar 1965, ble båten hevet. En teori var at vinden hadde presset båten mot isen slik at bordganger i baugen var skadet.

Men i følge Dietlind Nakling, Yngve Naklings ektefelle, fortalte hennes svigerfar, Alf Håkon Nakling, at båtbygger Sigurd Herbern undersøkte Kaisa etter at den var blitt hevet og påpekte at det var slått et lite hull i skroget med en ispigg eller jernstang, altså hærverk. Denne forklaringen ble

akseptert av forsikringsselskapet som dermed gikk med på å betale bergingen og reparasjonen av skroget.

Da Yngve Nakling giftet seg med Dietlind i 1967, fikk hun svigerfars eierandel som bryllupsgave. Dermed sto nå begge ektefellene som eiere av Kaisa.

Paret Nakling var begge utdannet leger og var i 1968 turnuskandidater i Haugesund. Kaisa fulgte med over fra Østlandet. I romjulen 1968/69 seilte de med sin 6 mnd. sønn Arne fra Haugesund til Masfjordnes nord for Bergen der Dietlind skulle begynne på sin turnustjeneste. Yngve hadde fått turnustjeneste på Lindås ikke langt unna.



Høsten 1969 sank Kaisa for andre gang, men under atskillig mer dramatiske forhold enn i Sarbuvollen. I loggboka kan vi lese hva som skjedde da det blåste opp til styrke 7-8 (15-20ms) ved Masfjordneset der hun lå fortøyd mot land: «26/9-1969 slet Kaisa seg fra kjettingforankringen i fjellet og dro med seg bøya og resten av fortøyningen og drev på fjellknausen utforbi doktorhuset mens vi så skrekkslagne og hjelpeløse på».

Da været tillot det, ble Kaisa slept på grunn i bukten der den hadde strandet. Der sørget en dykker for å legge en presenning under skroget og godt opp over vannlinja. Dette, sammen med lensepumper om bord, holdt henne flytende slik at hun kunne fortøyes sidelengs til en større skøyte. Slik ble hun buksert fra Masfjordnes til Eivindvik der hun ble satt på slipp.

Det viste seg at styrbord side hadde fått store skader med innslåtte bordganger og brukne spant. Også deler av innredningen var ødelagt. Det ble besluttet å reparere skadene. Etter over 80 år på sjøen, benyttet man også anledningen til å gjennomføre en omfattende restaurering utover de skadene som havariet hadde medført. Også innredningen ble oppgradert med en bedre bysse og nytt kartbord akter.

Arbeidet ble utført på Eivindvik Slipp nord for Bergen der hun ble slippsett 19.oktober 1969. Etter en betydelig egeninnsats, var hun allerede på vannet igjen 20.februar 1971. Og i pinsen samme året seilte hun med stø kurs for Nord-Norge der en ny legejobb i Meløy ventet på legeekteparet. (Arbeidet som ble utført på Eivindvik Slipp, er omhandlet under overskriften Endringer og ombygginger.)

Yngve Nakling, født 1940, vokste opp i Bærum der han allerede i barneårene ble kjent med båtlivet sammen med sin far Alv Håkon Nakling. Han studerte i Tyskland og skaffet seg der en seilbåt han bodde i. Med årene skulle han bli en lidenskaplig seiler. Men også hans ektefelle Dietlind likte å være på sjøen. Sammen seilte de utallige nautiske mil sammen med barna.



Da de kom seilende til Meløy med Kaisa, ble det lagt merke til.

Etter legetjenesten i nord ble det igjen Vestlandet på familien i 1972. Nå Nedstrand nord for Stavanger.

Budstikka 1971

Yngve Nakling var en ivrig regattaseiler og i 1976 fikk han seg en moderne, hott havseiler, i kaldbakt limtre. Denne erstattet Kaisa som samme året ble solgt til familien Selvåg i Stavanger. Naklingperioden var dermed over. Tatt i betraktning det omfattende arbeidet som ble utført på Kaisa i denne perioden, vil det kunne hevdes at det ikke er sikkert at båten hadde overlevd helt til i dag uten restaureringsarbeidet som Nakling-familien sto for i 1970-71.

1976-2019 Kaisa - eier Olav Selvåg

Vi besøker Tor Selvåg søndag 11.januar for å gå gjennom perioden under familien Selvågs eierskap. Tor Selvåg var med sin far Olav Selvåg som 16-åring da de overtok Kaisa fra Naklings i 1976.

2019-2022 Kaisa - eiere Olav Selvågs arvinger

Vi besøker Tor Selvåg søndag 11.januar for å gå gjennom perioden under familien Selvågs eierskap

2022-2025 Kaisa - eier Alexander Shikerin

Ikke alle Olav Selvågs arvinger ønsket å beholde Kaisa. Ikke minst fordi tidens tann nå hadde satt et tydelig preg på båten. Høsten 2022 ble hun derfor solgt til Alexander Shikerin i Fredrikstad. Hans plan var å ta båten til Fredrikstad, men av årsaker som ikke er kjent, ble den liggende i Stavanger-området de neste årene. I februar 2025 innså Shikerin at prosjektet var for stort og krevende økonomisk og avverterte den på finn.no. I mai 2025 ble Kaisa overtatt av Jan Eirik Breen til den symbolske sum kr.100. Han gav henne tilbake navnet Amalie.

Alexander Shikerin står på besøkslista på våren 2026.

2025- Amalie, eier Amalies Båtlag v/Jan Eirik Breen

Etter å ha sett annonsen av Kaisa på Finn i februar tok Jan Eirik Breen kontakt og tilbød seg å overta båten vederlagsfritt. Dette etter å ha sjekket ut båtens tilstand med blant andre Jørn Flesjø, leder av Ryfylke Trebåtbyggeri. Han hadde for ikke lenge siden vært om bord og konstatert at dette var et omfattende restaureringsprosjekt som ville koste flere millioner kroner.

Shikerin stilte seg avvisende til en slik avtale. Da båten fortsatt lå på Finn utover våren, gjorde Breen et par framstøt til, men uten resultat. I begynnelsen av mai, bestemte han seg derfor for å droppe prosjektet da det dukket opp andre ting som krevde oppmerksomheten. Da, plutselig, ringte Shikerin tirsdag 6.mai og fortalte at Breen kunne overta Kaisa hvis han kunne hente den senest fredag 9.mai. Da løp avtalen om havneplass ut og ny båt lå allerede klar til å overta.

Breen, som på det tidspunktet hadde slått fra seg prosjektet, beklaget at det ikke var mulig på så kort varsel. Han hadde ingen kontakter i Stavanger-området eller der båten lå i Vikevåg. Men han klarte ikke å slå det helt fra seg og sa uforpliktende at han skulle undersøke hva som var mulig.

Etter diverse telefoner og tips, ble det klart at lokale krefter var villige til å seile henne over til Ryfylke Trebåtbyggeri og at hun kunne ligge der til begynnelsen av juli. Først da var det mulig å hente henne. Det ble skrevet salgs og kjøpekontrakt, men med det forbehold at overtakelse av eierskap og båt først inntreffer når Kaisa lå fortøyd ved Ryfylke Trebåtbyggeri på Finnøy. Dette da kjøper ikke hadde sett båten og ikke ville ha noe ansvar for den hvis noe skulle skje i forbindelse med seilasen til Finnøy. Det ordnet seg også med noen ekstra dagers havneplass i Vikevåg før Kaisa ble kjørt for motor til Finnøy tirsdag 13.mai og eierskifte ble et faktum samme kveld da hun ble fortøyd ved Ryfylke Trebåtbyggeris brygge.

Breen reiste til Finnøy torsdag 15.mai. Fredagen ble brukt til å gjennomgå båten, til rydding og til forberedelser med tanke på å få henne over til Isegran Fartøyvernssenter. Der var det gjort avtale om opphold for rehabilitering. Lørdag 17.mai gikk turen tilbake til Enebakk og planene for hvordan prosjektet skulle gjennomføres begynte å ta form under den lange bilturen østover. Det måtte bli et båtlag!

Vel hjemme ble det klart at 4 personer til var villige til å satse på prosjektet, skyte inn kr.5000 hver og bli deltakere i Amalies Båtlag: Steinar Bua, Jon Jofred Johannesen, Odd Arne Haukenes og Fredrik Glad-Gjernes.

Det skulle vise seg å bli en omfattende oppgave å få Amalie fraktet fra Finnøy til Isegran. Dette da motoren om bord ga seg allerede etter et par timers gange fra Finnøy, på vei til Åmøy for slippsetting. For fokk og storseil som såvidt hang sammen, klarte mannskapet å seile det siste stykket til Åmøy, med ankomst langt på natt. Uten motor og brukbare seil, ble det nå klart at slep var eneste alternativ for å få skuta til Fredrikstad. Noe som ble gjennomført i flere etapper.

Etter slippsetting på Åmøy for sjekk av skrog, fjerning av groe og noe tettningsarbeider, ble hun først slept av Redningsselskapet fra Åmøy til Tananger. Deretter nytt slep av Redningsselskapet fra Tananger til Nesvåg syd for Egersund. Der ble hun liggende til 31.juli da seilskøyta Leviata med Jan Eirik Breen som skipper, slepte henne til Tønsberg på bare fire dager. Deretter overtok seilskøyta Nanna det siste slepet 14 dager senere med Steinar Bua som skipper. 14.august 2025 klappet hun til kai ved Isegran Fartøyvernsenter.

Det er skrevet logg fra og med overtakelsen 13.mai og ut året 2025 som beskriver slep og involverte personer utførlig. Se vedlegg.

Amalies Båtlag ble formelt stiftet som en ideell organisasjon 24.september 2025 og er registrert i Brønnøysund med organisasjonsnummer 936 278 965. Formålsparagrafen lyder slik:

«Amalies Båtlag har som formål å restaurere losskøyta Amalie, bygget til losen på Nøtterøy i 1885 av Colin Archer. Allerede i 1889 ble Amalie bygget om til lystbåt av Colin Archer i Larvik. Målet er å sette henne tilbake i den stand vernemyndighetene mener er historisk viktig og at hun i tilbakeført tilstand igjen kan få sin hjemmehavn i Vestfold som seilende fartøy. Gjerne stasjonert ved kystlaget Loggen i Tønsberg.

Under og etter endt restaurering, skal båtlaget utarbeide planer for og legge til rette for at både barn, unge og eldre, på tvers av generasjonene, skal få gleden av å seile med Amalie den dagen hun er ferdig restaurert.

I restaureringsperioden er det ønskelig å engasjere flest mulige i prosjektet og spesielt ungdom. Målet må være å innvie disse i de ulike tradisjonelle håndverkstradisjonene som forutsettes for å kunne sette Amalie tilbake til ønsket tilstand.

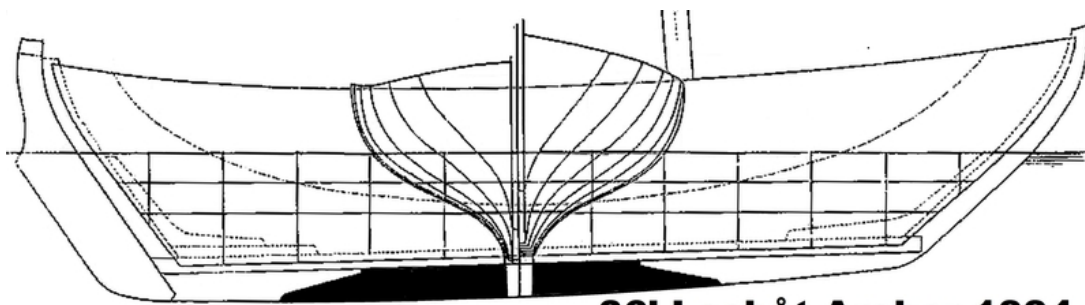
Det er båtlagets oppgave å skaffe midler til restaureringen. Det være seg fra offentlige eller private instanser».

Vedlegg: Logg Amalie, Logg Amalie 2, Logg Amalie 3 (pdf)

Konstruksjon og tekniske spesifikasjoner

Byggetegninger av Amalie finner vi i Colin Archers arkiver. Men vi har også en egen modell som han lagde for å presentere sine nye losbåter.





36' Losbåt Archer 1884

