



Havneboka – havarert genredannelse

TORSTEIN ARISHOLM

Farvannsbeskrivelser for sjøfarende er like gamle som sjøfarten selv, men havneguider for lystseilere er av langt nyere dato. I Norge kan genren spores tilbake til 1924.

Havneguider kan leses på to måter. De fleste skaffer seg i dag de nyeste og leser dem som praktiske hjelpemidler til sjøs. Havneguider kan også leses som faglitterære levninger og fungere som kilder til båtlivets kulturhistorie – for eksempel hvordan Sørlandet ble etablert som båtfolkets *arkadia*. Med hvilke ambisjoner ble de første havneguidene utgitt, og hvilke ambisjoner har vært rådende hos senere utgivere?

Dette bildet fra den pittoreske uthavna Portør utenfor Kragerø må være tatt omkring 1960. De eneste plastbåtene vi ser er tre små joller. Også i dag går motorbåtene inn til land på samme sted. Foto: Normanns kunstforlag, Berg – Kragerø Museums samling, BKM.F.013494.

På sommerlige seilturer, i mørke vinterkvelder og helt siden ungdomsårene har forfatteren av denne artikkelen studert havneguides – først som rene veivisere, senere som kulturhistoriske kilder. Noen av refleksjonene dette har avstedkommet, formidles i denne artikkelen.

Langs skipsleia på innsiden av Askerøya, ikke så langt fra Lyngør, ligger Dypvåg. Den har vært med i alle havneguidene siden 1924. I artikkelen fungerer omtalene av Dypvåg før og nå som eksempel på hvordan havneguidegenren i årenes løp er endret. Den lille havna er også kjent fra de eldste hollandske sjøkartene. Slik danner Dypvåg en forbindelseslinje mellom den tidlige sjøfarten på Agder og vår tids lystseilas langs den samme kyst.

Halfdan Hansens *Yachtseilas*. *Haandbok for begyndere*

I 1924 utkom boka *Yachtseilas. Haandbok for begyndere*. Forfatteren var den profilerte seilsportsmannen Halfdan Hansen. Skomakersønnen fra Vika, født i 1883, hadde interesser, evner og ambisjoner som spente vidt, og han nyttiggjorde seg sin samtid muligheter for sosial og økonomisk mobilitet.

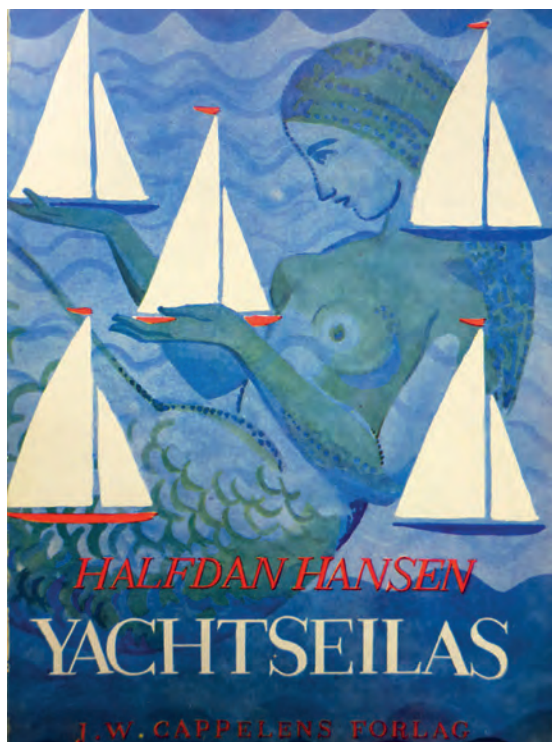
Da det svenske forsikringsselskapet Hansa ble etablert i 1906 og det samtidig ble opprettet et norsk agentur, ble Hansen selskapets mann i Norge – fra 1925 med tittelen direktør. Selv om Hansen interesserte seg for både skisport, skøytesport og den mindre utbredte brevduesport, var det framfor alt innen seilporten han markerte seg. *Yachtseilas* var bare ett av mange uttrykk for dette.¹ Hansen var aktiv og i toppklasse både som regattaseiler, med blant annet gullmedalje fra OL 1912, som organisasjonsmann både hjemme og ute og som pådriver for bedre båttyper. Samme år som *Yachtseilas* kom ut, avsluttet han sin periode som formann i Kongelig norsk seilforening (KNS).

Seilporten ble i Norge først organisert i Christiania midt på 1800-tallet. Etableringen i 1883 av forløperen for KNS² manifesterte at interessen for lystseilas da hadde fått et visst omfang, men det var *seilsport*, ikke *turseilas*, som var drivkraften i



I tillegg til å være en vellykket forsikringsmann var Halfdan Hansen friluftsmenneske på sin hals. Innen seilporten var han både eliteutøver, organisator og foregangsmann. Bøkene han skrev har vist seg å være slitesterkt lesestoff. Foto: Ukjent. Wikipedia commons.

foreningsarbeidet. I 1914 var det 2050 medlemmer i KNS. I 1920 var tallet steget til 4461 – en imponerende vekst og et medlemstall som aldri senere er blitt overgått. Hansens *Yachtseilas* var tilegnet de mange nye ungdommer eller juniorer som hadde kommet til seilporten de siste årene, het det entusiastisk i forordet. Slett ikke alle de nye medlemmene som kom til mellom 1914 og 1920 var likevel juniorer. Under krigsårenes jobbetid var det også mange voksne i ulike aldre som hadde sluttet seg til seilernes rekke. Ikke alle hadde kunnskaper om seilas og heller ikke kjennskap til seilerkulturens *style*. Per Kvists revyviser fra 1917 om «Rosenkrantz von Nilsen» er det populærkulturelle minnet om nettopp det. Hansens bok kom dermed til å spille en rolle ikke bare for juniorer. Den ble en diskret og sikkert kjærkommen hjelp også for voksne seilere som manglet den fornødne fartstid. *Yachtseilas* ble en slags «skikk og bruk»-bok for seilere.



Annen utgave av *Yachtseilas* utkom i 1945. Illustrasjonen forteller oss at det er viktig å være på god fot med alle havets krefter.

Hansens lille publikasjon (124 sider) ser dermed ut til å ha hatt en dobbel effekt. Den bidro til å holde *stilen* oppe blant seilere. Samtidig representerte den faktisk et tidlig skritt i retning av å gi lystseilassen en mer folkelig, noe bredere forankring. Dette siste er ikke åpenbart når man tar for seg boka i dag, nesten 100 år etter at den utkom. I et av de siste kapitlene, nærmere bestemt kapitlet om proviantering, står det:

Det er vanskelig at gi en fullstendig huskeliste over den proviant man skal ta med sig, da det så helt avhenger av den enkeltes smag. (...) Av helt uundværlige ting vil jeg nevne:

Brød, smør og pålæg

Kaffe og sukker

Fløte

Egg og muligens flesk eller bacon

Salt, pepper og eddik

Poteter

[...] En liten varm ret lørdagskvelden om bord sætter de fleste pris paa, det forhøier stemningen og gir smak paa kaffe med tilbehør efterpaa. Og lørdagskveldens stemning om bord er en av seilsporsens høieste nydelser. Hvor smaker det ikke – at komme ned i en lun og tør hytte med et pent dækket bord. Jeg vil se den grinebiter, som da ikke tør op.³

Yachtseilas – en kinesisk eske

Yachtseilas representerte en ny genre i norsk sakprosa: håndbok for fritidsbåtfolk. Samtidig lanserte den også en ny genre i den nye genren. Aller bakerst i *Yachtseilas* var det nemlig et lite kapittel med anbefalte havner for turseilerne. Disse seilerne, med sine tross alt små farkoster, har jo alltid hatt andre behov og muligheter for fortøyning/ankring og kontakt med landsiden enn det som går fram av sjøkartene og *Den norske los* – publikasjoner med de profesjonelle sjøfarende som målgruppe. Hansens havnefortegnelse anno 1924 var ikke så omfattende. Over 12 sider listet han opp om lag 170 småbåthavner på strekningen «Kristiania – Arendal – Svenskekysten». Det var noen assosierte turseileres felleseide farvannskjennskap som på denne måten kom på trykk og ble tilgjengeliggjort. Og dette representerte den spede begynnelse på havneguidegenren. Som eksempel fikk Dypvågkilen følgende stenografiske beskrivelse: «Bekvem ankerplads østenfor den holme, som ligger ret ut for husene i Dybvaag.»⁴ Hansen avsluttet kapitlet om havner med å beklage at han ikke hadde tatt med havner også «længer syd og paa endel av Vestlandet, men pladshensyn og ubekjendtskab med disse havne har avholdt mig fra dette.»⁵

Inne i den nye, maritime håndbokgenren var det altså født en ny genre: havneguiden. Som vi skal se, fikk også den etterkommere.

Reisehåndbøker

Reisehåndbøker for Norge kan spores tilbake til 1774 da Hans Holcks *Norsk Veyviser for Reysende* utkom i København. I 1879 hadde Yngvar Nielsen (1843–1916) utgitt *Reisehaandbog over Norge*. Nielsen





var historiker, geograf, museumsmann, politiker og pioner innen turist- og friluftsliv. Fram til 1915 kom reisehåndbøkene hans i tolv utgaver. Bøkene, som etter hvert bare ble kalt «Yngvar», var viktige for å utbre interesse for turisme i Norge. For lystseilere, som båtfolk het på Halfdan Hansens tid, fantes det imidlertid ikke noen tilsvarende publikasjoner. I forordet til sin 9. utgave (1899) understreket Yngvar Nielsen at reisehåndboka var subjektiv og personlig og for det meste skrevet på de steder den fortalte om. «Den er stadig revideret, stadig overarbeidet og omstøbt, og [...] der [skal] nu kun være Lidet, som staaer tilbage af den oprindelige Text.»⁶ «Yngvar» ble med andre ord redigert fullstendig under endringens synsvinkel. Nye opplysninger ble inkorporert selv om forfatteren var klar over at de ville bli utdatert, kanskje allerede i neste utgave.

Ny *Yachtseilas*

På 1930-tallet var Halfdan Hansens interesse for turseiling økende. Også på dette området fikk interessen hans flere konsekvenser. Hansen arbeidet for at det skulle bygges bedre turbåter og kontraherte selv noen slike for å vise vei. Samtidig tok han pennen fatt og skrev både oppdragende og suggererende for en målgruppe som var minst like bred som i 1924. Når denne artikkelen skrives, er det fordi kjølvannsstripen etter *turseileren* Halfdan Hansen fortsatt er så synlig.

En ny, omarbeidet utgave av *Yachtseilas* utkom i 1945. Boka (247 sider) hadde nesten dobbelt så mange sider som originalen. I 1924 hadde forfatteren vært omkring 40 år gammel. I 1945 hadde han passert 60. Likevel var språkføringen langt mer moderne og «gutteaktig trygg» i etterkrigsutgaven. De to utgavenes omtaler av ankring illustrerer dette tydelig. I 1924 het det: «Før ankeret kastes, overbeviser man sig om at tampen (enden) er gjort fast. Mangt et anker er tapt ved at denne

Dypvågkilen har en lang historie som båthavn langs skipsleia. I forgrunnen ses middelalderkirken Dypvåg kirke, midt i bildet ses Dypvågkilen, og i bakgrunnen ses den indre skipsleia, Askerøya og den ytre skipsleia. Bildet er trolig tatt på 1920-tallet. Arkiv: Nasjonalbiblioteket

forsigtighetsregel ikke er iagttat.»⁷ Og i 1945: «Glem ikke å gjøre tampen på ankerrossen eller kjettingen fast før ankeret droppes, og kast heller ikke ankeret ut før kjettingen er sjaklet inn. Da vil du ha liten nytte av det.»⁸ Det er åpenbart ikke bare Donald Duck som har gjort denne feilen.

I 1945-utgaven dekket havnefortegnelsen kysten helt nord til Steinkjer. Hele kapitlet var omarbeidet fra oppramsing til mer sammenhengende prosa, men samtidig var det også forenklet. Det fylte 22 av bokens sider. Flere havner i Oslofjorden var tatt ut av fortegnelsen for å gjøre plass til nye deler av den frigjorte nasjonens turseilerkyst. I ettertid er det kjent at Hansen allerede i 1945 hadde en klar ambisjon om å utgi en bok som tok for seg flere av havnene, på en mer fyldestgjørende og grundigere måte.⁹ Noen nye havner var likevel også kommet til i 1945-utgaven. Hansen hadde oppdaget både Eidangerfjorden og Elvig på Telemarskysten og hadde åpenbart vanskelig for ikke å dele dette med leserne. Omtalen av havner på Sørlandet ble ikke innskrenket slik den ble for Oslofjordens del, og entusiasmen for eksempelvis Dypvåg var også blitt mer påtagelig:

Dybvaag er en av de vakreste og beste havner på hele Sørlandskysten, ligger bra til i leden og med grei innseiling. En kan gå helt inn til fjellsiden på sørsiden og ligge som i en liten innsjø. Den interessante gamle kirken rett opp for havnen bør besøkes.¹⁰

I forordet la Hansen vekt på at båtlivet er en «kilde til bedre helbred for store deler av folket, et sosialt og kulturelt gode». Hansen var like fascinert av fjellet som av sjøen; han levde og ivret for å la naturopplevelser være viktige ingredienser i livet – sommer som vinter. «Friluftslivet er blitt en faktor i folkeoppdragelsen og den alminnelige hygiene, og vår lange kystlinje og beskyttede skjærgård byr de beste betingelser for et friskt liv på sjøen.» I 1945-utgaven av *Yachtseilas* tilkjennega Halfdan Hansen en tydelig natur- og kulturgeografisk interesse og et solid allment opplysningsnivå. I boka



Havneboka utkom i 1953, kort tid etter forfatterens uventede død. Konseptuelt og litterært er det ingen norske havneguides som kommer opp mot den originale *Havneboka*.

lille kapittel om turseilas framsto han som en dannet *traveller* – en søkende eventyrer som inviterte andre til å bli det samme.

Havneboka

I 1953 utkom Halfdan Hansens *Havneboka*. Den dannede *traveller* var da så dannet og trygg at perspektivet bare var diskret underliggende. Den kortfattede og kontante tittelen, nesten i sagastil, var aldeles sakssvarende: *Havneboka* var en ganske rendyrket havnebok på 264 sider. Den var resultatet av en gammel tanke som Hansen hadde lansert på et møte i KNS' turseilingskomité i 1936. Meningen var å få seilerne til «å skrive litt om de havnene på kysten som de likte, og så publisere det i foreningens organ «Seilas» [...] Etter krigen var det mange som mente vi burde fortsette arbeidet med disse beskrivelser, og da samlet i bokform.»¹¹ I *Havneboka* var havnebeskrivelsene fra andre utgaven av *Yachtseilas* ikke bare supplert og videreutviklet. Havnene

ble også satt i sammenhenger som vitnet om at erfaringer var hentet inn og prosessert over lang tid – siden før andreutgaven av *Yachtseilas* utkom åtte år tidligere.

Friluftsmennesket Hansen bemerket i forordet at det ikke fantes noen «Yngvar Nielsen» for kysten. Han ønsket nok å legge grunnlaget for dette, men var ydmyk nok til å erkjenne at det var et stykke igjen. Forordet ble avsluttet slik: «La meg hjelpe til å åpne dørene så flest mulig kan nyte den skjønnhet som ligger i vår lange skjærgård.»¹² I *Havneboka* var beskrivelsene for Vestlandet og opp til Trondheim i det vesentlige basert på informasjon fra profilerte seilervenner med tilhold langs disse kyster, men åpenbart skrevet om av Hansen. I overføringen av en landbasert sakprosa-genre til det maritime er det likevel de selvopplevde beskrivelsene som rager stilistisk høyest. Etter å ha karakterisert Askerøyhavn som «den reneste idyllen», så han over sundet – til Dypvåg,

... den vakreste og mest idylliske på hele Sørlandskysten. Ja, en skal lete lenge, ikke bare i vårt eget land for å finne maken til en havn som denne. Dypvåg ligger på fastlandet, og selve Lyngørleia er i seg selv en opplevelse, mer smilende enn Blindleia lenger sydpå. Innløpet er greit, noen beskrivelse er overflødig. Draftet gir tydelig beskjed, og det blindskjæret som ligger midt i innløpet har jernstake og kan passeres på begge sider. Selve havna minner om Sandspollen, men er ikke fullt så stor. Den har samme karakter av innsjø som denne, særlig vestsiden, der det er dypt helt inn til fjellveggen med rik anledning til akterfeste i land. Selv om det blåser en kuling utpå, er det speilblankt her inne, vinden får aldri noe tak hvilken kant den så enn blåser fra. Det som imidlertid gjør Dypvåg særlig interessant er kirken, som ligger noen minutter fra havna. Den er viden berømt, ikke bare for sin arkitektur, men mest for sitt rike og eiendommelige interiør. Kirken er et av våre gamle kulturminner, og man tror den er bygd i årene omkring 1300. Det er en steinkirke med metertykke murer og

Det livsbejaende seilerlivet. Foto: Ukjent.





Boka som leses på dørken i halvdekkeren, er William Le Queux' *The Great Court Scandal* – en roman om internasjonal spionasje, intriger og forbudte romanser. Den utkom første gang i 1907 og er stadig i handelen. Bildet er fra mellom 1910 og 1930. Arkiv: Norsk Folkemuseum, NF.28052-229

vinduer i rundbuestil. Senere er den påbygd i tre. Under dansketiden kom den som alle andre kirker her i landet i forfall. I 1885 ble den «restaurert» på den måte at vegger og tak ble malt over og det gamle inventaret byttet ut med nytt. For noen år siden ble imidlertid kirken brakt tilbake til sin opprinnelige skikkelse, og de gamle vegg- og takmalerier avdekket. Det er nå en av de vakreste og eiendommeligste kirker i landet. Hit sognet allmuen mellom Risør og Tvedestrand, og

hit kom de seilende i sine små farkoster. Verst var det for dem som kom vestfra, for de hadde gjerne kryss både fram og tilbake, da de ikke kunne nytte seg av solgangsbrisen som Lyngørboerne. Like inn til kirken ligger kirkegården, vendt mot sør og med vid utsikt til havs. Her finner man et monument av rullesteiner til minne om bortkomne sjøfolk under den første verdenskrig, og det er med vemod man leser om gutter i 17-årsalderen som minesprengt eller torpedert, brutalt

ble revet bort fra hjem og familie. Monumentet ligger i en hage hvis frodighet og fargeprakt en skal lete lenge etter. På stedet er landhandel og telefon, og vil man se kirken er det bare å vende seg til kirkevergen rett opp for brygga.¹³

Andre steder langs kysten oppga Hansen hvor man kunne få kjøpt østers eller gulrøtter, eller hvor det var bra å fiske torsk eller hvitting. Og fra Hesnes fortalte han entusiastisk om handelsmann Pettersen – «stedets faktotum» som skaffet både proviant og is til provianten og var behjelpelig med skyss til Grimstad.¹⁴ Elvig på Bamblekysten hadde han, med egne ord, forelsket seg i, og han delte en «hemmelighet» med leseren:

Ta på badebuksene og ro inn nordligst i bukta. På renskurte glatte steiner finner du verdens herligste blåskjell, som uten videre kan gå direkte i gryten. Du ser dem på den mangefargede steinbunnen, ikke dypere enn at du kan bøye deg og plukke, og på kort tid har du bøtten full. [...] Sett sinkbøtten ganske enkelt over kokeapparatet uten vann, legg over et lokk og la den stå til skjellene så vidt åpner seg. Har du et glass eller to med hvitvin å dusje dem med, så mye desto bedre. Spis dem sammen med fersk loff og godt smør uten gaffel og kniv. [...] Det er mange matkroker som foretrekker blåskjell framfor østers. Jeg er en av dem, i hvert fall om sommeren.¹⁵

Inkorporering av denne typen opplysninger – mange av dem dømt til å gå ut på dato – var helt i tråd med Yngvar Nielsens konsept. Det er heller ikke urimelig å tenke seg at Hansen så for seg at *Havneboka* skulle komme i stadig nye utgaver. Slik ble det også på sett og ... delvis.

Hansen rakk akkurat å gjøre *Havneboka* ferdig før han reiste på påskeferie i fjellet, der han tragisk forulykket i en alder av 69 år. Som en skjebnens ironi skjedde ulykken da han gikk en rute han selv hadde lagt til rette for og samtidig advart om som meget krevende så sent som i *Den Norske turistforenings årbok 1951*.¹⁶

Den nye havneboka

I 1973, 20 år etter den originale *Havneboka*, utkom *Den nye havneboka*. Som forfattere sto to velkjente seilere og båtfolk: Cecil Chr. Stephansen og Arve Johannessen, skjønt «forfattere»? Både på tittelbladet og i forordet gikk det klart og ydmykt fram at det dreide seg om en omarbeidet versjon av den opprinnelige *Havneboka*. I forordet ble det gjort særskilt oppmerksom på at Hansens muntlige tone, blant annet med a-ender, var videreført. Boka var omtrent like omfangsrik (254 sider) som originalen. Visualiseringene og særlig beskrivelsene var utviklet, men den største redaksjonelle endringen var at bokas geografiske omfang var innskrenket til bare å dekke strekningen svenskegrensa–Lindesnes. Der teksten i originalboka var heller personlig fra Hansens side, ble den gjerne tatt med som sitat som ble introdusert. Eller den ble strøket, slik det skjedde med Hansens vemodige lesning om minesprengte gutter i 17-årsalderen på monumentet utenfor Dypvåg kirke. I *Den nye havneboka* var for øvrig omtalen av Dypvåg kirke enda fyldigere og mer detaljert enn i originalen. Er man opptatt av båtlivets praktiske utfoldelse og båtfolkets mentalitet, er forfatternes innledende nyanisering av Hansens lovprisning av Dypvåg vel så interessant: «Andre hevder at den er dyster, har dårlig ankerbunn, det blir tidlig mørkt der og trafikken til brygga med bensinstasjon og kjøpmann er sterkt sjenerende.»¹⁷ Ut av dette kan man lese at det på 20 år var blitt flere båtfolk (ankerbunnen var «slitt», og passbåtene fartet til og fra brygga) og at det nye båtfolket ville ha flest mulig soltimer – eller kanskje kom seg senere i havn.

At båtlivet ekspanderte kraftig da Norge gikk inn i oljealderen, gjenspeiles ikke bare i offentlig statistikk. Omtrent samtidig som *Den nye havneboka* kom ut, dukket det også opp flere havnebøker – som brøt med den etablerte genren.

Positivism og poesi

I 1974 kom *Havneguide for båteiere* – i KNMF-regi på Oslo-forlaget A.S. Økonomisk Literatur. Denne ble

oppdatert jevnlig og kom i 5. utgave i 1983. Disse bøkene var ganske leksikalske i sin tilnærming med tørre fakta om de ulike havner. Innledningsvis var nedslagsfeltet også for denne serien svenskegrensa – Lindesnes, men senere utgaver tok for seg havner helt til Trondheim. I 1983-utgaven fylte dette 266 sider. Hva boken skulle være – og ikke være – gikk ganske tydelig fram av forordet til første utgave:

[D]et kan ofte være vanskelig bare ved hjelp av sjøkartet å finne gode havner i et ukjent område. Det finnes en del litteratur, men ofte er det slik at havnebeskrivelsene flyter bort i anekdoter. [...] En dekkende bok med systematisk gjennomgang av hver enkelt havn, har man ikke tidligere kunnet få. Heller ikke har man kunnet få et tilstrekkelig sett av opplysninger for hver havn, og for så mange havner.¹⁸

Dypvågkilen ble omtalt slik:

Sjøkart nr.: 7

Dybde: 3 - 20 m

Bunn: Leirbunn

Ankringsplass: Over hele bukten

Båtfeste: Fortøyningsringer på alle sider

Særlige opplysninger: 15 m lang kai. En del trafikk inn til kaien. Svært godt beskyttet mot vind.¹⁹

Mens *Havneguide for båteiere* hadde en positivistisk tilnærming til båtlivet, fantes den rake motsetning i Odd Børretzens *Fra Jomfruland til Lindesnes: Guide for båtferien* som utkom året før, i 1973.²⁰ Boka var indirekte tilegnet de gamle båtfantene – det «profesjonelle turbåtfolk». Børretzen tilkjennega at han langt ifra hadde noen totaloversikt når det gjaldt havner. Noe av det han skrev om havnene kunne vel også sies å «flyte bort i anekdoter». Han tok ikke opp kampen med Hansen og hans etterfølgere, men skrev om Sørlandets uthavner, byer, fugleliv, fiske – og



Frokost ombord - både selv fisket og hermetisk, ser det ut til. Bildet er tatt av Thomas Neumann med Leica kamera og Agfa color film i 1937. Arkiv: Riksarkivet





litt om strand-jus. Børretzens klo er lett gjenkjennelig i den lille boka, som også er illustrert av forfatteren selv. Ennå hadde han ikke oppnådd den udiskutable status som folkekjær artist, men stolte på eget perspektiv og formidlingsevne – og hadde grunn til det. Det er snarere slik at forskere, journalister og andre forfattere burde gremmes over hvor lite nytt de har hatt å melde om Sørlandet i de etterfølgende nesten 50 år.

Enkelte Børretzen-perler figureerte for første gang i denne boka, eksempelvis historien som mange kjenner fra sangen «Småbåthavn» (på CD-plata *Noen ganger er det all right*, 1996). I sangen er miljøskildringen bygget ut og mannen er svensk, men alt i 1973 fortalte Børretzen om mannen i en båt i Pollen i Arendal:

... som midt på natten kom fram i pyjamas fra under kalesjen og ropte: «Nei nå må dere være stille. Folk skal sove her.» Det så patetisk og komisk ut. En mann som truer en hel by og vil mane den til stillhet. Det nytter ikke. Nattestillheten må man lete etter ute mellom skjærene eller et annet sted.²¹

Om Dypvåg skrev Børretzen:

Lun og meget god havn. Butikk på brygga, åpen om sommeren. Om ikke for annet bør Dybvåg besøkes p.g.a. kirken som ligger oppe i bakken. Be om lov til å komme inn i kirken. Interiøret er fra 1760-årene. Det er buet himling med malte, optimistiske skyer, et spinkelt dåpshus, malte søyler og draperier på tømmerveggene, utskåret flettverk og akantus. Det er en blanding av masse stilarter: barokk, rokokko og bygdekunst og litt av hvert som til sammen blir en egen, helt egen stilart som kan kalles sørlands-stil. Det må ha vært en lun og munter kristendom som ble praktisert i en sånn munter og vennligsinnet kirke.²²

Unge Ålesund-seilere på tur på 1920-tallet. I det rolige været kunne både gramfon og fotografiapparat tas fram. Hva de avbildede heter, er gått i glemmeboken. Foto: Bjarne Devold, fra familien Devolds fotosamling.

Børretzens arkitekturdeterministiske teologi kan sikkert diskuteres. Viktigere er det at beskrivelsen hans fungerer som en slags kjærkommen marsjordre: Du reiser rett og slett ikke forbi denne kirken uten å banke på!

Også ut over dette var det mye å glede seg over for Børretzen-fans, eksempelvis denne refleksjonen:

«Den ideelle havn gir beskyttelse for vær og vind fra alle kanter. Den ideelle havn finnes ikke, for et slikt lukket basseng har den ulempe at det ikke går an å komme inn dit fordi det er lukket.»²³

Børretzen og Gyldendal Norsk Forlag fulgte opp med bøker om Ytre Oslofjord i 1974 og Indre Oslofjord i 1976.

Arve og «båten med stegan»

Etterspørselen etter både *Den nye havneboka* og nykommerne var stor. Arve Johannessen videreførte revisjonsarbeidet av *Den nye havneboka* alene, og i 1979 kom en ny utgave som han kalte *Kysten vår*. Utstyrt med flere detaljerte kartskitser og flere bilder enn *Den nye havneboka* hadde hatt, solgte også denne boka godt. Fredrik Denneche, som kjente Arve Johannessen, skrev følgende i 2017:

I de senere år har det dukket opp mange bøker der det tegnes og fortelles om gode småbåthavner kysten rundt, men *Havneboka/Kysten vår* regnes som originalen. Original var også Arves måte å oppnå noe i retning av fugleperspektiv på, når han trengte oversiktsbilder av havnene han omtalte. Med det for øye seilte «Nanna» i mange år rundt med en aluminiumsstige surret til masten. Så Arve og «Båten med stegan» var ikke akkurat vanskelige å få øye på.²⁴

Johannessen var sivilagronom av utdanning og turseiler av lidenskap. Arbeidet med havnebeskrivelsene og bøkene det førte fram til, var en avvekslende og trolig litt innbringende fritidsbeskjeftigelse for ham. Johannessen var også en av de første som så den kulturhistoriske verdien i gamle fritidsbåter.²⁵

Sommerkysten – det visuelle gjennombrudd i havneguidene

Tidlig på 1980-tallet sørget Gyldendal igjen for å fornye havneguide-genren – denne gang med en ny tobinds-publikasjon. *Sommerkysten 1* (fra svenskegrensen til Verdens ende) utkom i 1982, og i 1984 fulgte man opp med bind 2 som dekket området fra Verdens ende til Farsund. Bøkene representerte et nytt grep som også kom til å bli toneangivende for senere havneguides. Utvalgte kystområder med omtalte havner er gjengitt som store luftfotografier i gode fargegjengivelser. Det var langt mellom bildene, men kortere enn i tidligere publikasjoner. Fjellanger Widerøe AS var en viktig samarbeidspartner. Henry Holm hadde valgt ut bildene og forfattet kortfattede tekster til hvert av dem. Tekstene begrenset seg stort sett til å inneholde opplysninger om de avbildede havnene, enten disse var langt framme i bildet, eller så langt bak at det bare var Holm som kunne skjønne hvor de var.

Det var også mer kontekstualiserende og sammenbindende tekst i bøkene. I bind 2 var dette delt i fem bolker med én overordnet del og fire geografiske. Tekstene var forfattet av Henrich Nissen-Lie, allerede da kjent som en energisk og kompetent redaktør av *Seilas & Båtliv*. Om Dypvåg skrev han bare: «Dypvåg er kirkestedet for øyene på utsiden og et trafikk-knutepunkt på land. Det er også en særdeles lun havn for dem som ønsker en kontrast til de virkelige uthavnene i havgapet.»²⁶ Kortfattet – ja, men det var heller ikke som innholdsmessig markedsledende publikasjoner *Sommerkysten 1* og *2* konkurrerte med andre bøker. Det var det gjennomillustrerte konseptet som vekket oppsikt. Bøkene hadde imidlertid varige kvaliteter også tekstuell. I den overordnede prosateksten viste Nissen-Lie seg som den dyktige skribent han er. Teksten var mettet med informasjon, men var like fullt lettlest og underholdende. Nissen-Lie var like entusiastisk som Hansen var 30 år tidligere. Med begeistret penn bandt han nåtid og fortid, natur og kultur sømløst sammen – som en Svein Molaug²⁷ i hurtig film:

Det var langs kysten det var liv og røre. Her fikk det lille og fjerne Norge de mange og viktige impulsene fra det store utland. Mange av de havnene som i dag er mest populære blant båtturistene, var i seilskutetiden fullpakket med store og små skip og båter.²⁸

Sammenholdt med hele det banebrytende konseptet, kan teksten likevel virke litt alderdommelig pedagogisk – kanskje ikke i 1984, men idag. *Sommerkysten* havner på en måte i spagat mellom en gammel og en ny tid – hvis man støtter seg til Ottar Grepstads utlegning om hamskiftet i den lokalhistoriske litteraturen:

Utviklinga av den lokalhistoriske framstillinga plasserte den klassiske topografiske skildringa på hylla. Ein ny boktype tok form: den gjennomillustrerte praktboka. Der forfattaren hadde leitt etter dei orda som kunne skildre kvar knaus og dump i bandsterke verk, kom no biletet som viste i staden for å fortelje. Topografen blei fotograf.²⁹

Enda så fint Nissen-Lie løftet fram en viktig del av arven fra Hansen, tok heller ikke han opp tråden fra *Havneboka* når det gjaldt ambisjonen om geografisk omfang. Der holdt han seg til «lysløypa» fra svenskekysten til omkring Lindesnes.

Sjøkartverkets gåtefulle bidrag

I 1987 publiserte Nautisk Forlag A/S i samarbeid med Sjøkartverket³⁰ en bok som i prinsippet kunne oppfattes som en konkurrent til flere av de ovennevnte bøkene fra 1970- og 80-tallet. *Norges Sjøatlas* hadde imidlertid et format og et bokutstyr som gjorde at den neppe svekket utbredelsen eller oppfattelsen av *Kysten vår* som originalen eller standardverket. Sjøatlasen ødela nok heller ikke for salget av verken *Sommerkysten*, *Børretzens* bøker eller *Havneguide for båteiere*. Polstrede permer med skrift i gullsnitt, kapitélbånd, merkebånd og papirkvalitet som gjorde boka til en solid bær, virket noe pompøst. Innholdsmessig framsto den jo som en kombinasjon av grunnleggende pensum til kystskipperekseamen og en nærsynt



Braatt II i Dypvåg 30. juni 2022. Båten er konstruert av Cecil Chr. Stephansen som var en av mennene bak *Den nye havneboka*. Bergenseileren Arnt J. Haarberg eide båten fra den var ny (1949) og helt til han døde (1989). Haarberg var Halfdan Hansens seilervenn og en viktig bidragsyter til *Havneboka* (1953) når det gjaldt havnebeskrivelsene på Vestlandet. Foto: Forfatteren.

og kommentert utgave av *Den norske los* eller en påkostet utgave av *Havneguide for båteiere* – som var en paperback-publikasjon. Skulle *Norges Sjøatlas* være et praktverk, en gavebok – eller noe praktisk, en guide? Som havneguide skal det sies at den var ganske ambisiøs, ikke minst når det gjaldt omfang. For det første dekket den kysten fra svenskegrensa til Sognefjorden. For det andre ble det antydnet i etterordet at det kunne være enda mer i vente:

Går vi videre? Satser vi etter hvert på et bind til, som tar for seg kyststrekningen videre nordover til et sted opp mot Vestfjorden? Og derfra opp til Grense Jakobselv, for å gjøre Sjøatlasen over en av verdens lengste – og vakreste kyststrekninger komplett? – Vi får se. Lysten er nok der, men slike omfattende utfordringer har også en økonomisk side.³¹

Det er langt fra Iddefjorden til Sognefjorden. Med 200 gjennomillustrerte A4-sider ble omtalene av de enkelte havnene ofte ganske kortfattede, men Dypvåg fikk sin fortjente omtale:

Stor og god havn, godt beskyttet i all slags vær. Leirbunn, dybde 3–20 m. Luftspenn 13 m innerst i pollen. Fortøyningsringer i landet på begge sider. Kai, 15 m lang med dybde 3 m. Bunkers og proviant. Stedet er et kjent kirkested, og her har folk i mer enn 700 år samlet seg til gudstjeneste. Kirken, som ligger et kort stykke fra havnen, ble bygget på 1200-tallet. Opp gjennom tidene er den blitt forandret, og den er nå restaurert. Interiøret er slik som det var på 1700-tallet. Kirken, som er særpreget og spesiell, er verd et besøk.³²

Den norske los 'nøkterne særskilt kom med som en innledende nisse på lasset da Sjøkartverket skulle få havneguidegenren inn i sitt påkostede bokverk: først bunnforhold, luftspenn etc.

Originalen som havarete – og det som fløt videre

Sammenliknet med 1979-utgaven av *Kysten vår*, fantes det mer vidd hos Børretzen, bedre flyfotografier hos Holm/Nissen-Lie og flere havner i *Havneguide for båteiere*. Da Johannessen i 1987 presenterte sin nye utgave av *Kysten vår*, var det bare Børretzen som hadde hele forspranget intakt. Og han hadde tilsynelatende sluttet å skrive om båtliv ...

Det var en kraftig utvidet og modernisert utgave av *Kysten vår* Johannessen kunne legge på bordet i 1987. Sidetallet var økt fra 312 til 680. Det var enda flere bilder enn i 1979-utgaven. Det var fargebilder, og det var mange flyfoto. Men Johannessen hadde også utvidet tekstomfanget så det monnet. En rekke nye havner var innarbeidet, og det var lagt inn mange historiske opplysninger. Disse var for en stor del av det «tunge», rikshistoriske slaget med en viss vekt på sjøforsvarshistorie. Også seilssportshistorien ble viet noen avsnitt her og der. I 1999 ble *Kysten vår* delt i to bind – Bind 1: Østlandet og Bind 2: Sørlandet – gjennomgående paginert. Begge bind hadde for øvrig bilde av Ulvøysund på omslaget.

I 1979 hadde Johannessen byttet ut Hansens «leia» med «leden», men skrev fortsatt «nå». I 1987 skrev han også «nu». Kanskje var Johannessens regresjon ikke bare av språklig art. For selv om tekstmengden i årenes løp ble kraftig supplert når det gjaldt omfanget av havner som ble omtalt, og selv om både Slaget på Lyngør i 1812, kirken i Dypvåg og mye annet var fyldig omtalt, var omtalene sjelden tilført nye perspektiver eller vurderinger. Noe av det supplerende innholdet kunne nok også sies å «flyte bort i anekdoter». Parallelt med tilføyelsene sørget Johannessen dessuten for å stryke gamle vurderinger som han ikke lenger kunne stå inne for, eller som virket for «Hansen-subjektive». Teksten ble sakligere, men slett ikke morsommere. Johannessens

geografiske omfang ble heller aldri større enn strekningen fra svenskegrensa til Lindesnes, slik han og Stephansen hadde avgrenset det i *Den nye havneboka* i 1973. I omtalen av Sørlandet som landsdel strakk kontinuiteten seg imidlertid lenger tilbake. I den første *Havneboka* (1953) sto det:

Sørlandet er båtfolkets paradis med havner overalt, det være seg ytterst i skjærene eller i en lun polle beskyttet av skogkledde øyer. Alene navnet er lokkende, det hvisker om sol og sommer. Det er Norges smilende landsdel med lunende skjærgård og innenskjærs lei, en landsdel hvor menneskene, språket og naturen er stemt sammen til ro og hvile, en frihetens landsdel full av overraskelser.³³

I 1987/1999-utgaven av *Kysten vår* skrev Johannessen:

Dette er båtfolkets paradis med havner overalt, det være seg ytterst i skjærene eller i en lun poll beskyttet av skogkledte øyer. Alene navnet er lokkende, det hvisker om sol og sommer. Det er Norges smilende landsdel med lunende skjærgård og innenskjærs led, en landsdel hvor menneskene, sproget og naturen er stemt sammen til ro og hvile, en frihetens landsdel full av overraskelser.³⁴

Johannessens redaksjonelle profil var ikke faglig markert. Han fylte på med en masse nye opplysninger og bilder. Samtidig gikk han tekstmessig i en mer nøktern, objektiviserende retning – bort fra «Yngvar». Og når det passet ham, gjenbrukte han Hansens 45 år gamle formuleringer, riktignok omformulert til et språk som hadde vært fremmed for Hansen siden før krigen.

Som Fredrik Denneche skrev (jf sitat ovenfor), fortsatte *Kysten vår* å bli regnet som originalen blant alle havneguidene som etter hvert forelå. Samtidig hadde faktisk mye av særpreget ved den originale *Havneboka* forsvunnet som barnet med badevannet etter Johannessens to runder med redaksjonell multitasking. Det er ikke åpenbart at Johannessen innså eller tok hensyn til *Havnebokas* dybde og kvaliteter som sakprosa og dens genredannende

potensial. Hansens ambisjoner om folkeoppdragelse, folkehelse og rikere liv ble i hvert fall mindre og mindre synlige i bøkene til Johannessen. En følgevirkning av Johannessens vedblivende geografiske avgrensning var fikseringen av Sørlandet som arena for en utopisk visjon om harmoni med naturen – sørlandskysten som båtfolkets *arkadia*.

Hansens geografiske ambisjon

Norges *Sjøatlas* dekker som nevnt kysten helt nord til Sognefjorden, og *Havneguide for båteiere* etter hvert helt til Trondheim. Hva skjedde for øvrig med havnebeskrivelsene for Vestlandet og nordover? Hansen hadde satt ambisjonsnivået i 1953, men Stephansen og Johannessen fant nok at den ønskede elaboreringen av beskrivelsene for Øst- og Sør-Norge ville gjøre beskrivelsene av kysten ellers så påtagelig mangelfulle at det ville bli en redaksjonell pussighet. Skulle de få kalibrert for dette, måtte det gjøres en stor innsats som det neppe var ressurser til. Omfanget av en slik bok ville dessuten gjøre den kostbar. Om dette kunne forsvares gjennom økt salg, fortonet seg nok som tvilsomt for både forlag og redaktører. En lystbåtflåte av noe omfang fantes den gang ikke på Vestlandet. I Nord-Norge var det enda lenger mellom lystbåtene. Som nevnt utvidet Johannessen aldri sin geografiske ambisjon.

I Redningsselskapets *Ferie- og fritidshavner* som første gang utkom i 1996, var det ingen regional diskriminering. Hele kysten var dekket! Så er jo også utgiveren organisert som en forening med lokallag kysten rundt, som sender delegater til et landsstyre. Gjennom en aktiv medlemsmasse langs hele kysten har de samtidig privilegert tilgang til førstehånds kunnskap om havnene også i vest (enda bedre enn Hansens seilervenner i 1953) og i nord. Redningsselskapets integritet overfor det kommersielle bokmarkedet representerer en kvalitet og et fortsatt uforløst potensial for havneguidegenren. Gunnar Steen Iversen var redaktør av de første utgavene av *Ferie- og fritidshavner*. Bøkene minner om *Den norske los*,

Sjøkartverkets standard farvannsbeskrivelser for yrkessjøfarten. Redningsselskapets versjon er imidlertid fokusert på bruk for mindre farkoster og konsentrerer seg om havner med et visst servicetilbud. I *Ferie- og fritidshavner* er det først og fremst harde fakta om de enkelte havner som presenteres. Kontekstualiserende informasjon gis i svært liten grad og ikke systematisk. Siden Dypvåg ikke lenger hadde verken kran, slipp, butikk eller bensin etc, er den heller ikke omtalt i Redningsselskapets bok fra 1996.

Positivism med spiralrygg

I 1997 utkom Kåre Svanåsbakkens *Havnebok* i to bind for området Svenskegrensa–Blindleia. Nye utgaver kom i 2002, før serien etter nye fem år ble overtatt av Skagerrak Forlag med Hanne og Jørn Engevik som nye bidragsytere, og omdøpt til *Havneguiden*. Disse bøkene er gjennomillustrerte som *Sommerkysten*, og omtale av hver enkelt havn er gjort over nøyaktig samme lest: oversiktsfoto, kartskisje, oversikt over servicetilbud med symboler og en todelt tekst («generelt» og «maritimt»). I 2009 publiserte Mange Klann sin direkte konkurrent som han uten synlig blygsel kalte *Havneboka*. Det kunne han kanskje latt være. Klanns spiralheftede bøker kom i to bind for den «klassiske» strekningen fra Lindesnes til svenskegrensa – ja, faktisk litt over grensa også: til Grebbestad.

Svanåsbakken/Engeviks og Klanns bøker er litt nærmere «kystens Yngvar» enn KNMFs og Redningsselskapets publikasjoner; det skal heller ikke mye til. Det dreier seg om håndbøker som primært skal hjelpe deg å finne fram. Begge bokseriene er i så måte utmerkede, men sammenliknet med Hansens *traveller*-tilnærming har både Svanåsbakken/Engevik og Klann beveget seg mange skritt i retning av de mer basale problemstillinger. De hjelper deg trygt i havn og fram til nærmeste toalett. Det tilkjennegis imidlertid ganske liten interesse for *stedene* utover dette, og det finnes ingen oppdragende ambisjoner eller uttrykk for tanker om livskvalitet.



Tekst og kontekst

Den underliggende hovedmotivasjon hos alle forfatterne og redaktørene av de ovennevnte publikasjoner er at flest mulig av oss skal finne steder det er godt å fortøye eller ankre opp på vår sommerlige ferd langs kysten. Selv om «godt» kan ha ulike betydninger, må tekstenes funksjon altså kunne sies å være nokså tidløs. Man skulle i utgangspunktet tro at det samme kunne sies om målgruppen. Når publikasjonene som sakprosa betraktet likevel er så forskjellige, er det nærliggende å reflektere over om det er forholdet mellom kontekst og tekst som har endret seg. Å vise til en mangedobling av antall lystbåter mellom 1950 og 2020 forklarer jo ikke endringene av denne spesielle typen sakprosa. Det gjør heller ikke en påpekning av at flere sosioøkonomiske lag av befolkningen fikk tilgang til båtlivet i samme tidsrom. Det virker dermed mest rimelig å lete etter forklaringen i selve lesningen.

1950-tallets dannede seiler hygget seg med *Havneboka* både om bord om sommeren og foran peisen i den mørke årstid. Det kunne også 1970-tallets båtfolk gjøre – enten det var med *Den nye havneboka*, eller med Odd Børretzens bøker som befant seg et stykke inn i den skjønnlitterære genren. I mellomtiden hadde det imidlertid dukket opp noe som fullstendig og for alltid endret lesningens plass og status: fjernsynet. Så gikk det heller ikke lang tid før vi fikk havneguidene for fjernsyns- og oljealderens båtfolk som ikke hadde tid eller motivasjon til å lese side opp og side ned. Både KNMFs havneguider fra midt på 1970-tallet av og Redningsselskapets fra midt på 1990-tallet av er faktabøker om havnene – etter forenklete maler av både *Den norske los* og *NAF veibok*. I disse publikasjonene rendyrkes havneguidenes funksjon som praktisk hjelpemiddel for leseren. Parallelt med

dette kom havneguidene som sakprosa også under press. Genrens ordrike beskrivelser ble erstattet av gode visualiseringer. *Sommerkysten 1* og *2* innvarslet dette på begynnelsen av 1980-tallet. I de siste årenes nærmest obligatoriske samspill med GPS synes Engeviks og Klanns bøker å være det ideelle, eller i hvert fall foretrukne, format. For noen år siden kom det også en havneguide-app. *Lesning* av havneguider er i dag for spesielt interesserte.

Å lese havneguider idag

Blant de få som fortsatt *leser* havneguider, er det nok forholdsvis flere og flere som leser dem som kulturhistoriske levninger – som reiseskildringer, folkeoppdragelse, naturromantikk etc. I så henseende må den originale *Havneboka* (1953), i kraft av sin genre-etablerende rolle og litt kjekke, men finslipte stil, tilskrives klassikerstatus. Den båtglade leser kan fortsatt kjenne både saltspruten og de varme svabergene når bladene vendes i boka. Følbart er også savnet kysten slik den var – med fastboende og ellers god plass, ikke revirhevdende hyttefolk i annenhver vik. Oppfølgerpublikasjonene (*Den nye havneboka* og *Kysten vår*) ble utviklet til stadig mer dekkende og praktiske hjelpemidler for sin tids båtfolk, men ble i det store og hele kjedeligere og kjedeligere lesning og er derfor ikke bøker man i dag blar i med samme entusiasme som *Havneboka*.

Mens den første oppfølgeren ble til, kom også Odd Børretzen på banen. Han gikk naturligvis inn i havneguide-genren på sin egen måte, og hans tre bøker fra 1973 til 1976 fortjener også klassikerstatus i genren, samme hvor upresise de er som nautiske hjelpemidler.

Vi ankrer opp

Alt ved havneguidenes endring kan likevel ikke forklares med lesningens rammevilkår eller annen kontekstendring. Nærlesning har stadig noe for seg. *Havneboka* var skrevet av en mann som *ivret* for lystseilasen og båtlivet på en annen måte enn noen av de senere forfatterne har klart å uttrykke. Hos Børretzen balanseres iveren av tvisyn og

I Viking-krysseren «Heiras» skipsbibliotek hadde Halfdan Hansens bøker en selvskreven plass på 1980-tallet. Hansens kjekke tone fremmet både læring og latter hos de tre unge seilerne. «En natt i havn er en halv dag tapt», var et motto som ble tatt på alvor. Man merket seg også at når havariet er et faktum, så: «Vims ikke nervøs rundt, det gjør bare saken verre, ...» Foto: Bjørn Tore Anderssen. Foto utlånt av mannen ved roret, Jon V. Saxhaug.



Braatt II i Arendal gjestehavn 1. juli 2022. Dette blir nok siste gang. Videreføringen av landtilværelsens skjermfikserte liv med booking av produkter etc i en nettportal som skal vite alt om deg, er så langt fra Halfdan Hansens visjon om seilerlivet som man kan komme. *Kan vi ikke bare få lov til å betale for oss?* Foto: Forfatteren.

paradokser, og hos Nissen-Lie vannes den litt ut i samfunnsmessige betraktninger. Hansen er og blir lystseilasens vekkelsespredikant i Norge.

Språk- og litteraturviteren Ottar Grepstad skriver at det er tre trekk som gjør seg gjeldende i oppdagelsesretorikken utover på 1800-tallet:

For det første estetiserer forfatterne landskapet. Dei skildrar landskapet som eit maleri med bakgrunn, framgrunn, linjer. Den estetiske glede ved slike syn utgjør i teksten den verdien og betydninga reisa har hatt. For det andre søker forfatterne meningsrike uttrykk gjennom skalar av adjektiv. For det tredje er det eit klart preg av herredømme i skildrernes forhold til det han skildrar; alt han ser, er hans kongerike. Til saman skaper dette eit sterkt inntrykk av nærvær. Denne retorikken kan finnast att i mang ei reiseskildring like til denne dag.³⁵

Hansens «oppdagerferd for å finne seg en fredet plass» gir ofte større utbytte enn å følge den store leia, sier han.³⁶ Og det er «et mylder av små havner



Forankring fryder. Foto: Forfatteren.

og smale sund med brukbar ankerplass, hvor man i dagevis kan ha havna for seg selv og hvor man kan føle seg som konge over et helt rike.»³⁷

Veien er kort fra reiseskildringen til den topografiske litteratur, skriver Ottar Grepstad.³⁸ Det var kanskje midt på den veien at *Havneboka* dukket opp. Hansen skildret natur og kultur både romantisk, impresjonistisk og kunnskapsformidlende.³⁹

Med *Havneboka* ville Hansen være folkeopplyser og folkeoppdrager. Det var hans *etos*. I 2022 er ett ord dessverre nok for å beskrive dette: utidsmessig. I sin iver etter å være «Yngvar» til sjøs tok Hansen kysten helt opp til Trondheim med i *Havneboka*. Slik tilkjennega han også en klar ambisjon om en framtidig utvikling, men ambisjonen har vært ansett som dyrere å innfri enn noen har vært villig til å finansiere. Og nå er det nok for sent.

Den første *Havneboka* er i årenes løp blitt differensiert i flere genrer: den gjennomillustrerte og faktaorienterte havneguiden, lokalhistorien, sjømatboka, praktboka med vakre bilder, den mer avgrensede monografien etc. Kanskje skjedde dette fordi *Havneboka* var et blandingsprodukt som var dømt til det. Eller var det fordi bokas litterære kvaliteter, kombinert med dens klare historisitet, gjorde den til en engangsforeteelse?

Noter

- 1 Bay-Schmith 1940: 505f
- 2 Norsk Forening for Lystseilads.
- 3 Hansen 1924: 98f
- 4 Hansen 1924: 115
- 5 Hansen 1924: 118
- 6 Nielsen 1899: III
- 7 Hansen 1924: 55
- 8 Hansen 1945: 123
- 9 Hansen 1953: 7
- 10 Hansen 1945: 226
- 11 Hansen 1953: 7
- 12 Hansen 1953: 9
- 13 Hansen 1953: 110ff
- 14 Hansen 1953: 116.
- 15 Hansen 1953: 96f
- 16 Hansen 1951: 204. Hansen hadde bidratt sterkt til at ei hytte – Skridalaupbu – i 1950 ble bygget i Rauddalen nord i Breheimen. Dermed ble det mulig for skiløpere å ta seg fra Grotli til Sota uten å risikere livet. Men en krevende rute var det. Hansen omtalte den slik: «Ruten Grotli – Skridalaupbu – Sota

- ligger derfor ennå ikke til rette om vinteren annet enn for godt trenede skiløpere med erfaring i fjellet. Jeg vil så sterkt som jeg kan advare andre mot å forsøke seg uten å ha med seg erfaren fjellfører, og prøv heller ikke uten at været er godt. Vi har vestlandsklima på disse kanter, hvor værslaget skifter på kort tid.»
- 17 Johannessen og Stephansen 1973: 159
 - 18 Bryde 1974: 7
 - 19 Nordli et. Al. 1983: 184
 - 20 Omslagsbildet på Børretzens bok viser Portør havn – noen hundre meter fra sommerhuset til Gyldendals mangeårige forlagsdirektør, Harald Grieg, som døde bare noen måneder før boka utkom.
 - 21 Børretzen 1973: 43
 - 22 Børretzen 1973: 63f
 - 23 Børretzen 1973: 44
 - 24 Denneche 2017: 76
 - 25 Personlig meddelelse fra Fredrik Denneche 28. februar 2022.

- 26 Nissen-Lie 1984b: 69
- 27 Svein Molaug (1914–2007) var Norsk Sjøfartsmuseums direktør 1956–1984. Han utviklet museet til en sentral institusjon innen norsk maritim kulturhistorie. Ikke minst gjennom samarbeid med Erik Bye nådde han også ut til brede grupper. Både norsk marinarkeologi, fartøyvern og hele kystkulturbevegelsen ble født «under Molaugs vinger».
- 28 Nissen-Lie 1984a: 11
- 29 Grepstad 1997: 295f
- 30 Formelt rett benevnelse: Statens kartverk – Norges sjøkartverk
- 31 Øi 1987: 251
- 32 Øi 1987: 115
- 33 Johannesen og Stephansen 1973: 105
- 34 Johannessen 1999: 371
- 35 Grepstad 1997: 292
- 36 Hansen 1953: 8.
- 37 Hansen 1953: 7.
- 38 Grepstad 1997: 293.
- 39 Grepstad 1997: 296.

Litteratur

Bay-Schmith, Sven (hovedred.) og Dahl, O. R. (norsk red.) (1940) *The Commercial Who is Who in Scandinavia/Næringslivets menn i Norden*, Oslo, Eckardts bokhandel A. S.

Bryde, Bjørn (red.) (1974) *Havneguide for båteiere*, Oslo, A.S. Økonomisk Literatur i samarbeid med Kongelig Norsk Motorbåt-forbund.

Børretzen, Odd (1973) *Fra Jomfruland til Lindesnes: Guide for båtferien*, Oslo, Gyldendal Norsk Forlag.

Denneche, Fredrik (2017) Kvalitet fra ende til annen. I *Båter til hele verden*, redigert av Torstein Arisholm, s. 58–81. Risør kystkultursenter. Risør.

Engevik, Hanne og Jørn (2019) *Havneguiden 2: Langesund – Lindesnes*, Sandefjord, Læremiddelforlaget.

Grepstad, Ottar (1997) *Det litterære skattkammer: sakprosaens teori og retorikk*, Oslo. Det Norske Samlaget i samarbeid med Norsk faglitterær forfatter- og oversetterforening.

Hansen, Halfdan (1924) *Yachtseilas. Haandbog for begyndere*, Kristiania, J. W. Cappelens Forlag.

Hansen, Halfdan (1945) *Yachtseilas – Ny omarbeidet utgave*, Oslo, J. W. Cappelens Forlag.

Hansen, Halfdan (1951) Skridalaupbu. I *Den Norske turistforenings årbok 1951*, redigert av Carl Just, s. 204–206. Den Norske turistforening. Oslo.

Hansen, Halfdan (1953) *Havneboka*, Oslo, J. W. Cappelens Forlag.

Iversen, Gunnar Steen (1996) *Ferie- og fritidshavner*, Høvik. Redningsselskapet.

Johannessen, Arve (1979) *Kysten vår*, Oslo, Ernst G. Mortensens Forlag.

Johannessen, Arve (1987) *Kysten vår*, Oslo, Ernst G. Mortensens Forlag.

Johannessen, Arve (1999) *Kysten vår*, Oslo, Orion Forlag.

Johannessen, Arve og Stephansen, Cecil Chr. (1973) *Den nye havneboka*, Oslo, Ernst G. Mortensens Forlag.

Nielsen, Yngvar (1899) *Reisehaandbog over Norge*, Kristiania, Alb. Cammermeyers Forlag. (9. utg.)

Nissen-Lie, Henrich (1984a) Vår vidunderlige sommerkyst. I *Sommerkysten 2*, redigert av Henry Holm, s. 9–32. Gyldendal Norsk Forlag. Oslo.

Nissen-Lie, Henrich (1984b) Fra Portør til Tromøya. I *Sommerkysten 2*, redigert av Henry Holm, s. 65–72. Gyldendal Norsk Forlag. Oslo.

Nordli, Vivi; Weedon, Kaye og Backer, Fridtjov M. (red.) (1983) *Havneguide for båteiere*, Oslo, A.S. Økonomisk Literatur i samarbeid med Kongelig Norsk Motorbåt-forbund.

Svanåsbakken, Kåre (1997) *Havnebok*, Oslo, J. W. Cappelens Forlag.

Øi, Ø. (hovedred.) (1987) *Norges Sjøatlas*, Oslo, Nautisk Forlag A/S i samarbeid med Statens kartverk – Norges sjøkartverk.