



# Skottebrygga

**Hvorfor bør Skottebrygga framheves som maritimt kulturminne i Larvik og hvordan kan kulturminnet bevares?**

Elin Kragset Vold | Bacheloroppgave i historie | 17.04 2023

Antall tegn: 49 025

*"Havet er nærværende! Dette kan staa som en karakteristikk av, en inskripsjon over Larvik. Jeg kjenner neppe en eneste by i landet, hvor havet er mer nærverende. (Klaveness, 1962)*

<b>Innledning</b>	s. 2
<b>Del 1:</b>	
<b><u>Offentlige retningslinjer for å bevare kulturminner generelt og Skottebrygga spesielt</u></b>	
1.1 Engasjement, bærekraft og mangfold i bevaring av kulturminner	s. 6
1.2 Lokale planer for Skottebrygga	s. 7
1.3 Skottebrygga - et verna kulturminne?	s. 8
<b>Del 2:</b>	
<b><u>Larvik havns historie og Larviks maritime identitet</u></b>	s. 9
2.1 Larvik havns historie	s. 9
2.2 Skottebryggas opprinnelse	s. 12
2.3 Peter Norden Sjølling og Skottebrygga	s. 13
2.4 Sverdrupmoloen	s. 14
2.5 Colin Archer og Skottebrygga	s. 16
2.6 Livet i havna og i Skottebrygga	s. 18
2.7 En ny tid	s. 20
<b><u>Del 3: Diskusjon</u></b>	
3.1 Hvorfor er Skottebrygga et vesentlig maritimt kulturminne i Larvik?	s. 22
3.2 Hvordan kan Skottebrygga bevares?	s. 23
3.2.1 Det materielle kulturminnet?	s. 24
3.2.2 Det immaterielle kulturminnet?	s. 26
4. Avslutning	s. 28
Litteraturliste	s. 29

## **Innledning**

I den østlige delen av Larviks strandpromenade ligger småbåthavna Skottebrygga. Strandpromenaden er et populært utfartssted for Larviks befolkning og turister. Mange stopper opp ved Skottebrygga og ser når båtene kommer inn og legger til i den trange havna. Når båteierne lakker, tørker seil eller skifter bordganger står folk på brygga og spør om historien. I kommunens strategier er det vedtatt at Skottebrygga skal bevares som historisk havn. Det finnes historiske båter i havna, men også et stort uutnyttet potensial i å gjøre havna til et maritimt kulturminne befolkningen kan være stolte av.

Larvik har en rik maritim historie og Skottebrygga inngår i et kulturmiljø som fremhever byens særegenhet. Som eneste by i Norge eide danske grever byen og havnas grunn, og styrte utviklingen fram til unionsoppløsningen.

Skip inn og ut av Larvik havn har vært sentralt for bydannelsen. For at båtene skulle komme inn til land å få losset handelsvarer, jernmalm og ballast, og lastet tømmer, jernprodukter, fisk, isblokker og stein, var båtene avhengig av et trygt sted å ankre eller legge til. På grunn av den åpne fjorden inn fra Skagerak, har ei trygg havn vært en større utfordring i Larvik enn for mange andre havnebyer, men båttrafikken har ikke vært mindre av den grunn.

Havna, som omfatter hele den vide bukta innerst i fjorden, har vært bindeleddet mellom den viktigste transportveien, havet, og innbyggernes levebrød i byen.

Skottebrygga er den eldste menneskeskapte, offentlige havna i Larvik sentrum. Den ble påbegynt i 1754 og ligger i det kommunedelplanen 2021-2033 kaller "Gamlebyen". I dette området ligger flere viktige kulturminner, som losskøyta *Fritjof II* fra 1896, lystbåten *Jærbuen* fra 1898, andre historiske båter, redningsskøyta *Stavanger* og Colin Archers beddinge der verftet hans lå. I tillegg til de maritime kulturminnene, ligger Colin Archers barndomshjem på Tollerodden, Larvik kirke, den gamle tollboden, det gamle hospitalet, Herregården og Herregårdshagen like ved havna.

Før jernbanen kom i 1881 og danskeferja i 1937, lå det staselige skipperhus i en vid halvmåne innerst i fjorden. Foran husene gikk Storgaten, hvor innbyggerne promenerte på søndagene, og på andre siden av hovedgaten lå hagene og tømmerlagrene ned mot stranda.



Skottebrygga er den vesle havna i enden av strand-promenaden.

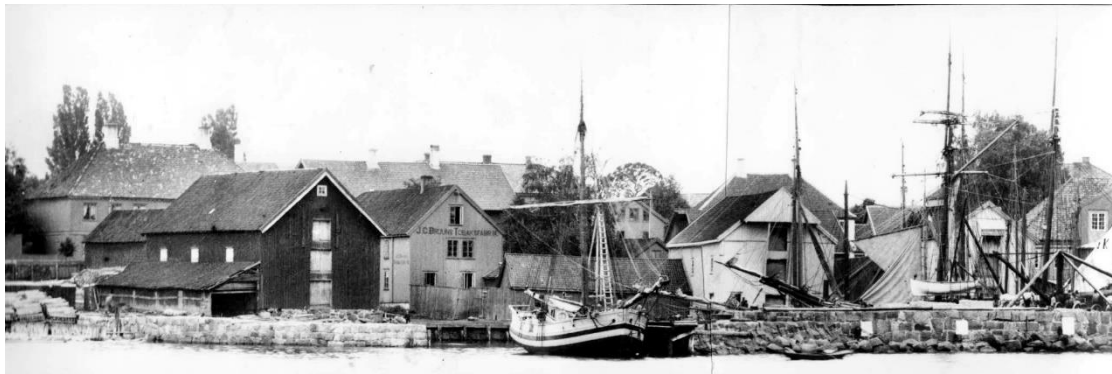
For å få plass til jernbane og ferjekai, med voksende behov for biloppstillingsplasser og bygninger, ble stadig større områder i indre havn lagt under betonglokk og asfalt. Stranda, svabergene og de gamle hagene innerst i Larviksfjorden ble mindre viktige enn moderniseringens behov for effektiv kommunikasjon på slutten av 1800-tallet. Fiskebrygga ved Vestre brygge er lagt under betong, men Skottebrygga eksisterer fortsatt, som et forsømt minne fra den gang jekter og små frakteskuter drev handel langs kysten. De store sjøbodene inn til Skottebrygga er borte. En stor parkeringsplass og mer eller mindre vedlikeholdte plastbåter og trebåter skaper et uryddig inntrykk.



Skottebrygga i dag har et potensiale i seg til å kunne representere Larviks maritime kulturarv. I dag preges havna av biler og moderne båter. Foto Ukjent.

Det vil alltid være debatt om hvilke kulturminner som skal bevares. Det er ikke mulig å bevare alle. I denne oppgaven vil jeg argumentere for hvorfor Skottebrygga bør bevares som kulturminne i et helhetlig kulturmiljø. Første del av oppgaven tar for seg nasjonale, regionale og lokale føringer for bevaring av kulturminner generelt og for

bevaring av Skottebrygga spesielt. Den første delen baserer seg i stor grad på såkalt «grå litteratur», rapporter, strategidokument og vedtatte planer. I del to vil jeg se nærmere på Larvik havns maritime historie. For å bevare Skottebrygga som kulturminne, er det nødvendig å kjenne til havnas historie. Historiebevissthet skaper engasjement for å bevare. Del to bygger i hovedsak på lokalhistoriske verk. I siste del av oppgaven vil jeg, på bakgrunn av del en og to, drøfte hvorfor Skottebrygga bør fremheves som maritimt kulturminne i Larvik. Det er politisk bestemt at havna skal bevares som historisk havn, men det er lite oppmerksomhet rundt hvorfor det er viktig og hvordan det kan gjøres. Jeg vil takke rådgiver for kulturminner og stedskaping Ellen Margrethe Devold i Larvik kommune, konservator Ane Ringheim ved Larvik museum og veileder Anita Norli ved USN for gode innspill til oppgaven.



Skottebrygga trolig i andre halvdel av 1800. Sjøbodene ble revet i 1948. Foto utlånt av Larvik museum.

## Del 1

### Offentlige retningslinjer for å bevare kulturminner generelt og Skottebrygga spesielt

I Lov om kulturminner §1 står det:

«Kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Det er et nasjonalt ansvar å ivareta disse ressursene som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og fremtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet» (Klima- og miljøverndepartementet, 1979)

Identitet er den man *er*, selvbilde eller selvopfatning. Identitet har også en sosial dimensjon som knyttes til geografiske, sosiale og kulturelle fellesskap. Et spennende spørsmål er om et kulturminne som Skottebrygga kan bidra til nålevende og fremtidige generasjoners identitet, til egen selvforståelse, opplevelse og trivsel. I følge Regjeringa.no er "eit kulturminne spora etter menneska som har levd før oss, deira liv og virke» (Regjeringa, 2020). Fylkeskommunen beskriver kulturminner som «et kikkhull til fortiden og inspirasjon til fremtiden» (Vestfold og telemark fylkeskommune, 2022). Begrepet kulturarv brukes om hele den historiske plattformen samfunnet står på og omfatter både immaterielle og materielle kulturminner. Et kulturmiljø er et område der flere kulturminner inngår i en større sammenheng (Klima- og Miljøverndepartementet, 2020). Skottebrygga inngår som en del av en større sammenheng i Larviks «gamleby» som er vedtatt skal bevares. I kommunedelplanen for Larvik by 2021-2033 står det at "Skottebrygga utgjør et helhetlig kulturmiljø som dokumenterer grevskapshistorien og den maritime historien tilbake til 1600-tallet, og skal bevares" (Larvik kommune, 2021). At Larviks byråkrater og folkevalgte har vedtatt at Skottebrygga skal bevares, viser at havna har en vesentlig plass i den by historien som *Gamlebyen* skal fortelle, og en betydning for innbyggernes opplevelse av tilhørighet, identitet og trivsel.

## **1.1 ENGASJEMENT, BÆREKRAFT OG MANGFOLD I BEVARING AV KULTURARV**

I Stortingsmelding 16 (2019–2020), Nye mål i kulturmiljøpolitikken, setter Klima- og Miljøverndepartementet tre nye kulturmiljøsmål: *Engasjement, bærekraft og mangfold* (Klima- og miljødepartementet, 2020). Stortingsmeldingen slår fast at kulturarv angår alle. Norge var tidlig ute med å ratifisere Faro-konvensjonen i 2008 som "understreker menneskers rett til å ha en kulturarv, rett til å tolke egen historie og definere egen kulturarv" (Klima- og miljødepartementet, 2020). Konvensjonen passer godt inn i Norges demokratiske tankesett og lange tradisjon for frivillig engasjement og innsats for å bevare kulturarv. I Larvik finnes en lang rekke enkeltpersoner, historielag og organisasjoner som arbeider aktivt og frivillig med å ivareta kulturminner. I Larviks *Gamleby* har det organiserte frivillige engasjementet i større grad vært rettet mot bygninger enn mot maritime kulturminner. I Skottebrygga er det mange med stort

engasjement for båtene, men ingen organisert innsats for selve havna. Skottebrygga er per i dag ei kommersielt drevet småbåthavn under Larvik havn KF. Dette kommunale foretaket driver Norges nest største containerhavn. Hovedfokuset i Larvik havn KFs strategiplan, som ble vedtatt av havnestyret 22.04 2022 og i kommunestyret 14.07 2022, er å redusere utslipp av klimagasser, legge til rette for skipsfarten og bidra til verdiskapning og vekst (Larvik Havn KF, 2022). Dette er mål som gir god retning for drift av ei stor containerhavn, men som i mindre grad er med på å utvikle et historisk kulturminne som ivaretar maritim identitet, stolthet og tilhørighet til byens historie. I Larvik kommunes kulturplan 2018 – 2028 har kommunen som mål å «Øke befolkningens trivsel og tilhørighet til Larvik ved bruk av kulturelle virkemidler i stedsutviklingen og med kultur som drivkraft styrke Larviks stedsidentitet og attraktivitet» (Kulturavdelingen, 2018, s. 23).

Med over 120 km kystlinje er Larviks historie og kulturarv preget av det maritime og utnyttelse av havet i både nærings- og rekreasjonskontekst. Thor Heyerdahl og Colin Archer har i stor grad bidratt til å plassere Larvik på kartet som en kommune med rik maritim historie. Steder som Stavern, Mølen, Kyststien og Svenner er unike steder som betyr mye for mange. For i tillegg til nærings- og rekreasjonsperspektivet handler det også om identitet og tilhørighet. Dette viser seg blant annet gjennom bosettingsmønsteret der fler og fler søker mot sjøen. Identitetene, historikken og tilhørigheten innbyggere har til kysten og havet, må ivaretas i utviklingen av Larvik» (Kulturavdelingen, 2018, s. 23)

Kulturplanen nevner at det er behov for styrking av ressurser og kompetanse på dette fagfeltet for at kommunen skal kunne ivareta sine forpliktelser i å bevare og formidle kulturarven og være en sentral aktør og pådriver i samarbeidet med frivillige organisasjoner (Kulturavdelingen, 2018, s. 27). Selv om kommunen ikke har nok ansatte til denne oppgaven, er det utvilsomt både et offentlig ønske og vilje fra Kulturavdelingen i Larvik, fra fylket og staten til å bevare et maritimt kulturminne som Skottebrygga. Det er også et potensiale i den gamle havna til å samle frivillig engasjement, for å gi de som bruker området mulighet til å tolke egen historie og definere egen maritime kulturarv i kulturmiljøet *Gamlebyen*.

## **1.2 LOKALE PLANER FOR SKOTTEBRYGGA**

Larvik kommune har lagt ned et omfattende strategiarbeid med flere forslag til hvordan utvikle et helhetlig og historisk kulturmiljø i Larviks gamleby fram mot 2040. I prosjektet Attraksjonskraft Herregården/Tollerodden er Skottebrygga en sentral del og blir i alle forslagene betegnet som historisk havn. Forslagene er lite konkrete i hva som menes med historisk havn, men Skottebrygga nevnes ofte i sammenheng med Colin Archer og Sjøfartsmuseet. Felles for alle forslagene er at Gamlebyen skal være en «Arena for opplevelser med utgangspunkt i grevskapshistorien, den maritime historien og hagekunsthistorien (Larvik kommune, 2021). Den maritime historien skal dermed utgjøre én av tre hoveddeler i den «nye» gamlebyen. Andre mål som blir lagt til grunn for utviklingen i området, er at de kulturhistoriske verdiene skal løftes fram. Det skal være inkluderende sosiale møteplasser med opplevelser og aktiviteter innen kunst, håndverk og kulturhistorie. Områdets historie skal være plattform for nye ideer. Spesielt for Skottebrygga foreslås det at havna skal utvikles som bryggemiljø med fokus på rekreasjon og service, maritim historie og maritime aktiviteter, håndverksmiljø, servicebygg, servering, Sjøfartsmuseet og Colin Archer-senter. Et overordnet mål for området er maritim formidling og rekreasjon (Larvik kommune, 2021).

## **1.3 SKOTTEBRYGGA - ET VERNA KULTURMINNE?**

I Kulturminnelova står det at byggverk, deriblant havner, som er fra før 1537 er automatisk fredet (Klima- og miljøverndepartementet, 1979). Lenger nede i loven står at «Automatisk fredet er de til enhver tid erklærte stående byggverk med opprinnelse fra perioden 1537-1649, ...». Skottebrygga ble påbegynt i år 1754 og er dermed ikke et automatisk freda kulturminne. Det som i midler tid *er* vedtatt av fylkeskommunen og avmerket i kommunens kart, er at bunnen i Skottebrygga og utenfor strandpromenaden vest til Østre brygge, har status som automatisk freda arkeologisk kulturminne. I havneområdet (under vann) er det funnet store mengder brekkasjer fra seilskuter, kritt Piper, keramikk, fajanse og tegl (Riksantikvaren, u.d.) I Skottebrygga er det sand, mudderbunn, strøm og bølger som gjør at havna jevnlig må mudres for at båter med kjøl skal kunne gå inn. Det arkeologiske bevaringsvedtaket kan komme i konflikt med vedtaket om at Skottebrygga skal bevares som historisk havn, spesielt dersom man tenker bevaring av kulturminnet gjennom aktiv bruk av havna.



I nasjonsbyggingen etter 1814 var det først og fremst bondekulturen som ble fremhevet som typisk norsk. Til tross for at flere flyttet til kysten, og fiske og skutefrakt økte sterkt på 1800-tallet, var det ikke før på 1970-tallet at kystkultur gradvis ble en større del av den nasjonale historiefortellingen og kulturminnevernet. I Larvik er for eksempel nesten 200 sætrer på Riksantikvarens liste over kulturminner i kommunen, men ikke et maritimt kulturminne som Larviks første offentlige havn, Skottebrygga (Riksantikvaren, u.d.). Denne skjevheten og bekymringen for kystens kulturminner kommer frem i flere offentlige dokumenter: «en viktig del av kystens kulturhistorie og kulturminner knyttet til fiskenæring er bare i beskjeden grad tatt vare på gjennom innsats fra offentlig kulturminnesatsing» (Klima- og Miljødepartementet, 2001). I følge nasjonale og lokale retningslinjer er det mange argumenter for å utvikle Skottebrygga som et selvstendig kulturminne. Skottebryggas historie kan ikke sees løsrevet fra Larviks eller Norges maritime historie. Den vesle havna er en integrert og vesentlig del av Larvik havn, og av Larviks maritime kulturarv. For å forstå Skottebryggas betydning som kulturminne må vi ha kjennskap til havnas historie.

## Del 2

### Larvik havns historie og Larviks maritime identitet

*«Larvik er saaledes en aapen by. Havet gjør sine gjerninger ikke alene utenfor, men like ind til dens husvegger. Baatene sliter i sine fangliner, fartøiene hygger seg i sine fortøyninger, og dønningen underholder en evig syssel i mellem bryggenes pilerer, langs havnens strænder. Havet høres, havet føles. Den veldiges nærvær er uomtvistet.» (Klaveness, 1962, s. 14)*

#### 2.1 LARVIK HAVNS HISTORIE

Bukta innerst i Larviksfjorden ble brukt som havn lenge før Skottebrygga ble til. Allerede på 1200-1300 tallet ble det skipet ut tømmer til Tyskland, Holland og England (Johnsen, 1962). Larviks beliggenhet forklarer hvorfor byen kom tidlig i gang med eksport av tømmer. De store skogdistriktene rundt byen med to gode fløtningselver og en kort, bred fjord, gjorde at skutene raskt kunne komme inn til land for å laste om bord trelast. Trelasteventyret i Larvik og rundt Skagerak ble utløst av at Hollenderne i 1443 fikk rett til å drive handel i Norge. I Larvik var det mye bøk og

eik, som var etterspurt byggematerialer til hus, skip, diker og brensel (Aske & Stalsberg, 2008). Båtene seilte så langt inn i fjorden de kunne og la seg for anker. Ballast ble losset og tømmeret dratt ut fra stranda eller elvemunningene av roprammer og lastet om bord i skutene. På 1600-tallet var antall skuter på Larvik havn så stort at byen i 1633 ble eget tollsted. Fra 1684 etablerte tolleren seg i hovedhuset på Tollerodden. Selv om Larvik var ladested under Tønsberg økte handel og velstand raskere i Larvik enn i Tønsberg på 1600-tallet på grunn av byens gunstige beliggenhet (Johnsen 1962, s.57-58).

Da Laurwigen grevskap ble opprettet 29. september 1671 ble Larvik egen kjøpstad og grev Ulrik Fredrik Gyldenløve bygget sin staselige herregård med stort hageanlegg ned mot Karistranda ved Tollerodden. Til grevens tredje bryllupet i 1677 stod Larvik kirke klar på toppen av odden (Johnsen, 1962). Før greven bygget sin residens innerst i Larviksfjorden, var det usikkert hvor byen skulle ligge. Det var bedre havn i Hølen på østsiden av fjorden, med lett tilgang til tømmer som ble fløta ned Lågen.

Gyldenløve skrev i et brev til halvbroren, kong Kristian V, i 1665 at han mente Tønsberg by burde flyttes til Hølen (Blix, 1962, s. 57). Dette ble det ikke noe av og Larvik by ble av greven definert som Stranden (senere Storgaten) med de fornemme patrisierhusene innerst i den åpne bukta mellom Herregården og Lille-elva. Her i "Det rette Laurvigen" bodde byens embetsmenn, skippere, styrmenn, kjøpmenn og redere. Gyldenløve betraktet de små utstikkerne, Skottebryggene, som Herregårdens havneanlegg.

Grevens snevre avgrensning for hva som lå under kjøpstaden Larvik, betydde at de kjente fortøyningsstedene Hølen, Torstrand, Langestrand, Tenvik og Elvehavna i Farriselva, lå utenfor kjøpstaden. Larvik havn begrenset seg til området der Skottebrygga, strandpromenaden og dampskipsbryggene ligger i dag. I praksis viste det seg at de andre og bedre havnene langs fjorden fortsatt ble brukt av båter og skip som kom inn for å laste og losse varer, i første rekke tømmer og jern. I havneområdet til "Det rette Laurvigen" besto havnen av fortøyningsringene på "Toldbjerget" og pælene langs stranden innerst i fjorden (Aske & Stalsberg, 2008, s. 20). I boken *Drømmen om en havn* skriver Aina Aske og Gro Stalsberg at greven, som eier av byen og den fremste næringsdrivende, «skapte en situasjon som var svært forskjellig fra andre byer i Norge. Disse forholdene påvirket utviklingen av havnen og havnens

virksomhet» (2008, s. 20). At greven etablerte seg i Larvik, skapte i starten økt virksomhet. De gode konjekturane i andre halvdel av 1600 gjorde at skipsfart og handel tok seg kraftig opp, i Larvik som i andre kystbyer. Borgerne på Storgaten ble rikere, og folketallet økte (Johnsen, 1923, s. 56).

«Dog træder skyggesidene ved grevskapets opprettelse allerede nu frem. Det viste seg under Gyldenløve og endnu langt mere senere, at grevens politiske makt og økonomiske privilegier og hele overmæktige stilling stængte for byens utviklingsmuligheter. Ja, at det for en stor del avhang av grevens naade, om borgerne skulde faa beholde den næring de smaat om senn var kommet i besidelse av.» (Johnsen, 1923, s. 56)

Grevene i Larvik var mest opptatt av inntekter fra virksomhetene i Larvik for å kunne opprettholde luksuslivet ved hoffet i København. Det skal sies at grevene gjorde noe for å bedre havneforholdene. Gyldenløve opprettet i 1690 en stilling som havnefogd som skulle avkreve skipene avgift for bruk av påler og fortøyningsringer og sørge for at de ble holdt vedlike. Stillingen ble ikke fulgt opp og i lange perioder var byen uten havnefogd og uten vedlikehold av pålene og ringene (Aske & Stalsberg, 2008).

Salg av tømmer og jernprodukter gav grevene gode inntekter (Johnsen, 1962). Skattetrykket for byens borgere ble dermed høyt siden tollinntektene til kongen var høye. Problemet var at det var greven, som eide skogene og jernverket, som tjente mest i byen, og greven betalte ikke skatt. Da Larviksborgerne fikk pålegg om å betale 300 spesidaler for å bidra til gjenoppbyggingen av Viborg, som brant i 1726, samlet de seg for å protestere. Når det kom til stykket våget de ikke å be om at greven skulle være med å betale skatten, slik de først hadde tenkt. I stedet sendte de et bønnskrift til biskopen i Tønsberg og ba om skattelettelse. De fikk avslag og klaget senere til greven i København. Der ble saken liggende og Larviksborgene måtte pent betale skatten. (Blix, 1962, s. 173). Stranden innerst i fjordbunnen var fremdeles, midt på 1700-tallet, ubrukelig som havn bortsett fra noen fortøyningspeler som hadde stått der fra gammelt av.

Opplysningstidens ideer på 1700-tallet fant også veien til den eneveldige kongen av Danmark-Norge. Nye tidsmessige idealer skulle innføres i tvillingrikets økonomiske,

sosiale og kulturelle utvikling. I 1735 slo en kongelig forordning fast at ethvert kjøpsted skulle ha sin egen havnekommissjon (Kystverkmusea, u.d.).

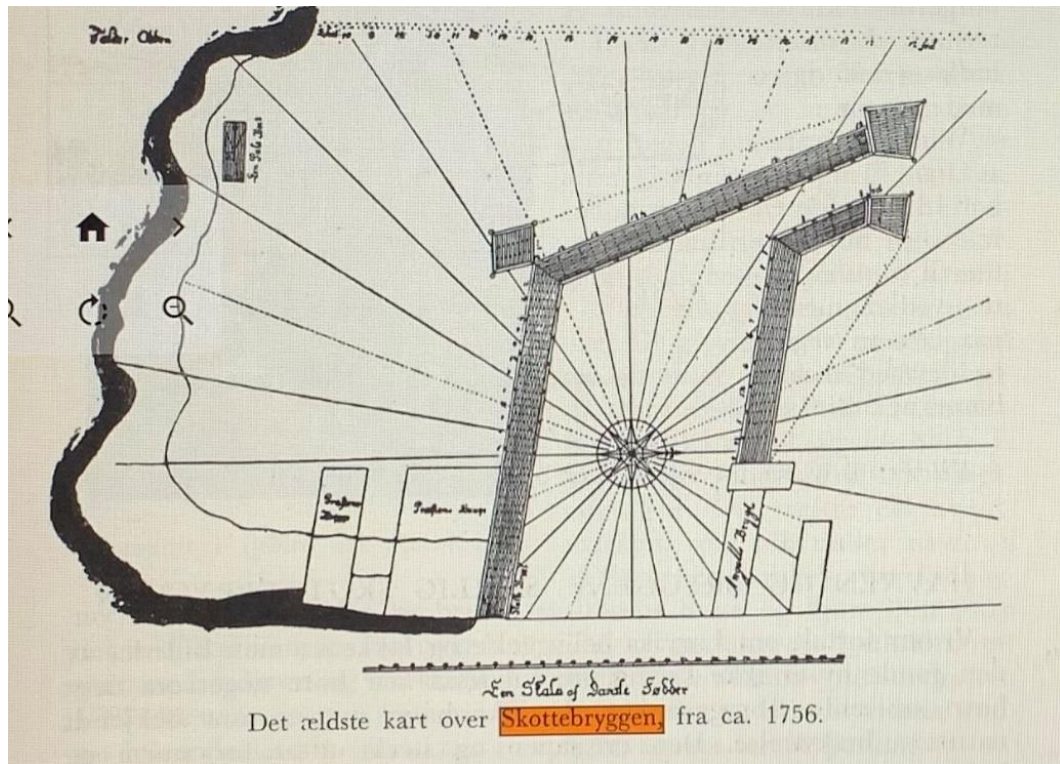


Larvik sett fra sjøsiden i 1785. Bilde utlånt av Larvik museum.

Det var utvilsomt stort behov for at noen tok ansvar for tryggere havneforhold i Larvik. Oscar Albert Johnsen skriver i Larviks historie bind 1 at: "Larvik havn savner som bekjent naturens beskyttelse. Den er aapen og sterk utsatt for storm og bølger især ved sydostlige vinde». Han legger til at det «ikke fantes et eneste indelukket basin hvor baater og mindre fartøier kunne finde en tryk havn" (Johnsen, 1962, s.285). Byens handelsborgere ønsket at havnekommissjonen skulle utbedre bryggene på begge sider av utløpet til Farris eleven, der jernverket ekspederte sine skip med jernmalm og jernprodukter. Borgerne mente at bryggene også kunne brukes til lastning og lossing av andre varer, som gavnet byen. Greven eide jernverket og bryggene og aviste forslaget, men gav isteden havnekommissjonen tillatelse til å bygge "moloer" ved Tollerodden i 1754 (Johnsen, 1962).

## 2.2 SKOTTEBRYGGAS OPPRINNELSE

Byens første offentlige havn, Skottebryggen, ble en stor og kostbare affære da den stod ferdig i 1756. Havnekommissjonen betalte 2890 riksdaler (Johnsen, 1962, s. 286) og måtte låne mer enn halvparten fra havnekassene i Skien, Drammen og Kragerø.



Tegning av den første Skottebrygga (Johnsen, 1962, s. 286)

I en beskrivelse fra slutten av 1750 årene står det:

«...siden den tid har været en stor hærlighet ved dette sted baade i henseende til den tryghet smaa fartøier samt jægtter og baade derudi fant, saa og fordi fatøiernes indehavere ladninger saa bekvemmeligt kunne udlosses paa bryggen og føres i land» (Aske & Stalsberg, 2008, s. 32).

Navnet *Scaate-bryggen* finnes på et kart fra 1786 og kan komme av ordet *skottebjelker*, en type takstoler som ble eksportert til Skottland. Det kan også komme av verbet å *skåte*, som betyr å ro i den retningen man sitter (Nyhus, 1999, ss. 511-512). Konservator Aina Aske mener navnet stammer fra Morten Skott. I folketellingen fra 1623 finnes navnet Morten Skott, en leilending under Fresjegodset som bodde i den østlige delen av stranda, omtrent der Skottebrygga ligger i dag (Vold, 2021).

Det gikk bare to år før vinterstormene hadde brutt ned Skottebryggas tremoloer. I 1790-årene var kaptein Løwenørn på befaring og noterte: Laurvig har en meget maadelig havn og trenger høilig til en landingsbrygge for baade og skibe til derved at

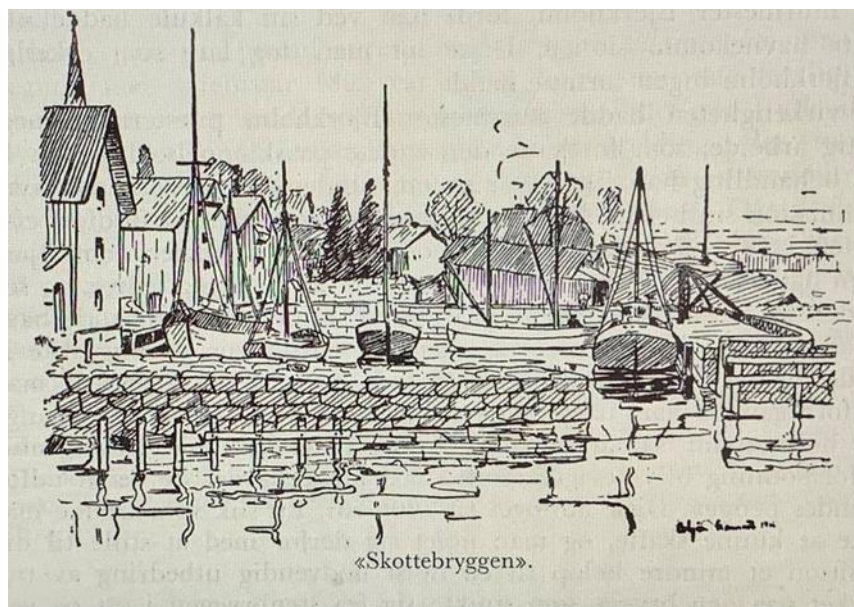
losse og lade. Udenfor de saakaldte Toldbjerge er et anleg til en saadan brygge, men det er ved stormveir og af den brydende sø aldeles ødelagt (Aske & Stalsberg, 2008, s. 33).



Skottebrygga med småbåthavn på østsiden, der det i dag er fylt ut for restaurantdrift. Foto utlånt av Larvik museum.

Man kan spørre seg hvorfor byens borgere, som hadde mest bruk for havnen, ikke satte den i stand selv, slik de gjorde det i nabobyene, men ventet på at Havnekommisjonen skulle bli ferdige med å planlegge og bevilge penger. En mulig årsak kan være at det var greven som eide byen. Innbyggerne i Larvik var trolig vant til at han, som grunneier, skulle bidra til å utbedre havna. I 1803 var to av medlemmene i havnekommisjonen leie av å vente og la ut det som manglet for å få reparert moloene og mudret havna. I 1806 kunne Skottebrygga ta imot båter med kjøldybde på 9 fot, nesten tre meter dyp på det grunneste. Det vil si at havna var dypere enn den er i 2023. Kanskje viser det at grevens «grep» på byens borgere var i ferd med å avta. Den siste greven i Larvik, Fredrik Ahlefeldt Laurvig, levde et utsvevende liv og var mer opptatt av grevskapet Langeland, hvor han bodde i Trankær slott. I 1805 halverte han gjelda si ved å selge Laurvig grevskap til kongen. Da kong Fredrik 6, mistet Norge i Kieltraktaten i 1814 beholdt han Laurvig grevskap som sin private eiendom. Et lite stykke Danmark i Norge. I 1835 solgte han eiendommen til den danske advokaten Fredrik Wilhelm Treschow (Rian, 2021, s. 36).

## 2.3 PETER NORDEN SØLLING OG SKOTTEBRYGGA



Tegning av Skottebrygga fra Larvik historie, bind 1 fra 1962 (Johnsen, 1962)

De fleste har hørt om båtkonstruktøren Colin Archer, men færre har hørt om Peter Norden Sølling som også konstruerte båter ved Skottebrygga. Etter engelsmennenes «flåteran» i København i 1807, hvor Danmark-Norge etterpå gikk inn i Napoleons krigen på Frankrikes side, sørget engelskmennene for å blokkere all skipstrafikk til Danmark. I Larvik fikk vi våre lokale helter á la Terje Wigen. Da matmangelen ble prekær i 1813 rodde og seilte Nils Larssøn fra Halle Mølle i den åpne seilbåten sin til Danmark og kjøpte 40 tønner rug, uten å bli tatt av engelske krigsskip. Peter Norden Sølling ble sentral i Larviks kapervirksomhet mot engelske skip. Kapertrafikk var sjøkrig med private, væpnede båter mot engelske skip. Sølling var dansk kommandørkaptein og reder i Larvik fra 1801 til 1815. I Larviks historie bind 1, blir han omtalt som «dekslodsbaatens bekjente oppfinder» (Johnsen, 1962, s. 446). Sølling sjøsatte totalt 29 dekslodsbaater de 14 årene han bodde i Larvik. Han var, som Colin Archer 50 år senere, opptatt av at årsaken til losenes mange drukningsulykker skyldes gammeldagse åpne båter (Johnsen, 1962, s. 447). Søllings losbåter med dekk, ble effektive og raske båter i kapertrafikken. Ved innseilingen til Skottebrygga lå det tidligere en stor stein cirka en favn under vann som ble kalt Sølling-stenen.

Fortøyningsringen like øst for havna ble av eldre larviksfolk kalt Søllingen. Dette kan tyde på at Sølling bygde sine båter i eller like ved, Skottebrygga (Nyhus, 2015, s. 73).

## 2.4 SVERDRUPMOLOEN

Man skulle tro at Skottebrygga var bra beskyttet der den lå i le for Tollerodden, men tilfelle er at moloene lå, og ligger fortsatt, utsatt til for grov sjø. Stadig vedlikehold gjorde at avgiften for å bruke havna måtte heves i 1825. Fire år senere ødela en kraftig vårstorm den ene armen på moloen og havnekommisjonen vedtok å bygge opp igjen moloen i gråstein og mur. Den stod klar i 1833 men bare to år senere hadde kraftige stormer brutt ned den nye mur- moloen.



Hollenderkoffer ved Skottebrygga med Sverdrupmoloen i forgrunnen. Foto utlånt av Larvik museum

Dette var dårlig nytt for hollenderkoffer, jekter og andre småfartøy som var avhengig av beskyttelsen i havna. Skipsfarten var en av Larviks viktigste inntektskilder og en trygg havn var en forutsetning. I 1835 eksporterte Larvik 2/3 av Norges trelast til Holland, der dikebyggingen gikk for fullt og byer som Amsterdam ble bygget på trepåler (Aske & Stalsberg, 2008, s. 61).

På 1840-tallet flyttet den unge og radikale sakføreren Johan Sverdrup til Larvik, noe som skulle endre byens karakter. Fra å være en gammel grevskaps by med en



underdanig befolkning, ble borgerne i Larvik oppildnet til å tenke og mene selv. I 1837 ble formannskapslovene innført og for første gang skulle innbyggerne i Larvik styre seg selv i et eget folkevalgt kommunestyre. I 1846 ble det foreslått å bygge en «breakwater» molo fra Tollerodden ut i fjorden for å beskytte Skottebrygga. I 1849 ble Johan Sverdrup ordfører i Larvik og en av hans mange kampsaker ble moloen som etter hvert fikk navnet Sverdrupmoloen. Etter mange runder i det nye politiske systemet bestemte kommunestyret i 1854 å bygge moloen. Budsjettet ble satt til 20 000 spesidalere. Men steinene som ble dumpet ved Tollerodden forsvant i dypet lenge etter at moloen skulle vært ferdig. Grunnen var ustabil, prosjektet overskred alle rammer og skattene måtte økes. En ny avis ble opprettet for å være med i debatten. Det konservative *Laurvig blad* gikk til frontalangrep på den radikale venstreavisa *Amtstidene*, som hadde kjørt debatten i flere år. Etter mye kritikk stoppet kommestyret arbeidet med ny molo, mens den fortsatt bare var en ubrukelig liten stubb ut i fjorden og Johan Sverdrup fikk skylden for fadesen (Hansen & Hansen, 2006, s. 18).

## 2.5 COLIN ARCHER OG SKOTTEBRYGGA



Colin Archers verft på Tollerodden. Sjøbodene i bakkant av Skottebrygga sees til venstre i bildet. Foto utlånt av Larvik museum.

På 1890-tallet ble det igjen forsøkt å få på plass en ny molo for å være med i konkurransen om å få de nye dampskipene til å ligge like lenge i havn i Larvik som i nabobyene. Denne gang med verftseier Colin Archer i komiteen. Men, formannskapet mente det var for kort tid siden skandalen med Sverdrupmoloen og stemte nei til et nytt prosjekt. Konstruktøren og båtbyggeren Colin Archer satte i 1868 opp båtverft

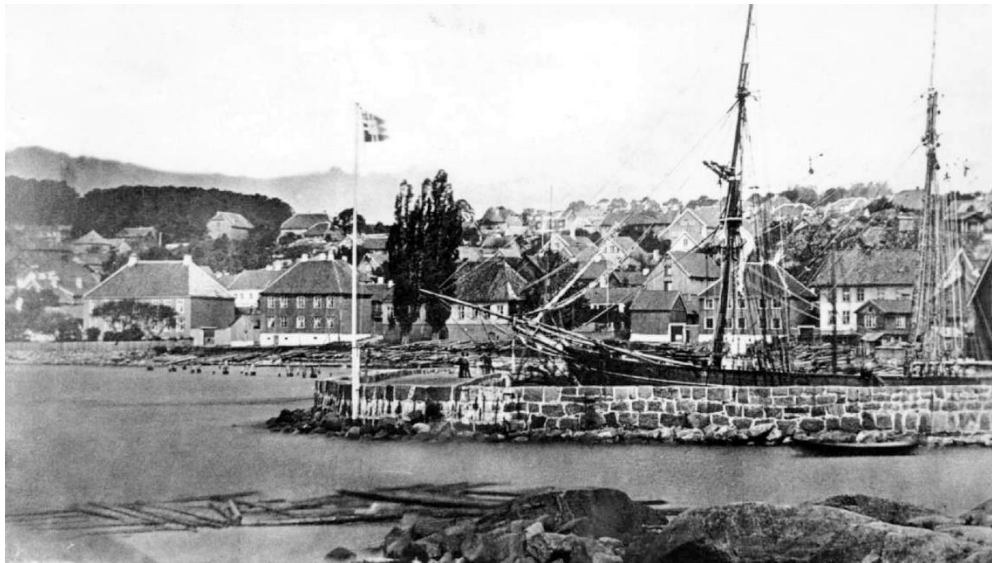
på familiens eiendom på Tollerodden, som grenser til Skottebrygga. Ifølge norsk biografisk leksikon var Colin Archer Norges fremste båtkonstruktør på slutten av 1800-tallet. Archer utviklet en ny konstruksjonsmetode for fartøy som skulle tåle dårlig vær og vanskelige seilingsforhold. I dag huskes han best for redningsskøytene han konstruerte mellom 1893 og 1909, og for polarskipet Fram (Sannes, 2022). Det få vet er at Archer bygde nesten like mange lystfartøy og regattabåter som bruksbåter. Han var opptatt av seilingsfart så vel som sjødyktighet og leverte konstruksjonstegninger til 69 lystbåter i tillegg til 72 los- og redningsskøyter (Nyhus, 2015). De fleste båtene han tegnet ble bygget på andre verft enn på Tollerodden. Det er ingen direkte sammenheng mellom Colin Archer og Skottebrygga, annet enn at Archers eiendom grenset til Skottebrygga. For byen er det heldig at to områder av stor historisk verdi ligger side om side. I dag er Colin Archer kjent over hele verden. Betegnelsen «Colin Archer-båt», betyr for mange ei solid skøyte som er spiss i begge ender.



Colin Archers verft ligger til høyre i bildet, like øst for Skottebrygga. Bilde er utlånt fra Larvik museum.

## 2.6 LIVET I HAVNA OG I SKOTTEBRYGGA

De immaterielle kulturminnene, aktiviteten og livet i den vesle havna er avhengig av de fysiske omgivelsene – det materielle kulturminnet. Både det immaterielle og det materielle er sentrale i begrepet kulturarv og viktig å ha kunnskap om i arbeidet med å bevare kulturminnet.



Midt på 1860-tallet var det stort sett hollandske båter og andre mindre frakkebåter som brukte skottebrygga. De hollandske koffene ble av Larviksfolk kaldt «sommerfuglene» siden de kom i sommermånedene. Båtene kom gjerne seks til sju turer hver sommer og ble etter hvert godt kjent i byen. Skipperne hadde ofte hele familien med og akterlugarene var innredet med gardiner og blomsterpotter. Om søndagene gikk hele familiene tur i Bøkeskogen med fargerike hollandske drakter og store tresko (Borch-Jenssen, 1944, s. 44).

Michael Leegaard forteller fra sitt barndoms Larvik på 1860-tallet om liv og røre i havnen; «... særlig om vaaren, naar skutene skulde ut på sin første tur, og om høsten naar de kom hjem for at gaa i oplag; ankerspillene klang og der hørtes munter oppsang over hele byen. Utenfor Skottebryggen laa om somrene til stadighet flere hollandske koffer, som hentet bjelker til digebygning i hjemlandet» (Leegaard, 1927, s. 15). Leegaard forteller at når de som guttunger gikk i Skottebrygga hørte de

Larvikskonene handle med hollenderne på et slags «lingua franca», en mix av hollandsk, plattysk, engelsk og Larvigenisk».

Han forteller også om dramatiske scener i den åpne og utsatte Larviksbukta. «En morgen vi skulde paa skolen, var en hollands kof drevet i land paa stranden ret ut for Prinsegaten, saa master og rigg laa tvers over Storgaten» (Leegaard, 1927, s. 15).

Leegaard forteller om større båter som skonnerten Washington, som ble reparert inne i Skottebrygga og som «under et generalt uveir hadde brukket sine forøininger». Dette viser at det da som nå blir kraftig svell når dønningen slår tilbake og inn i Skottebrygga.



Slik kan Larviksfjorden ha sett ut i 1860-årene. Da langveistraderne kom hjem fikk guttene smake kokosnøtter og fikenkaker, klatre i riggen og beslå seil. Foto ukjent

Dette var i seilskutenes glansdager før dampskipene for alvor kom i drift og det fortsatt var stor etterspørsel etter tømmer og mannskap til de store seilskipene. Men, en ny tid var på vei. Små dampskip gikk i fast rute langs kysten allerede fra 1865. Det meste av den maritime aktiviteten i Larvik havn, med store skonnerter, fullriggere, brigger og barker foregikk ute i bukta der skipene lå for anker. I Skottebrygga og Elvehavna holdt småtrafikken til. «Her laa jakter som Marcussens

jagt og «Lykkens prøve av Laurvig», og her handlet Listerskøitene med sild og brisling om høsten (Leegaard, 1927, s. 18).



Skottebrygga med en jakt som ligger inne. Sjøbodene i bakkant står fortsatt, noe som betyr at bildet er tatt før 1948. Foto utlånt fra Larvik museum.

Karakteristisk for Skottebrygga var sjøbodene som var bygget tett på bryggene. «I 1948 ble sjøbodene revet, og et markant trekk i indre havn ble borte. Skottebrygga lå tilbake som småbåthavn» (Aske & Stalsberg, 2008, s. 68)

## 2.7 EN NY TID

Mangelen på egnede brygger var et problem som vokste i takt med størrelsen på skipene og ikke minst dampskipstrafikken. I godt vær kunne de minste dampskipene legge til i Skottebrygga, men når sjøen stod på måte folk, varer og dyr fraktes ut til skipene midt i fjorden, med mindre robåter. I 1862 ble Østre dampskipsbrygge lagt ut, og syv år senere ble den forsterket og kunne ta imot dampskipstrafikken. I 1874 ble kapasiteten økt med Vestre brygge. Dampskipsbryggene ble byens samlingspunkt når dampskipene la til kai med post, varer og passasjerer til faste tider. I 1881 kom jernbanen til Larvik og stasjonen ble lagt like ved dampskipsbryggene. Det var stor optimisme og entusiasme knyttet til den nye teknologien, men også kritiske stemmer. Jernbaneskinnene ble lagt over hager og strender og kappet strandbuen hvor byens hovedgate lå. Dermed kom Skottebrygga i ei bakevje. Kanskje en heldig tilfeldighet som reddet havna fra å komme under betong. I erindringeren «Laurvig i mine guttedager», skriver Michael Leegaard om tiden før og etter jernbanen:

«Larvik var jo da en riktig vakker, koselig og samtidig livlig by, hvor der var fredelige, hyggelige mennesker og hvor alt var preget av gammel kultur. Og saa den vakre beliggenhet med det friske salt like ind på stranden, og de skjønne omgivelser...

Langs Storgaten paa strekningen fra Slutteribakken til Prinsegaten laa en række blomsterhaver ogsaa foran husene langs stranden. Indenfor de sirlige hvitmalte bølgende stakitter stod blomstrende rosehekækker, saa hele fortauget langs Storgaten duftet av roser. ... Nu er idyllen borte! Den svant med jernbanen! Utenfor haverne langs Storgaten var en temmelig bred strand med sand, og dyp singels nederst, samt stor rullesten længst oppe. Naar smaabølgerne trillet ind paa stranden en deilig solskinnsdag eller en blank maaneskinskveld, kunde man der lytte til havfruenes melodiose sang; men naar Æolus støtte sin basun fra sydøst, fornam man ogsaa der hendes mæktige brusende orgelsspil» (Leegaard, 1927, ss. 1-3).

Siden alle varer ble ekspedert fra båt, var det naturlig at byens tollbod lå der båtene kom inn. Slik hadde det vært siden 1500-tallet. Tollvesenet på 1880-tallet mente at «Skottebryggen er aldeles uskikket for dampskibe der skal ha hurtig ekspedisjon» (Aske & Stalsberg, 2008, s. 46). Byens tollbod (nå Sjøfartsmuseet) hadde ligget i Kirkestredet 5, bak Skottebrygga, siden 1850, men med forskyvningen vestover mot dampskipsbryggene og jernbanestasjonen, ble det bygget ny tollbod ved Vestre brygge og fiskebryggen i 1888. Den nye tollboden ble et nydelig bygg tegnet av arkitekt B.C. Lange, som ogsaa tegnet Larvik jernbanestasjon (Aske & Stalsberg, 2008, s. 47).

Dampskipsbryggene innerst i Larviksfjorden ligger utenfor grensen til det som i Larviks kommunedelplan betegnes som *Gamlebyen*. Det er mye historie knyttet til Østre og Vestre brygge og selv om de ikke er like gamle som Skottebrygga er de gamle dampskipsbryggene sentrale maritime kulturminner som vitner om overgangen fra seil til damp og bør behandles som maritim kulturarv i et helhetlig kulturmiljø.

Havneproblematikken ble heftig diskutert i kommunestyret i starten av 1900. Selv om Skottebrygga ble reparert og utbedret, ble det vedtatt å bygge Revkaaien i 1908 (Langeland, 1963, s. 83). Skipstrafikken økte, det samme gjorde størrelsen på båtene

og Larvik måtte ha ei havn som dekket flere behov. Da havneanlegget på Revet, ved utløpet av Lågen, ble utvidet og oppgradert og etter hvert en nasjonalt viktig containerhavn, ble det mindre oppmerksomhet rundt Skottebrygga. I løpet av 1900-tallet kom havna i bakgrunnen når nye havneløsninger ble diskutert.

I 1926 foreslo Den nasjonale ferjekommisjonen, Kanalkaia på Revet i Larvik, som naturlig anløpssted for den nye Danskeferja som var under planlegging, men ferjekaia ble lagt til Vestre dampskipsbrygge innerst i bukta (Langeland, 1963, s. 374). Den gang var det trolig ingen som klarte å forutse hvordan biltrafikken ville vokse og hvilke konsekvenser plasseringen ville få for Larvik. Fra å være en åpen by mot fjorden og havet, ble nå jernbanen og etter hvert en enorm biloppstillingsplass for Danskeferja, en barriere mellom byen og havna. I østre hjørnet av asfalten, der ferjekøen starta, lå den gamle havna Skottebryggen gjemt og glemt, helt til Danskeferja ble flyttet til Revet i 2008 og nye muligheter åpnet seg. Det ble anlagt en midlertidig park på den store ferjeparkeringa og Skottebrygga har de siste 15 årene blitt et populært sted der folk går søndagstur mellom Farris bad og parken på Tollerodden. Politikerne er samstemte i at det er viktig å bevare den gamle havna som en del av Larviks maritime kulturarv, men hvorfor er det viktig og hvordan kan det gjøres?

## Del 3

### Diskusjon

#### 3.1 HVORFOR ER DET VIKTIG Å BEVARE SKOTTEBRYGGA SOM ET VESENTLIG MARITIMT KULTURMINNE I LARVIK?

Larvik er i den heldige posisjon at byen i stor grad har den eldste offentlige havna i byen nesten intakt. Skottebrygga ligger plassert i Larviks *Gamleby* og vitner om byens strevsomme og innbringende maritime historie, om grevenes eneveldige påvirkning og folkestyrets mange diskusjoner. Ikke minst vitner havna om betydningen av havet og den globale tilknytningen. Stortingsmelding 16 hevder at: «Kulturarv fungerer som en bro mellom fortid, nåtid og framtid ved å synliggjøre et kulturelt, sosialt og geografisk mangfold fra ulike tidsperioder, og ved å få fram ulike historier og synsvinkler (Klima- og miljødepartementet, 2020).» Skottebrygga er en

slik «bro» som kan vise nåværende og framtidige generasjoner at en viktig del av identiteten til generasjonene før oss, har vært knyttet til havet.

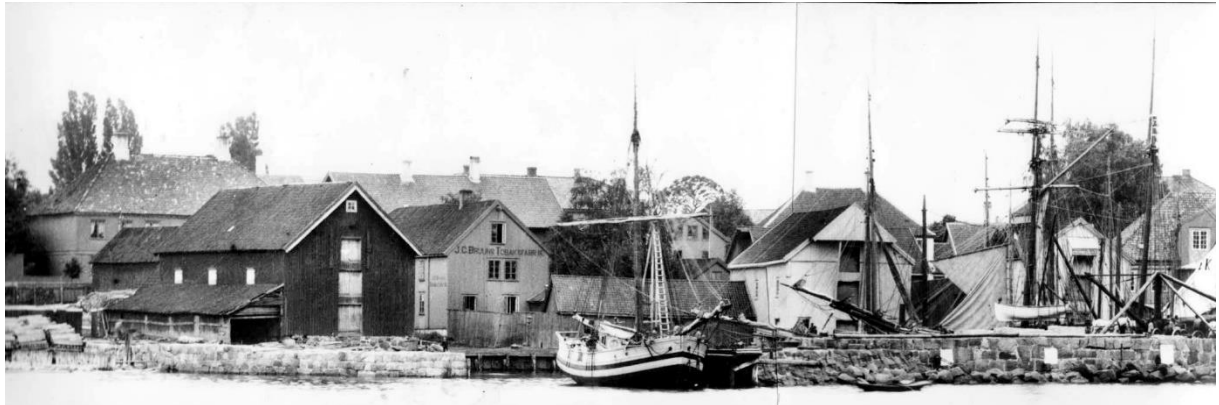
Skottebrygga er ikke en tilfeldig småbåthavn, men en sentral del i Gamlebyens kulturmiljø. I Stortingsmelding 16 fra 2020 innfører regjeringen begrepet *kulturmiljø* om områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng. Skottebrygga er det maritime kulturminnet i trekanten som utgjør Herregården med Herregårdshagen og det verneverdige miljøet på Tollerodden. I dette miljøet har *havna* vært et bindeledd mellom grevenes residens i Herregården og hoffet i København, mellom båtene og tollbetjentene i Tollboden, mellom handelsborgerne i patrisierhusene langs Storgata og skipene som handlet tømmer, mellom fiskerne og konene som gjorde innkjøp til husholdningene.

Indre havn, som blir kalt «indrefiletten» i sentrum, er attraktiv for utbyggere som vil bygge dyre leiligheter med havutsikt og «tærne i vannet». Det er ikke umulig at Skottebrygga i nær fremtid får stål, glass og betong tett innpå bryggene. På Skottebryggas molo i retning Tollerodden har det vært planer om et Colin Archer-senter og et glasshus til redningsskøyta *Stavanger*. Colin Archer og hans båtbygging er viktig for Larviks maritime identitet. Det er Skottebrygga også, som selvstendig kulturminne. Området Skottebrygga-Tollerodden har felles interesse i å ta vare på Larviks historie og fremheve den maritime identiteten. Tollerodden har derimot noe Skottebrygga mangler, en stiftelse og en venneforening som med grundig historiekunnskap og stor frivillig gjennomføringskraft viser at de kan bevare kulturminner.

Skottebrygga er et selvstendig og unikt kulturminne i Larvik fordi det er den eldste offentlige havna i byen. Den vitner om hvor viktig *havna* har vært for nordmenns historie og for at Larvik ble en by, om byens unike grevskapshistorie og Johans Sverdrups kamp, ikke bare for demokrati i Norge, men for at Larvik skulle få en sikker havn. Havnas beliggenhet ved byens strandpromenade, gir den potensial til å kunne formidle Larviks maritime historie, identitet og vise tilhørigheten innbyggere har til kysten og havet» (Kulturavdelingen, 2018). Et kulturminne med brygger og båter har også muligheten i seg til å ivareta både den materielle og den immaterielle maritime kulturarven.



### 3.2 HVORDAN KAN SKOTTEBRYGGA BEVARES?



Seilskutene, sammen med bryggene i stein og tre, og sjøbodene i bakkant, skaper miljø i Skottebrygga. Foto utlånt av Larvik museum.



Hva kan gjøres for å få tilbake noe av Skottebryggas opprinnelige preg? Hvordan skape et miljø som gir en opplevelse av Larviks maritime kulturarv? En mulighet er å opprette et Skottebrygga kystlag som lager en handlingsplan i tråd med kommunens planer og som har som intensjon å gjennomføre planene for en historisk havn. Fotograf ukjent.

#### 3.2.1 Bevaring av det materielle kulturminnet

Skottebrygga har blitt forsterket, bygd ut og reparert kontinuerlig siden de første pålene ble satt ned i 1754 og det vil være vanskelig å gjenskape et autentisk utseende fra en spesiell periode. Regjeringen har, fra et kulturhistorisk perspektiv, foreslått fire alternativer for bevaring: 1. Bevaring av autentisk form og bruk 2. Bevaring med ny

bruk 3. Bevaring med ombygging, eventuelt flytting 4. Bevaring gjennom dokumentasjon og eventuelt illustrasjon eller gjenskaping (Klima- og miljødepartementet, 2023).

Kulturmiljøet i og rundt Skottebrygga kan trolig gjenskapes ved å flytte gamle sjøboder til sin opprinnelige plassering på det som i dag er parkeringsplass. Det er også, som i eksemplet nedenfor fra Fredrikstad, mulig å sette opp nye og mindre ruvende sjøboder. Det bør lages en plan for hvordan det fysiske miljøet i Skotta kan bevare den maritime kulturarven. Når det i offentlige planer og strategier skrives om Skottebrygga som historisk havn, vil mange tenke båtene i havna. Historiske båter som lukter tjære og lakk, skaper en opplevelse av kulturhistorie. Dette blir nærmere omtalt under i avsnittet om den immaterielle kulturarven. I dag er havna en kommersiell småbåthavn under Larvik havn KF der alle typer båter kan ligge. Målene i det kommunale foretakets strategi er ikke retta mot bevaring av materielle og immaterielle kulturminner. Det er derimot målene i Larvik kommunes kulturavdeling. Dersom Skottebrygga ble lagt under Larvik kommune som kulturhistorisk havn, istedenfor under Larvik havn KF ville målet om å bevare kulturminnet bli en tydeligere rettesnor.

Mange byer har gjort mye for å bevare det maritime miljøet. To gode eksempler er Tønsberg og Fredrikstad. I Tønsberg er det bevart og bygd opp et miljø av gamle sjøboder langs bryggene som i dag huser kontorer, restauranter og aktiviteter som



skaper liv i det gamle kulturmiljøet. Tønsberg har valgt å bevare miljøet ved ombygging og ny bruk. Nå er Tønsberg kystkultursenter i gang med å gjenoppbygge repperbanen på brygga i Tønsberg.

Fredrikstad har også arbeidet systematisk med bevaring gjennom bruk. Byen oppleves å være bevisst sin maritime historien og viser stolt fram at gammel maritim kultur er en viktig del av byens identitet. Det gamle havnemiljøet gir kunnskap om hvordan folk i Fredrikstad levde før og gir «Opplevelse av stedets egenart, innspill til egen

identitet, verdivalg og tilhørighet» (Klima- og miljødepartementet, 2023). Dette er det gode muligheter for å få til i Skottebrygga i Larvik.



Nye sjøboder bygges ved bryggene på Isegran i Fredrikstad. Etter få år glir de inn i det gamle miljøet. Sjøbodene brukes til lagring av seil og utstyr for skøytene og skutene ved brygga.

### 3.2.2 Bevare det immaterielle kulturminnet i Skottebrygga

Begrepet «immateriell kulturarv» er en forholdsvis ny samlebetegnelse som ble tatt i bruk av UNESCO på 1980-tallet på før ganske ulike og atskilte fenomener som tradisjoner, folkeminne, folkemusikk, folkedans, husflid og håndverk (Kulturrådet, 2010, s. 16).

I Skotta kan den immaterielle kulturarven bevares gjennom kulturhistoriske aktiviteter, fortellinger og bruk av båtene i havna. Stortingsmelding 16 «Nye mål i kulturpolitikken», er opptatt av frivillighet, engasjement, opplevelser og bruk som fører til kunnskap om den historien vi er en del av og som har vært med på å prege oss.

De siste 250 årene har losskøyter, fiskeskøyter, frakteskuter og sjekter brukt havna.



Men ikke bare bruksbåter. Lystbåter, slik vi ser på fotoet under av Fritjof Nansens *Veslemøy*, har også vært vanlige å se i Skottebrygga. Trebåter fra fjern og nær har skapt miljøet i havna.



Fritjof II på plassen  
sin i Skottebrygga.  
Jærbuen og  
Concordia i  
bakgrunnen.

Det finnes mye frivillig engasjement for kystkultur og maritime kulturminner i Larvik. I Skotta ligger den freda losskøyta Fritjof II fra 1896 med stiftelse og venneforening som ivaretar både materiell og immaterielle maritim kulturarv. Skøyta er nyrestaurert, og får våren 2023 ny motor. Fritjof II er en del av den kulturelle skolesekken og tar hver vår med femteklassingene i kommunen ut i skjærgården. 12-åringene får se, høre og kjenne på livet om bord i ei gammel losskøyte. Fritjof II står bak Colin Archer havnefestival i Skotta, hvor havna hvert år fylles av historiske båter. Husflidslaget stiller med reipbane og viser barn hvordan de lager tau. Det spikkes, knytes og fortelles maritim historie. Fritjof II er en viktig kulturell bidragsyter og en veiviser til hva som kan utvikles videre med flere av de historiske båtene i havna. Snart er lystbåten Jærbuen fra 1898 tilbake i Skottebrygga etter mange års restaurering. Lystbåten Maribell fra 1944 har sammen med Fritjof II, vært brukt til tur og seilkurs med elever fra Thor Heyerdahl videregående skole.

Frivilligheten står sentralt i Stortingsmelding 16 (2019–2020), Nye mål i kulturmiljøpolitikken — Engasjement, bærekraft og mangfold (Klima- og miljødepartementet, 2020). En måte å bevare Skottebrygga på som kulturminne og en del av helheten i kulturmiljøet *Gamlebyen*, vil være å opprette et kystlag under Forbundet kysten. Et *Skottbrygga kystlag* som samler engasjementet rundt de historiske båtene og har som mål å fremme byens maritime kulturarv for kommende generasjoner gjennom formidling og bruk. Det frivillige engasjementet finnes, men må samles for å kunne være en samarbeidspart for kommunen, museet, Tolleroddens

venner o.l. Kulturavdelingen har ikke ansatte som kan forvalte et kulturminne som Skottebrygga, men båteierne har hjerte for havna og vil bruke de historiske båtene aktivt. Aktiviteter som vedlikehold av seil, tauverk, skut sider og dekk, bidrar til å gi folk som går langs strandpromenaden en opplevelse av at Larvik er en by som er stolt av og som tar vare på sin materielle og immaterielle maritime kulturarv. Et av FNs bærekraftsmål er å gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige (FN-sambandet, 2023). Dette vil være nyttige mål for et kystlag å inkludere i arbeidet med å bevare kulturminnet Skottebrygga. For å lykkes med bærekraftmålene må det offentlige og sivilsamfunnet samarbeide for en bærekraftig utvikling (FN-sambandet, 2023).

#### 4. Avslutning

Larvik har over 10 000 år med maritim historie. Hvor mye av denne historien som fortsatt er en del av innbyggernes identitet og tilhørighet er usikkert. Identitet må skapes og vedlikeholdes. I Norges nasjonsbyggingsprosjekt på 1800-tallet ble det tatt valg som fremhevet bondekulturen og fjellheimen som det typisk norske, på bekostning av den rike kulturen langs kysten. Ikke før på slutten 1900 ble man mer oppmerksom på å trekke fram maritim kulturarv og vise betydningen av hvor stor del det maritime miljøet har å si for nordmenns identitet. Larvik har i stor grad tatt del i å bevare sin maritime kulturarv. Gode eksempler er oppgraderingen av de tre fyrmiljøene i kommunen. Bevaring av loshavnene Kjerringvik, Ula, Nevlunghavn og Helgeroa har vært på dagsorden lenge – heldigvis. Det samme har Stavern med sin rike maritime orlogshistorie fra Fredriksvern verft. Her har Kystlaget Fredriksvern spilt en aktiv og viktig rolle i mange år. I 2022 ble Stavern kystkultursenter etablert, noe som også vil bidra til å fremheve maritime kulturminner. I Larvik sentrum har man i mindre grad vært opptatt av å bevare maritim kulturarv. I denne oppgaven har det vært et mål å rette oppmerksomheten mot sentrums maritime historie, med vekt på Larviks eldste offentlige havn, Skottebrygga. Denne vesle havna har et stort potensial i å vise det tette forholdet generasjoner før oss har hatt til havet. Nordmenns maritime



tilknytning har kanskje vært så omfattende at den har blitt tatt for gitt og dermed glemt i Norges tidligste nasjonalbyggingsprosjekt. Forholdet til havet er ikke lenger like nært, og vi må arbeide aktivt for å bevare de maritime kulturminnene som fortsatt finnes. Selv om det er vedtatt at Skottebrygga skal bevares, er det kommersielle interesser som gjør at havna fremdeles er en småbåthavn. Et forslag til utvikling og bevaring av dette sentrale maritime kulturminnet er å involvere og legge til rette for engasjerte frivillige

i å bevare Skottebrygga gjennom aktiv og bærekraftig bruk. På den måten kan kommunens planer om en historisk havn bli realisert.



Det blir aktivitet og historisk sus når skøytene inntar Skottebrygga under Collin Archer havnefestival. Kanskje kan Larvik få til denne type kulturmiljø i Skottebrygga mer enn ei helg i året.

## Litteraturliste

Aske, A., & Stalsberg, G. (2008). *Drømmen om en havn*. Larvik: Larvik Museum.

Blix, E. (1962). Larvik 1700-50. I O. A. Johnsen, *Larviks historie 1*. Larvik: Larvik kommune.

Borch-Jenssen, C. (1944). *Ekko fra min barndoms by*. Larvik: Ant. Andressens trykkeri.

- DigitaltMuseum. (2014, 11 17). *Pauler - 11 000 år gammel skjærgårdsidyll*. Hentet fra digitaltmuseum.no: <https://digitaltmuseum.no/011085439778/pauler-11-000-ar-gammel-skjaergardsidyll>
- FN-sambandet. (2023, 2 1). *Bærekraftige byer og lokalsamfunn*. Hentet fra FNs bærekraftsmål: <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/baerekraftige-byer-og-lokalsamfunn>
- FN-sambandet. (2023, 2 2). *Samarbeid for å nå målene*. Hentet fra FNs bærekraftsmål: <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/samarbeid-for-aa-naa-maalene>
- Hansen, K.-W., & Hansen, S. E. (2006). *Det står i bla'e*. Larvik: Østlands-Posten.
- Johnsen, O. A. (1923). Ulrik Fredrik Gyldenløve. I O. A. Johnsen, *Larviks historie indtil 1814, Bind 1*. Kristiania: Grøndahl & søn.
- Johnsen, O. A. (1962). Larviks historie ca 1750 -1814. I O. A. Johnsen, *Larviks historie 1*. Larvik: Larvik kommune.
- Kilma- og Miljøverndepartementet. (2020, 11 30). *Kulturminne og kulturminnemiljø*. Hentet fra Rejeringa.no: <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/kulturminner-og-kulturmiljo/innsiktsartikler-kulturminner/kulturminne-og-kulturmiljo/id2076487/>
- Klaveness, T. (1962). I og omkring Larvik. I O. A. Johnsen, *Larviks historie 1*. Larvik: Larvik kommune.
- Klima- og Miljødepartementet. (2001, 12 21). *NOU 2002: 1 Fortid former framtid — Utfordringer i en ny kulturminnepolitikk*. Hentet fra regjeringen.no: <https://www.regjeringen.no/contentassets/974383179d6b4264bfe16f1309f1742/no/pdfa/nou200220020001000dddpdfa.pdf>
- Klima- og miljødepartementet. (2020). *Meld. St. 16 (2019–2020) Nye mål i kulturmiljøpolitikken — Engasjement, bærekraft og mangfold*. Oslo: Klima- og miljødepartementet.
- Klima- og miljødepartementet. (2023, mars 9.). *Vern og bruk av kulturminner og kulturmiljøer*. Hentet fra regjeringen.no: <https://www.regjeringen.no/contentassets/721f973973dc44fb9b77d47f6ff656b8/ko6pro16.pdf>
- Klima- og miljøverndepartementet. (1979, 2 15). *Kulturminnelova*. Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1978-06-09-50>
- Kulturavdelingen. (2018). *Kulturplan for Larvik kommune 2018 - 2028*. Larvik: Larvik kommune.
- Kulturrådet. (2010). *Immateriell kulturarv i Norge*. Oslo: Kulturrådet.
- Kystverkmusea. (u.d.). *Kystverkmusea*. Hentet fra Historien: <https://kystverkmusea.no/historien>

- Langeland, A. S. (1963). Det kommunale liv. I A. S. Langeland, *Larviks historie 1885 - 1940*. Larvik: Larvik kommune.
- Larvik Havn KF. (2022). *Strategiplan for Larvik Havn KF 2022 - 2034*. Larvik: Larvik Havn KF.
- Larvik kommune. (2021). *Kommunedelplan for Larvik by 2021-2033, Utfyllende bestemmelser og retningslinjer*. Larvik: Larvik kommune. Hentet fra Kommunedelplan for Larvik by: [file:///C:/Users/elio303/AppData/Local/Packages/Microsoft.Office.OneNote\\_8wekyb3d8bbwe/LocalState/EmbeddedFileFolder/o/Bestemmelser%20og%20retningslinjer%20Kommunedelplan%20Larvik%20by%202021-2033.pdf](file:///C:/Users/elio303/AppData/Local/Packages/Microsoft.Office.OneNote_8wekyb3d8bbwe/LocalState/EmbeddedFileFolder/o/Bestemmelser%20og%20retningslinjer%20Kommunedelplan%20Larvik%20by%202021-2033.pdf)
- Larvik kommune. (2021, 10 6). *Sentrumsstrategi for Larvik, Byutvikling mot 2040*. Hentet fra [larvik.kommune.no](https://www.larvik.kommune.no): <https://www.larvik.kommune.no/media/otlaw41a/sentrumsstrategi-2021.pdf>
- Leegaard, M. (1927). "Laurvig" i mine guttedage. I *Vestfoldminne*. Vestfold historielag.
- Nyhus, P. (1999). *Larvik A-Å*. Larvik: Østlands-Posten.
- Nyhus, P. (2015). *Med blikket mot havet i 11. 000 år Larviks maritime historie*. Larvik: Forlagshuset i Vestfold.
- Regjeringa. (2020, 11 30). *Regjeringa.no*. Hentet fra Kulturminner og kulturmiljø: <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/kulturminner-og-kulturmiljo/innsiktsartikler-kulturminner/kulturminne-og-kulturmiljo/id2076487/>
- Rian, Ø. (2021). Grevskapet greven skapte. I A. W. Norli, & A. S. Blengsdalen, *Greven og hans undersåtter*. Oslo: Novus folag.
- Riksantikvaren. (u.d.). *Kulturminnesøk, Utforsk kulturmiljø, kulturminner og landskap*. Hentet fra Kulturminnesøk.no: <https://www.kulturminnesok.no/>
- Riksantikvaren. (u.d.). *Skottebrygga, Havneområde*. Hentet fra Kulturminnesøk: <https://www.kulturminnesok.no/kart/?q=&am-county=&lokenk=location&am-lok=&am-lokdating=&am-lokconservation=&am-enk=&am-enkdating=&am-enkconservation=&bm-county=&cp=1&bounds=59.049753972443504,10.028607845306396,59.046807356335876,10.032899379730225&zoom=1>
- Sannes, T. B. (2022, 6 22). *Skipskonstruktør og verftseier Colin Archer*. Hentet fra Norsk biografisk leksikon: [https://nbl.snl.no/Colin\\_Archer](https://nbl.snl.no/Colin_Archer)
- Vestfold og telemark fylkeskommune. (2022, 11 4). *vtfk.no*. Hentet fra Kulturarv : <https://www.vtfk.no/meny/tjenester/kultur/kulturarv/>
- Vold, K. (2021, 3 27). *Vi350 Derav navnet - Skottebrygga*. Hentet fra larvikspodden: <https://larvikspodden.no/podcast/vi350-derav-navnet-skottebrygga/>



