

Dokumentasjonsvedlegg

A/S Holmen Yachtværft



Holmen Yachtværft, båtskur 1

Innhold

Innhold	2
1. Fredningsobjekt og fredningsområde	3
Omfanget av fredningen	3
2. Beskrivelse av kulturminnet	4
A/S Holmen Yachtværft.....	4
Slippanlegget – skinnegangen med tralle	4
Båtbyggerverksted med vinsjhus	6
Båtskur 1 / verkstedhall.....	10
Båtskur 3 - det lille båtskuret	13
Mastehuset.....	13
Bolighuset «Odden»	18
Båtskur nr.9	20
3. Historikk.....	23
Kapp- og lystseilas i Oslofjorden	23
Etablering og eierskap	23
Utviklingen på verftstomten	24
Disponenter	27
Båtbygging, opplag, reparasjoner og puss	28
Annen næringsvirksomhet	29
4. Kulturminnefaglig vurdering.....	29
5. Eiendomsforhold og reguleringsmessig status	30
6. Teknisk tilstand.....	30
7. Tegninger oppmålinger og annen dokumentasjon	30
8. Kilder.....	30

1. Fredningsobjekt og fredningsområde

Omfanget av fredningen

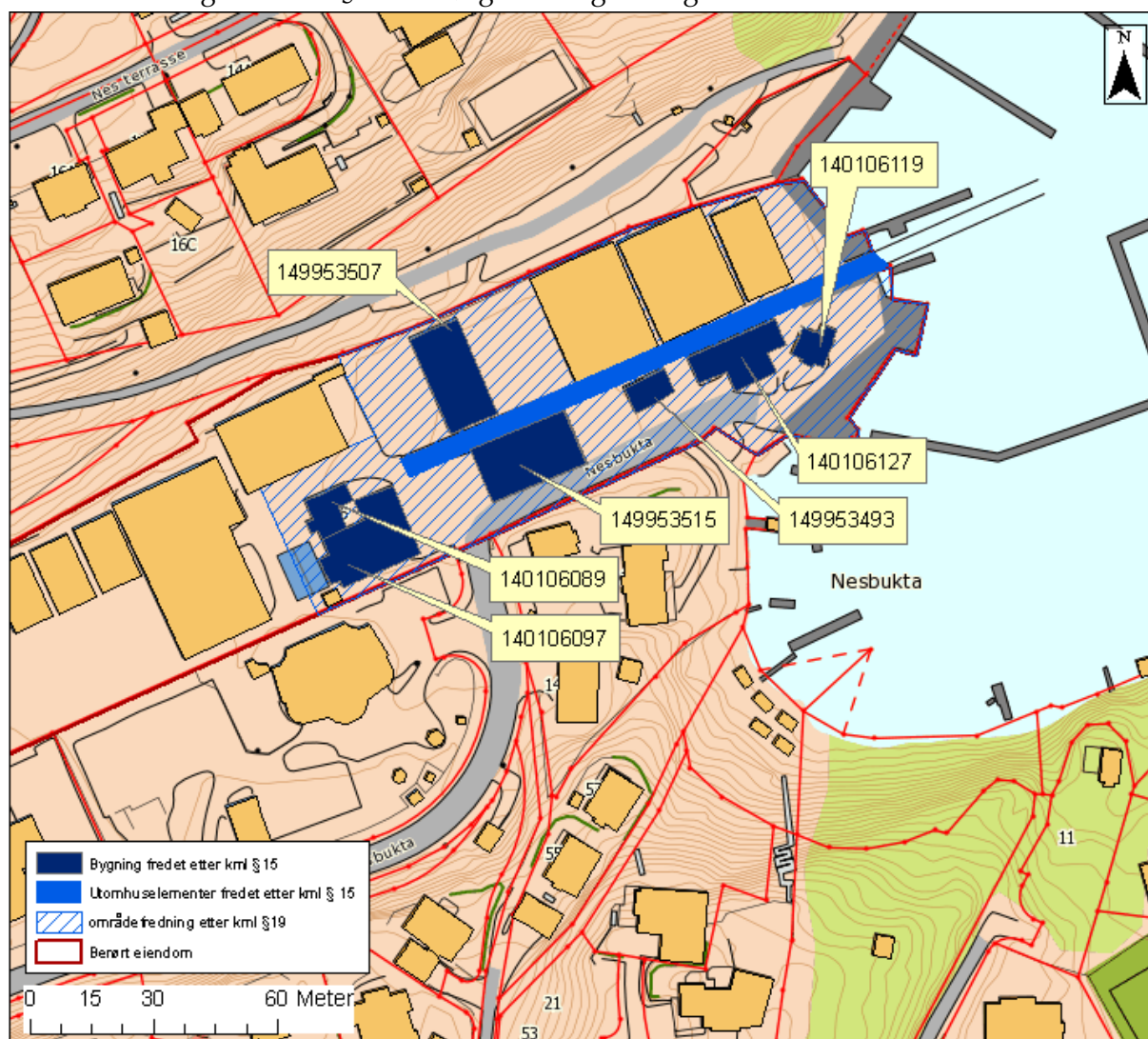
Fredningen etter kml § 15 omfatter følgende bygninger med Askeladden-id 110858- (1-5, 9 og 11):

1. Båtbyggerverkstedet, bygningsnummer: 140106089 og 140106097. Eksteriør.
2. Båtskur 1/verkstedhall, bygningsnummer: 149953515. Eksteriør.
3. Båtskur 3, bygningsnummer: 149953493. Eksteriør.
4. Mastehuset, bygningsnummer: 140106127. Eksteriør.
5. Bolighuset «Odden», bygningsnummer: 140106119. Eksteriør.
9. Båtskur 9, bygningsnummer: 149953507. Eksteriør.

Utomhuselement:

11. Skinnegangen med tralle.

Områdefredning etter kml § 19 har følgende avgrensning:



Holmen Yachtværft, 39/10 Asker kommune, omfang av fredning

2. Beskrivelse av kulturminnet

A/S Holmen Yachtværft

A/S Holmen Yachtværft ble stiftet 13. desember 1918 av sentrale personer i kapp- og lystseilasmiljøet i Oslofjorden. Formålet var å bygge seil- og motorbåter, samt legge til rette for opplag, reparasjoner og service av båter.

Fra 1924 til 1960 ble verftet ledet av disponent Henrik Robert og det ble levert båter i perioden 1925 til 1964. Seilbåtene som ble produsert var konstruert av disponent Robert, mens motorbåtene var konstruert av andre. Holmen Yachtværft produserte relativt få båter, men av høy håndverksmessig kvalitet. Lystbåter produsert i Oslofjorden i første del av det 20. århundret var kjent for høy håndverksmessig kvalitet.¹ I nyere tid har det igjen blitt bygd båter ved verftet.

Opplag, reparasjoner og service har alltid vært en viktig næring ved verftet og etter at båtbyggingen opphørte på 1960- tallet ble dette dominerende. I 1963 fikk verftet sin første flytebrygge og opplag av båtmotorer og batterier tok seg opp parallelt med at mindre motorbåter ble allmenngjort. Opplagsvirksomheten har preget, og preger fremdeles, utviklingen ved verftet.

På verftstomten sto det opprinnelig et bolighus, og ved etableringen ble slippanlegg, båtbyggeri, mastehus og enkelte båtskur reist. Senere ble det bygget en disponentbolig til Henrik Robert, men denne ble revet i 1986, etter å ha fungert som motorverksted fra 1963. Båter i opplag, som ikke ble satt i båtskur, ble lagret under provisoriske lemmetak.

Verftet reiste en rekke båtskur etter opprettelsen og frem til 1960-tallet, men uten at disse ble byggemeldt. I forbindelse med en naboklage og byggesak ved bygging av ny båthall i 1964, ble verftet tvunget til å søke byggetillatelse for de allerede reiste skurene.

I Asker kommuners byggesaksarkiver finnes flere søknader, både over realiserte og urealiserte utbyggingsplaner ved verftet.

Eierskapet av A/S Holmen Yachtværft var opprinnelig fordelt på 135 aksjer, men dette ble senere utvidet til 150 og i 1966 200 aksjer. Eierskapet var opprinnelig godt spredt, men utover 1950- og 1960- tallet skjedde en konsentrasjon av eierpostene rundt Ugelstad-familien og Sverre Olsen. I 1967 kjøpte Martin Siem Ugelstads aksjer, som hadde majoritet, og fra 1971 til 2007 var Siem eneeier av selskapet. I 2007 ble verftet solgt til nåværende eier, Båtgutta AS.

Slippanlegget - skinnegangen med tralle

Sentralt i anlegget ligger skinnegangen med tralle for opptrekk av båter. Slippanlegget ble anlagt i forbindelse med oppstarten av verftet og har vært i drift siden. Anlegget består av fire skinner som strekker seg fra plassen foran båtbyggerverkstedet til sjøen. På en kartskisse fra 1961 kan det se ut til at skinnegangen strekker seg om lag 40 meter ut i sjøen. Trallen til

¹ Bjarne Arild Hansen Erslund, Båtbyggeren Bjarne Aas, med sommeren som levebrød, Universitetsforlaget, Oslo, 1999, s. 83

transport av båter er konstruert av jern- og stålbejler med trebejler på oversiden, som underlag for båtene. Driften av trallen skjer med en elektrisk vinsj som befinner seg i vinsjhuset, i tilknytning til båtbyggerverkstedet.

Anlegget er restaurert flere ganger og skinnegangen er delvis byttet ut ved flere anledninger. Delene som er byttet er de som ligger ved og i sjøen.



Skinnegangen med tralle. Foto: Hag/RA

Båtbyggerverksted med vinsjhus

Bygningen ble oppført tidlig på 1920-tallet. Hovedhuskroppen er i 2 etasjer med loft. I 1. etasje er takhøyden 5 meter. Bygningen er reist i bindingsverk med en stender/ dragerkonstruksjon langs midten av bygningen. De fire søylene er 8''x6''.

Gavlveggen i front, med høye porter i 1. etasje, ble reparert på tidlig 2000-tall. Den ble jekket opp, fundament og svill byttet og stolper kappet før bygningen ble jekket ned på ny svill på forhøyet fundament. På samme tid ble de opprinnelige vinduene skiftet ut, og de nye vinduene fikk falske sprosser. Mot vest og nord, samt i snekkerverkstedet, er vinduer og kledning trolig opprinnelig.

Mot nordøst har hovedhuskroppen et tilbygg med pulttak som tidligere var kontor for disponenten, og også her er vinduer skiftet. Den tidligere disponentboligen lå nord for båtbyggerverkstedet der det nåværende motorverkstedet ligger.

Mot nordøst ligger også snekkerverkstedet, som en tverrfløy. Verkstedet har skader i fundament og svill. Mot øst har verkstedfløyen et nyere, mindre tilbygg som rommer vinsj for det sentrale båtoppтрекket. Også mot nordvest har huskroppen et lite tilbygg. I forbindelse med den midlertidige fredningen ble det søkt om og gitt tillatelse for å forlenge hovedkroppen til båtbyggerverkstedet, men tiltaket ble ikke gjennomført. I annen etasje ligger spiserommet som ble etablert i 1957 etter krav fra fabrikktilsynet.



Båtbyggerverksted, båthall, disponentkontor, vinsjhus og snekkerverksted. Foto: HAG/RA



båtbyggerverkstedet mot nord og vest. Foto: HAG/RA



Båtbyggerverkstedet mot sør-øst. Foto: HAG/RA



Båtbyggerverksted mot øst. Bygget er jekket opp og har fått nye vinduer og kledning. Foto: HAG/RA

Båtskur 1 / verkstedhall

Båtskur 1/verkstedhall ble trolig oppført på 1930-tallet. Skuret ble utvidet mellom 1954 og 1955², og skiller seg fra de øvrige skurene ved at det har åpningen på langsiden. Mot sørøst er hjørnet skrådd for ikke å komme ut i passasjen sør for skuret. Bygningen er 13 meter bred og 24 meter lang, og hviler på betongstøtter. En del av støttene er skjeve.

Bærekonstruksjonen i veggene består av 7 H-bjelker av stål langs sørlige langvegg og 2 H-bjelker av stål på midten av hver tverrvegg. På hver side av åpningen er det søyler i tre. Veggene er kledd med 5-5" faspanel. Vinduene er trolig opprinnelige. Den store åpningen mot nord har vært en utfordring for utforming av takkonstruksjonen, som består av et finurlig og usymmetrisk fagverk. Kledningen på nordsiden er i overkant av åpningen skåret av for å gi rom for de høyeste båtene. Det er sliskebaner i skur 1 i betong. De eldste sliskebanene i skurene ved verftet var av treverk, men ble erstattet av sliskebane i betong i 1930. Fra tidligere hadde verftet minst en sliskebane i betong utendørs.³



Båtskur 1/verkstedshall mot vest. Foto: HAG/RA

² NMM, HY, Styreprotokoll, årsberetning 1957/1958.

³ NMM, HY, brev til styret fra H. Robert 30.9.1930



Båtskur 1/verkstedhall mot nord og øst. Kledningen mot nord er tilpasset etter behov. Foto: HAG/RA



Båtskur 1/verkstedhall, detaljer fra takkonstruksjon. Foto: HAG/RA



Båtskur 1/verkstedhall: Reisverk i stål, yttervegg mot sør er tomtetilpasset, råteskadet panel på yttervegg mot sør. Foto: HAG/RA

Båtskur 3 - det lille båtskuret

Det lille båtskuret, båtskur nummer 3, er 10 meter bredt og 5,5- 6,5 meter langt, med skrånende bakvegg som følge av tilpassing til tidligere tomtegrense. Skuret er oppført før 1937. Skuret har tre «grinder» med utvendig skråstøtter som står på betongfundament. Strekket mellom langveggene og på undersiden av sperrene er tatt opp av vaiere med strekkfisker. Taket er tekket med bølgeblekk.



Over: Båtskur 3 med fasade nord og vest. Under: Båtskur 3 fasader og detaljer fra takkonstruksjon. Foto: HAG/RA

Mastehuset

Mastehuset er fra opprettelsen av verftet. Bygningen er 23,5 meter lang, 6,5 meter bredt og i to etasjer. Bygget har saltak og er tekket med bølgeblekk. Selve mastehuset står på 20 betongstøtter og noen på gavlveggene. Bærekonstruksjonen er enkelt bindingsverk med 4''x5'' stolper. Det fritt spennende bjelkelaget over første etasje er på 6,3 meter, utformet av 4''x9'' bjelker. Det er 60 cm avstand mellom bjelkenes midtpunkt. På den sørlige vegg er det et tilbygg med pulttak på 5x10 meter, på betongstøtter. Tilbygget ble opprinnelig reist som malerverksted.

I første etasje er det langs hver langvegg bukker i 2 høyder for lagring av master. I annen etasje er det boder der båteiere kan lagre båtutstyr. Interiøret er trolig opprinnelig. De fleste vinduene er eldre og trolig opprinnelige. Det er noe setning i betongfundamentene og noe råte i bunnsvill. Takhøyden er lav og gjør håndtering av lange master utfordrende.





Mastehuset mot vest. Foto: HAG/RA



Mastehuset mot øst. Foto: HAG/RA



Holmen Yachtværft, Mastehuset med tilbygg mot nord. Foto: HAG/RA



Mastehuset mot nord-øst tilbygg med pulttak og Odden i bakgrunnen. Foto: HAG/RA



Holmen Yachtværft, Mastehuset betongfundament og variert kledning. Foto: HAG/RA



Mastehuset betongfundament og variert kledning. Foto: HAG/RA

Bolighuset «Odden»

Bolighuset «Odden», opprinnelig kjent som «Furuodden», var en del av eiendommen som selskapet kjøpte ved opprettelsen av Holmen Yactværft. «Furuodden» er en gammel strandsitterplass. Den eldste matrikkelen på eiendommen er bolighuset og bygget har vært benyttet som bolig i hele verftets historie. Byggets hovedkropp har saltak og ligger øst-vest orientert, med en ark mot nord i den østlige enden. Taket er tekket med plater som imiterer takstein. Mot nord er det et tilbygg med pulttak, tekket med plater. Tilbygget har en glassveranda. Kjelleretasjen på tilbygget ligger over bakkenivå og er utført i reisverk som er kledd med panel. Mot sør er det et mindre pulttak over inngangspartiet, også dette tekket med plater. Huset er hvitmalt og har liggende panel som trolig har vært byttet i nyere tid, med unntak av kjelleretasjen på tilbygget. Grunnmuren til huset er i naturstein, teglstein og betong. Mot øst er det en kjellerinngang og fra nord er det tilgang til kjelleretasjen til tilbygget.



Odden, sett mot nord. Foto: HAG/RA



Odden, mot øst, og detalj grunnmur Foto: HAG/RA



Odden, detalj grunnmur og tilbygg. Foto: HAG/RA



Odden, mot sydøst. Foto: HAG/RA

Båtskur nr.9

Båtskuret er 11,5 meter bredt og 26 meter langt med et meterlangt tilbygg på nordveggen. Skuret er sannsynligvis bygget i 1960-1961, da mål oppgitt i årsberetningen samsvarer med byggetegninger sendt Asker kommune i 1964.⁴

Bærekonstruksjonen består av ni «grinder» av 5''x5'' stolper, og trefagverk i takkonstruksjonen. Flere søyler og skråstøtter har hatt råteskader. Disse er kappet og lasket på en enkel måte, med utenpåliggende bord. Den øvre delen av langveggene er kledd med presenning. Det er sannsynligvis utført samtidig som stolper og skråstøtter ble lasket, gulvet ble utgravd og sliskebanen ble bygd.

Båtskur nummer 9 kollapset og skadet flere båter vinteren 1967-1968 og ble i etterkant gjenoppbygget, men uten tilhørende materialskur.⁵ Tidlig på 2000-tallet ble det gravd ned og drenert under båtskurene nord for skinnegangen. I den forbindelse ble det gruset og støpt ny slissebane under båtskur nummer 9.

⁴ NMM HY Styreprotokoll, årsberetning1960/1961 og Asker kommune, byggesaksarkiv, Byggeanmeldelse 28.04.1964.

⁵ NMM, HY, Styreprotokoll, årsberetning 1967/1968.



Båtskur 9. Foto: HAG/RA



Båtskur 9, påbygg med pulttak mot nord. Foto: HAG/RA

3. Historikk

Kapp- og lystseilas i Oslofjorden

Lyst- og kappseilas vokste frem i andre halvdel av 1800-tallet og hadde sin storhetstid i årene før første verdenskrig og frem til etter andre verdenskrig. A/S Holmen Yachtværft vokste ut av seilmiljøet i Oslofjorden på tidlig 1900-tall. Seilmiljøet var preget av velstående båtvereiere, verft med anerkjente båtkonstruktører og båter som hevdet seg internasjonalt.

Lyst- og kappseilas var i perioden frem til etter andre verdenskrig luksuspreget og primært forbeholdt en elite i samfunnet. Kongelig Norsk Seilforening hadde i 1919 4243 medlemmer og 1255 innmeldte båter – en marginal del av landets befolkning.⁶ I 1917 ble det innført en luksusskatt på seilbåter som kunne tilsvare mange årslønner for vanlige industriarbeidere.⁷ Flere markante skikkelser i det norske samfunnet og den norske seilporten har hatt tilknytning til Holmen Yachtværft. Herunder kan Kong Olav V og Sonia Hennie, som begge benyttet Holmen Yachtværft til båttopplag.⁸

Historien om lyst- og kappseilas er også arbeidernes historie. På lystbåtverftene var det hardt arbeidspress, sykliske svingninger i løpet av året og lønnskamp.⁹ Eierne av seilbåter kjøpte ikke bare båter og tjenester tilknyttet verftene, men sysselsatte også mange kuttergaster – mannskap på båtene. Lystseilas ble på den måten en viktig inntektskilde for lokalsamfunn i Oslofjordområdet både gjennom direkte sysselsetning og gjennom kjøp og salg av varer og tjenester.¹⁰

Båtene som ble bygd ved A/S Holmen Yachtværft og andre lystbåtverft i Oslofjordområdet var vesentlig dyrere enn båter bygget ellers i landet. Dette var blant annet resultatet av krav til kompetanse og nøyaktighet i byggingen av regattabåter. Kvaliteten i båtene som ble bygget i Oslofjorden bevitnes både av seilegenskapene og ikke minst i eksporten av disse båtene. Båtene fra perioden og deres konstruktører nyter fortsatt stor annerkjennelse i internasjonale seilmiljøer.¹¹

Etablering og eierskap

A/S Holmen Yachtværft ble stiftet den 13. desember 1918. Initiativet kom fra båtbygger Christian Jensen, tidligere formann ved Anker & Jensen – båtbygger Christian Johnsen, og flere andre med tilknytning til seilmiljøet. Selskapets formål var å bygge seil- og motorbåter, drive opplagsdrift, foreta vedlikehold og reparasjon av båter, samt tilhørende virksomhet.

⁶ KNS jubileumbok 1933 s.219.

⁷ Bjarne Arild Hansen Ersland, Båtbyggeren Bjarne Aas, med sommeren som levebrød, Universitetsforlaget, Oslo, 1999, s 37.

⁸ NMM, HY, Styreprotokoll, årsberetning 1960/1961 og Asker Bærum budstikke, Intervju med Jan Erik Warbo 29.07. 2007.

⁹ Bjarne Arild Hansen Ersland, Båtbyggeren Bjarne Aas, med sommeren som levebrød, Universitetsforlaget, Oslo, 1999.

¹⁰ Bjarne Arild Hansen Ersland, Båtbyggeren Bjarne Aas, med sommeren som levebrød, Universitetsforlaget, Oslo, 1999, s.34.

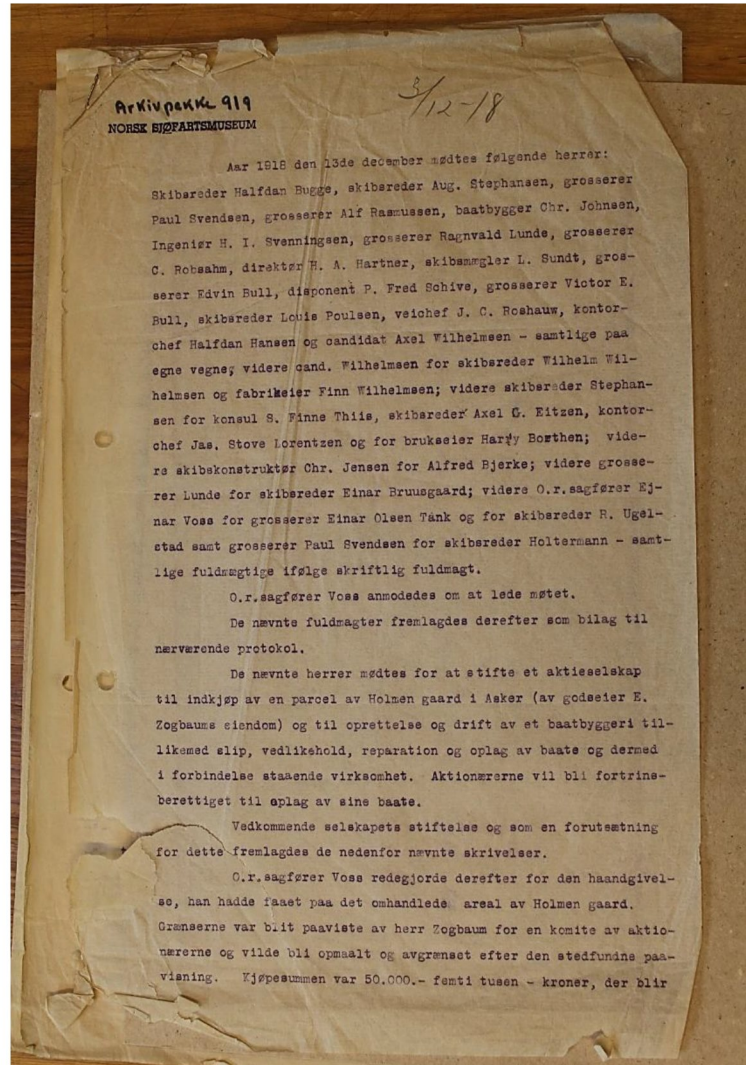
¹¹ Bjarne Arild Hansen Ersland, Båtbyggeren Bjarne Aas, med sommeren som levebrød, Universitetsforlaget, Oslo, 1999, s. 48 s.84.

Aksjekapitalen ved stiftelsen var 135 000 kr fordelt på 135 aksjer pålydende kroner ett tusen.¹² Det ble foretatt to aksjeutvidelser. Det er usikkert når den første ble foretatt, men i styreprotokollen som løper fra 1944 til 1969 er 150 aksjer oppgitt i forbindelse med generalforsamlinger. I forbindelse med en ekstraordinær generalforsamling den 15. mai 1963 ble det foretatt en aksjeutvidelse på 50 aksjer, slik at aksjekapitalen etter dette utgjorde totalt 200 aksjer á 1000 kroner.¹³ Sverre Olsen kjøpte hele aksjeutvidelsen.

Det var særlig to aksjonærposter som gjorde seg gjeldene etter andre verdenskrig og frem til 1967 – Ugelstad og Olsen.

Familien Ugelstad hadde opprinnelig fem aksjer ved stiftelsen, men kjøpte etter hvert flere aksjer. I 1966 eide Ugelstad 50 av 200 aksjer i Holmen Yachtværft, og Sverre Olsen 54 aksjer. Ugelstad og Olsen hadde aksjemajoriteten i selskapet fra 1963.

Sverre Olsen var blitt hentet til verftet og fikk stor betydning for utviklingen av verftet på 1960-tallet.¹⁴ Dette var en periode med stor aktivitet, utvidelse av kapasiteten og ny næring ved verftet. I 1967 kjøpte Martin Siem alle aksjene i selskapet, foruten Sverre Olsens, som eide sine aksjer frem til 1971. Holmen Yachtværft var heleid av Siem fra 1971 frem til selskapet ble solgt til nåværende eier, Båtgutta AS, i 2007.



Norsk Maritimt Museum, arkivpakke 919, Første side i stiftelsesprotokoll A/S Holmen Yachtværft Foto: HAG/RA

Utviklingen på verftstomten

Stiftelsen hadde fått avklart kjøpet av en verftstomt allerede før stiftelsen, og denne avtalen ble også førende for stiftelsens navn; Holmen. Overrettsakfører Voss hadde fått en håndgivelse på en parsell fra Holmen gård fra dens eier Eivald Zogbaum. Kjøpesummen var

¹² Norsk Maritimt museum, arkivpakke 919, stiftelsesprotokoll A/S Holmen Yachtværft.

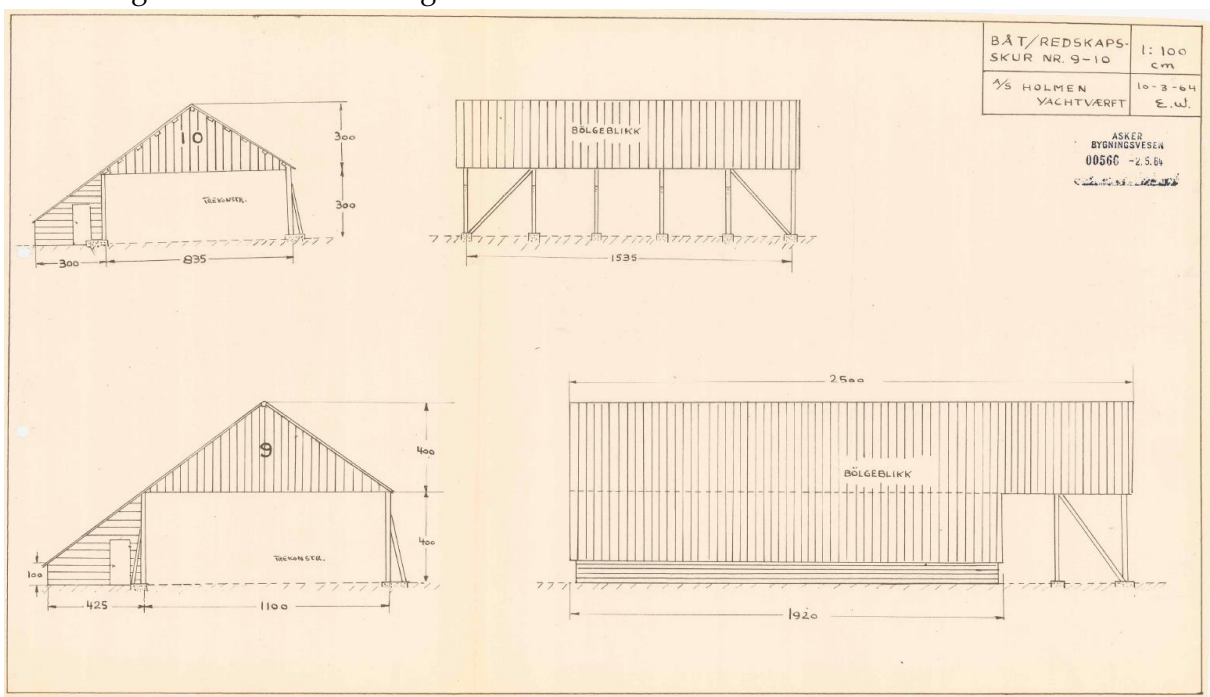
¹³ NMM, HY, Styreprotokoll, ekstraordinær generalforsamling 15.mai 1963.

¹⁴ NMM, HY, Styreprotokoll, direksjonsmøte 21.01. 1966.

50 000 kr og kontraktsmøte for kjøpet skulle holdes i februar 1919. Men Zogbaums sønn startet selv båttopplag ved Holmen gård rundt 1920, under navnet Holmen slipp, og Holmen Yachtværft endte derfor med å etablere seg på en tomt i Hestesund på Landøya. Tomten ble kjøpt av Inger Strand den 1. mars 1919.

«Odden» er det eldste bevarte huset på verftet og stod på tomten ved oppstarten av verftet. Det opprinnelige navnet skal ha vært «Furuodden» og stedet var en gammel strandsitterplass. Den første kjente beboer i verftets tid var Kristian Beston, ansatt ved verftet fra 1926 til 1972.

Det ble reist en disponentbolig til Henrik Robert som ble benyttet som bolig frem til 1963, etter det ble den ominnredet til motorverksted og fungerte som det frem til den ble revet i 1986, og erstattet med det nye motorverkstedet, beliggende samme sted, i 1992. I forbindelse med byggesøknadsbehandlingen for det nye motorverkstedet i 1991, ble det sendt et brev til Asker kommune som beskriver verkstedbygget som kaldt i vinterhalvåret og hvor det fremdeles var utedo.¹⁵ Foruten overnevnte boliger har verftet både eid, planlagt og bygget flere boliger. De som var planlagt på verfttomten er enten ikke bygget eller har blitt revet, mens boliger andre steder er solgt.¹⁶



Holmen Yachtværft, tegninger av båtskur 9 og 10 1964

Asker kommune byggesaksarkiv

Det første driftsåret, i 1920, ble slippet etablert, og båtbyggerverkstedet, mastehuset og de første båtskurene reist. Båt- og materialskur har blitt reist og revet etter som behov og økonomi tillot det.¹⁷ Flere av de nåværende skurene ved verftet ble reist på 1930-tallet og fra

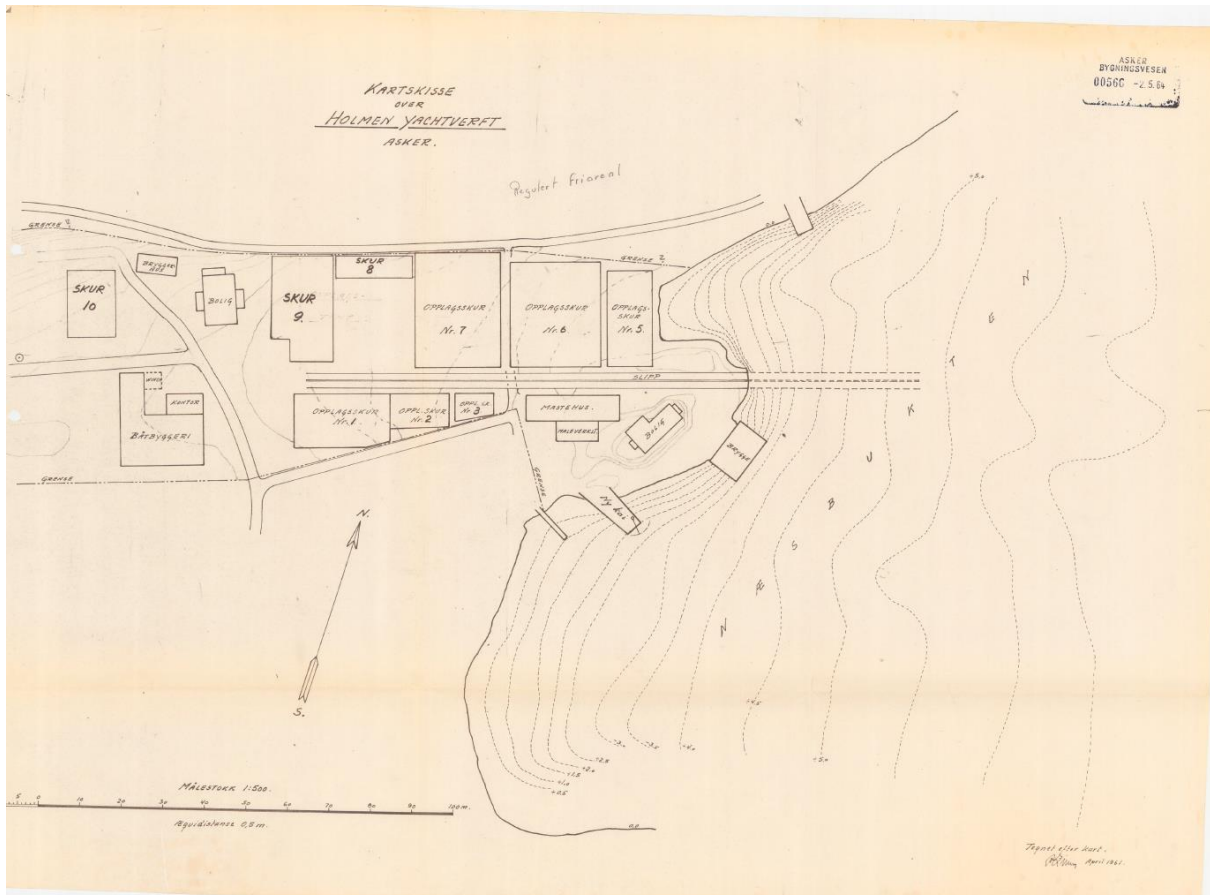
¹⁵ Asker kommune byggesaksarkiv, brev fra Leif Østby 11.02.1991.

¹⁶ Asker kommune byggesaksarkiv, bygningsanmeldelse 256/53 og 959/60 og NMM, HY, styreprotokoll, årsberetning 1963.

¹⁷ NMM, HY, brev til styret fra H. Robert 30.09.1930.

årsberetningene ser en at flere av de skurene som i dag står ved verftet ble reist på slutten av 1950- og begynnelsen av 1960-tallet. Skurene ble reist som svært enkle konstruksjoner, noe som kan forklare at skur 9 raste sammen i 1967-1968 og skadet båtene som var oppbevart der.¹⁸

Bygge- og rivevirksomheten ved verftet, samt større planer om å bygge båthall, førte til misnøye hos naboer som klaget til Asker kommune. Kommunen gjennomførte befarings på verftet og stilte som betingelse for å gi byggetillatelse for verftets store nye hall at det ble søkt om byggetillatelse for de skurene som allerede var reist ved verftet. Dette gjorde verftet den 28. april 1964.¹⁹



Holmen Yachtværft, kart østre del av verftet 1964

Asker kommune byggesaksarkiv

Raskt etter at den store hallen var reist så verftet behovet for å kunne endre på bygget ren lagerhall til isolert verksted å kunne der arbeide gjennom vinteren. Dette var imidlertid i strid med byggeforskriftene og ville endre bygget fra lagerhall til industribygg og ble derfor ikke godkjent av kommunen.²⁰

¹⁸ NMM, HY, styreprotokoll, årsberetning 1967/1968.

¹⁹ Asker kommune byggesaksarkiv, brev fra Asker Bygningsvesen til HY 27.02.1964, klage fra Øvre Nes vel, 12.03.1964 gnr/bnr 39/10, Byggeanmeldelse 28.04.1964, NMM, HY styreprotokoll, Direksjonsmøte 18.11.1963.

²⁰ NMM, HY, styreprotokoll, prosjektliste 13.01.1964.

Verftet anskaffet sine første flytebrygger i 1963. Flytebryggene ble levert av norsk flyindustri og var tenkte å gi plass til 50 mindre båter. Det ble i den forbindelse etablert bensinpumpe fra Esso. Bryggen gav nye inntekter for verftet, men førte også til ny strid med naboene.²¹ Flytebrygger ble stadig viktigere for verftet, men førte til stadig nye strider med naboene. Verftet inngikk i 1965 et forlik med Øvre Nes Vel om disponeringen av et areal i Hestesund til flytebrygger. Strid med naboer om flytebrygger har siden den gang blusset opp med jevne mellomrom²² Et annet spørsmål knyttet til utvikling av kapasitet ved verftet har vært veirett. Spørsmål om trafikkbelastning og opparbeidelse av vei har fulgt verftet fra det ble etablert og frem til nyere tid.²³

Disponenter

Christian Johnsen ble verftets første driftsleder, ansatt for en periode på fem år. Christian Jensen ble ansatt som disponent og administrerende direktør for selskapet under forutsetning av at A/S Anker & Jensen «intet hadde å erindre mot hans tiltreden». Christian Jensen hadde vært i kompanjongskap med Johan Anker i Anker & Jensen frem til 1915.

I 1924 ble Henrik Duntzfeldt Robert ansatt som disponent, noe han forble frem til 8. november 1960.²⁴ Robert var utdannet maskiningeniør, og selvlært båtkonstruktør. Robert konstruerte, så vidt kjent, utelukkende seilbåter og er kjent for sin 16 ½ kvm spissgatter og 22 kvm krysser. Robert var selv en dyktig seiler og vant to olympiske sølvmedaljer i jolleklassen i henholdsvis 1924 og 1928. Etter sin egen 22kvm krysser eide ikke Robert egne båter, men forbeholdt seg alltid retten til å seile regatta med sine kunders båter første sesongen etter levering.²⁵ Henrik Robert og Holmen Yachtværft omtales i Kongelig Norsk Seilforenings årbok fra 1933 som en av flere mindre, men viktige båtbyggere i Oslofjorden.²⁶ I verftets arkiver kan en se at det har vært nær kontakt mellom ledelsen ved verftet og mange av deres kunder, og at produksjonen av båter ved verftet ikke var veldig høy.

Paul Bernhard Ziener overtok som disponent etter Henrik Robert i 1960. Ziener ble imidlertid bare ett år før han sluttet. Frem til 1963 ble verftet ledet av Joar Valebjørg og formann Kristian Beston, som arbeidet ved verftet fra 1926 til 1972. Beston var en av flere arbeidere som hadde svært lange karrierer ved verftet. I 1963 ble Erik Wilfred Warbo ansatt som disponent ved verftet. Warbo fortsatte som disponent frem til 1986, da han ble erstattet av Leif Remo Østby, tidligere formann. Østby ble etterfulgt av Hans Haugland i 1997. I 2012 overtok Atle C. Strøm som driftsleder og ble i 2014 etterfulgt av driftsleder Eivind Bøgerud. Bøgerud var ved verftet til april 2016 og ble etterfulgt av Henning Hexeberg.

²¹ NMM, HY, styreprotokoll, direksjonsmøte 26.10.1965.

²² Asker kommune byggesaksarkiv, saks nr. 03/03642 diverse korrespondanse.

²³ NMM, HY, brev til styret i Holmen Yachtværft 02.10.1930 og Asker kommune byggesaksarkiv, erklæring 30.09.1991.

²⁴ NMM, HY, Styreprotokoll, direksjonsmøte 8. november 1960.

²⁵ Klassiske linjer nr. 10 mai 1999.

²⁶ Bjarne Arild Hansen Erslund, Båtbyggeren Bjarne Aas, med sommeren som levebrød, Universitetsforlaget, Oslo, 1999, s.34.

Båtbygging, opplag, reparasjoner og puss

I vedtektene fra 1918 står det at selskapet skal bygge både motor- og seilbåter. Selv om Henrik Robert bare konstruerte seilbåter så ble det bygget en rekke motorbåter så vel som småbåter ved verftet, blant annet etter tegninger av Furuholmen. Det er ikke kjent nøyaktig hvor mange båter som ble bygget i Henrik Roberts periode som disponent ved verftet, men arkivene inneholder rikelig korrespondanse med kunder.

Det ble bygget båter ved Holmen i perioden 1924 til 1964. Den første båten som ble bygget under Henrik Robert var 6- meteren «Start» og den siste var «Kryss», en 7- meter Racer/Cruiser levert i 1960.²⁷ I styreprotokollene fremgår det imidlertid at det ble bygget motorbåter ved verftet også etter at «Kryss» ble levert. Sommeren 2015 leverte verftet sitt første nybygg på lang tid, snekken «Kari Anne».



Norsk Maritimt Museum, fotoalbum, "Start" den første båten levert av Holmen Yachtværft i 1925 Foto: HAG/RA

Opplag, reparasjon og puss av båter var de største inntektskildene for verftet. Allerede første året hadde verftet 50 båter i opplag, og tallet steg etter hvert som kapasiteten ble utbygd.

²⁷ Leif Remo Østbye, Holmen Yachtværft 70 år, jubileumbrev/artikkel, upublisert.

Antall båter i opplag og arbeid på disse er redegjort for i årsberetningene til styret. Her fremkommer det at det er et stadig økende antall båter i opplag. I lange perioder stod verftet for det meste av puss på båtene i opplag. Ut fra verftets korrespondanse med kunder ser en at det utførte arbeid for flere kjente seilere som f.eks. Arnfinn Heje, gullmedaljør i seiling, 12-meter klassen OL 1912.²⁸

Ettersom båtbyggingen bortfalt ble opplagsvirksomheten viktigere og verftet bygde ut kapasitet for å kunne ta imot flere båter. På 1960-tallet fikk verftet en ny type opplag – utenbordsmotorer og batterier. Markedet for denne typen opplag økte kraftig, med hele 50 % bare i 1965. Dette vitner om en endring i båttyper benyttet til lystseilas. Hvorvidt det kan knyttes til verftets første flytebrygger er vanskelig å slå fast.

Annen næringsvirksomhet

I arkivene ser en spor av at verftet tidlig spilte en rolle som formidler av båter for og mellom kunder.²⁹ Dette var ett av grepene som selskapet tok for å utvide næringsgrunnlaget. I styrets prosjektlister av 13.01.1964 argumenteres det for å ta «vanlig handel» med i bedriftens vedtekter.

Selskapets vedtekter ble endret flere ganger. Den kanskje største endringen skjedde på ekstraordinær generalforsamling i 1968, da vedtektene ble endret slik at verftet skulle kunne virke som rederi, samt eie parter i andre virksomheter. Vedtekter til tross er det lite å spore av denne næringsvirksomheten i dag. Det som står igjen av verftets annen næringsvirksomhet er utviklingen av «Solingen» i årene 1964 til 1967. Imidlertid er det nok etablering av flytebrygger og salg av tjenester til motorbåter som er den mest synlige og i dag gjenværende delen av denne driften.

4. Kulturminnefaglig vurdering

Holmen Yachtværft er et helhetlig anlegg som både representerer kontinuiteten og utviklingen innen seilspporten – fra den elitepregede seilspporten før og til den mer folkelige lystseilasen som utviklet seg etter andre verdenskrig. Anlegget er nært knyttet til etableringen og utviklingen av lyst- og kappseilas i Norge, med særlig utbredelse i Oslofjorden. Holmen Yachtværft er også et kulturminne som representerer handel, småindustri og arbeiderklassens boform med sitt opphav som strandsitterplass. Alle disse er kategorier som er satsningsområder i Riksantikvarens fredningsstrategi.

A/S Holmen Yachtværft ble etablert på tampen av en langvarig høykonjunktur, senere omtalt som «den nye arbeidsdagen». I denne perioden etablerte kapp- og lystseilas seg for fullt i Norge og i Oslofjorden særlig. Flere kjente båtkonstruktører og båtbyggere, som Johan Anker, Bjarne Aas og Henrik Robert etablerte seg i Oslofjorden i perioden, og båtene som ble konstruert og bygget var i verdensklasse.

²⁸ NMM, HY, Brev fra Arnfinn Heje til Holmen Yachtværft A/S 24.4.1930

²⁹ NMM, brev fra Johan Horne vedrørende mulig kjøp av «Start» 9.6.1930

Kappseiling var i denne tidlige fasen en sport forbeholdt de velbemidlede, og båtene som ble bygget ved A/S Holmen Yachtværft og tilsvarende verft i Oslofjorden var svært kostbare og ble skattlagt som luksusobjekter. Fremveksten av seilporten må sees i sammenheng med fremveksten av en ny økonomisk elite i Norge på siste del av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet, og som følge av industrialiseringen av landet. Foruten verftene og opplagsstedene vokste også andre tilstøtende næringer rettet mot seilmiljøet for å dekke behov som losji, proviantering og kuttergaster.

Til A/S Holmen Yachtværft knytter det seg mange parallelle historier om ulike samfunnslag – fra verftsarbeider til disponent, eier og ikke mist seilerne. De bevarte arkivene fra verftet forteller om dagligdriften på et til dels svært detaljert nivå og gir et godt bilde av driften og forholdene ved verftet, så vel som kontakten med kundene og eiernes rolle. Flere kjente personer har vært knyttet til verftet gjennom tiden. Disponent Henrik Robert var sølvmedaljør i to olympiske leker, og kjente seilere som Kong Olav V, Arnfinn Heje og Sonja Hennie hadde båter ved verftet.

Båtkonstruktørene og verftene rundt Oslofjorden hadde sin storhetsperiode frem til etter andre verdenskrig. Etter krigen var etterspørsel etter større seil- og motorbåter sviktende, og nye materialer sørget for at produksjon av nye trebåter etterhvert opphørte. Samtidig ble andre funksjoner som vedlikehold, service, opplag og utleie av båtplass viktigere for verftet. På den måten viser Holmen Yachtværft kontinuiteten og utviklingen fra den elitepregede seilporten fra før andre verdenskrig frem til den mer folkelige lystseilasen som utviklet seg etter krigen.

5. Eiendomsforhold og reguleringsmessig status

A/S Holmen Yachtværft, gbnr. 39/10, ligger i Nesbukta i Asker kommune. Verftet er eid av AS Båtgutta. Eiendommen er regulert til kontor og industri etter plan og bygningsloven av 1965 i plan for Nesbukta- området (77E) vedtatt 28.11.1983.

6. Teknisk tilstand

Anlegget er i drift. Bygningene på verftet er enkle, og båtskurene er for åpne konstruksjoner å regne. Det er enkelte skader på flere av byggene, som f.eks. råteskader i panelet. Det er ikke gjort en tilstandsvurdering i forbindelse med fredningen, men det henvises til nærmere beskrivelse av de enkelte objektene tidligere i dokumentasjonsvedlegget.

7. Tegninger oppmålinger og annen dokumentasjon

Riksantikvaren anser at fotodokumentasjon og kart er tilstrekkelig.

8. Kilder

Norsk Maritim Museum, arkiv A/S Holmen Yachtværft

Asker kommunes, Byggesaksarkiver, Gnr/bnr 39/10

KNS jubileumsbok 1933

Bjarne Arild Hansen Ersland, Båtbyggeren Bjarne Aas, med sommeren som levebrød, Universitetsforlaget, Oslo, 1999

Klassiske linjer nr. 10 mai 1999

Leif Remo Østbye, Holmen Yachtværft 70 år, jubileumsbrev/artikkel, upublisert

<http://www.holmenslipp.com/historie/> lest 07.04.2016

<http://www.lancashirehouse.co.uk/bsa/about.htm> lest 30.10.2016

Budstikka Asker og Bærum 29.09.2007, intervju med Jan Erik Warbo