

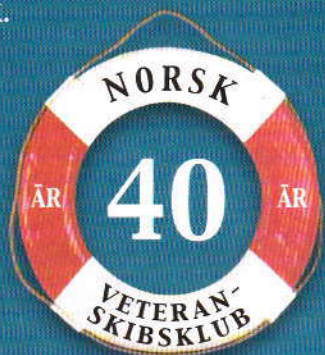
DAMPSKIBS

P O S T E N

JUBILEUMSNUMMER



D/S "PELLE". Foto: NVSK.



Nr. 70 2/2004

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteransklaget Fjordabåten, Bergen, Nordhordland Veteranbåtlag, Atløys Venner og Nordenfjeldske Staalskibsunion. Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring.

Opplag 2.200

Styremedlemmer 2004

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO
Tlf.: 22 41 70 41- Båtene 22 41 63 12
Bankkto. 8998.07.36580
Internett: www.nvsk.no

Formann:	Pr. telefon
Magne J. Hansen	90 57 07 62
Kontor: 22 16 76 90	Fax: 22 16 76 91

Kasserer:	
Else Ellila	p: 22 68 52 52

Sekretær: Rolf Nordby	A 22 92 72 39
-----------------------	---------------

Veteransklaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5816 BERGEN
www.fjordabaaten.no Pr. telefon
Formann: p: 53 41 52 14
Harald Kvinge a: 53 49 13 00

Kasserer:	
Arne Lyngtun	55 28 07 31

Sekretær:	
Trine Marcussen	55 33 79 75

Atløys Venner

Kystmuseet i Sogn og Fjordane,
Postboks 94 – 6901 FLORØ

Side Innholdsfortegnelse:

- 4 Formannen har ordet.
- 7 Norsk Veteranskibsklub.
- 18 Nytt fra Norsk Veteranskibsklub.
- 19 D/S "Styrbjørn".
- 20 Meningene med livet.
- 22 Oslo Havn før og nå.
- 23 M/S "Lofoten"s 40 års jubileums tur.
- 31 Gammel kjærlighet lider.
- 38 Dugnadslørdag på dampskibet "Stord".
- 40 D/S "Stord" fra 1913: Historisk og oppdatering.
- 46 Nytt fra Nordenfjeldske Staalskibsunion.
- 48 Båtbyggjaren i Haddal
- 50 NORDSTEAM 2005
- 51 Høy kvalitet på konkurransemodeller på Norsk Sjøfartsmuseum.
- 52 Flytende kulturminne ferdig restaurert.
- 54 og 55 NYE Bøker.

HUSK STOFFRIST 15. SEPTEMBER 2004

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 OSTEREIDET
Leiar: Pr. telefon
Tor Bjørgaas 56 35 41 82

Nestleiar:	
Vidar Lehmann	55 12 05 67

Kasserer:	
Hjerdis Lillejord	56 39 52 45

Sekretær	
Ragnar Berg-Hansen	55 29 60 00

Effektforvalter:	
Vigdis Markussen	56 35 01 21

Nordenfjeldske Staalskibsunion

Leder: Pr. telefon
Per Kr. Rognes 73 52 68 08
Schøllers gate 12, 907 41 054
7043 Trondheim
Nestleiar:
Viggo Nonås 56 19 19 91
Åsheimsmarka, 5286 Haus 901 55 067

Redaksjonen – Dampskibsposten

Redaktør:

THOR HANSEN

Teknikergt.5

3912 Porsgrunn

Tlf. 35 55 52 01

e-mail: tho-h@online.no



JØRGEN A. BANGOR

Daniel Walstadsvei 1

0493 Oslo

Tlf. 918 63 564

e-mail: jab@nvs.no



TRINE MARCUSSEN

Nicolaikirkealmening 3

5003 Bergen

Tlf. 55 33 79 75

e-mail: bjv-matr@hfk.vgs.no



JOSTEIN SØRENSEN

Godalsveien 26

5355 Knarrevik

Tlf. 56 32 21 22 mobil: 906 96 973

e-mail: jsorensen@mil.no



Manuskripter, bilder etc. til Dampskibsposten sendes redaktøren, helst på e-mail, men disketter, maskin- eller håndskrevne innlegg mottas også med takk.

Redaktøren forbeholder seg retten til å endre innkommet materiell.

Innlegg står for skribentens regning og er ikke nødvendigvis veteranklubbens syn.

DAMPSKIBSPOSTEN

Selv om man ikke er tilsluttet noen klubb er det fullt mulig å abonnere på bladet.

Dampskibsposten kommer ut med 3 nr. pr år og koster kr. 125.- i året.

Det er åpent for begrenset bruk av annonser med tilknytning til det maritime.

Dette gjør vi for å dekke noen av utgiftene til produksjon av bladet.

Ta kontakt med redaksjonen hvis du vil ha bladet tilsendt eller ønsker annonse.

Formannen har ordet

Norsk Veteranskibsklub – 40 år!

Redaksjonen ber meg gjøre et tilbakeblikk på klubbens 40 år- en krevende oppgave på begrenset plass. Selvopplevd er bare årene etter 1972, men ved klubbens markering av jubileet i februar, ga en av stifterne, Arne Lannerstedt, et interessant innblikk i de første årene.

For øvrig vil jeg anbefale lesere å studere klubbens historie i "Børøysund"-boken. Her har Eivind Lande gitt en meget god fremstilling etter samtaler med informanter, gjennomgang av arkiver etc. og egne opplevelser.

Arne Lannerstedt hadde bodd en periode i Stockholm og inspirert av de mange dampbåtene i lokaltrafikken som ennå var i drift der, hadde han en visjon om at noe måtte bevares også hos oss.

Og slik startet det hele. Denne fremsyntheten hos en liten gruppe unggutter som gikk sammen om en oppgave, har i ettertid vist seg svært verdifull. Tidspunktet var allerede i seneste laget teknisk og musealt sett, men eller for tidlig får å nyte godt av en voksende forståelse for bevaring av fartøyer og kystkultur generelt, samt tiltagende økonomiske tilskudd til slike oppgaver både fra offentlige og private kilder.

Etter litt famling og noen "bomskudd" lyktes man til alt hell med "Børøysund"-prosjektet. Båten var representativ for kystens mange passasjer – dampbåter gjennom de siste 100 årene. Den hadde sitt opprinnelige maskineri og ganske stor originalitet for øvrig. Dessuten hadde den relativt nylig vært i drift og hatt en visst vedlikehold de siste årene som skoleskip. Størrelsen var også optimal både med tanke på restaurering og inntjening i turvirksomhet.

Det er nå 35 år siden "Børøysund" kom til Oslo og har hele tiden siden vært i klubbens fokus med første prioritet. Med den kunne klubbens formålsparagraf, som allerede den gang var på plass, realiseres. Denne håndfulle unggutter med visjoner var i ferd med å gjennomføre noe som egentlig burde være en samfunnsoppgave. Men de hadde gitt den lille klubben et meget ambisiøst navn og satte i gang noe som den gang nok ble sett på som utslag av overmot og ønsketenkning og sikkert møtt med hoderysting av mange. Følgelig var det også nærmest umulig å få hjelp til å finansiere nødvendige reparasjoner for å få tillatelse til innbringende turseiling.

Det er imidlertid interessant å konstantere at den alminnelige interessen for fartøyvern og kystkultur er en helt annen og større i dag. Tiden har til de grader



Magne J. Hansen.

arbeidet for oss. Kulturens verdi er generelt satt høyere pris på og det historieløse samfunnet er historie. Når det gjelder fartøybevaringen spesielt, tror jeg faktisk at vår virksomhet over alle disse årene, har bidradd til selve interesseøkningen og derved lagt grunnlaget for de økende offentlige økonomiske bidragene vi har mottatt til fartøyene i de senere årene. Særlig gjennom "Børøysund" og "Styrbjørn" har vi over svært mange år vist at det er mulig å restaurere krevende stålfartøyer også, på frivillig basis.

Men det er et stort sprang fra gjengen på 60-tallet til dagens museumsforening som nyter anseelse i mange kretser, også utenlands. Hvordan har dette egentlig gått til? Resultatet skyldes nok for en del hell og lykke og en rekke tilfeldigheter, men i hovedsak bevisst arbeid fra nøkkelpersoner i klubben fra ti-år til ti-år. Den museale interessen og respekten for disse retningslinjene var nok ikke like sterk som i dag. De fleste aktive medlemmene sluttet seg nok til dugnadsarbeidet, fordi de følte at denne spesielle hobbyen kunne gi en personlig opplevelse og glede ved for eksempel å komme på fjorden om sommeren under spennende omstendigheter og i et hyggelig sosialt miljø. Noen kunne også holde kontakten med sjølivet og være til nytte ved å praktisere sin kompetanse, mens andre startet kun med maritim interesse og ble erfarne dampbåtfolk som læringer.

De aktive har i alle år bestått av en broket flokk med høyst forskjellige mennesketyper, yrke og bakgrunn. Noen var eldre med livslang fartstid, mens andre var unge akademikere som fikk stor betydning i administrasjonen og fikk etter hvert allsidig erfaring om bord. Der var leger, sykepleiere, håndverkere, flyvere, sekretærer, selgere osv. Alle hadde personlig kontakter i de forskjellige miljøer som ofte ble trukket inn, når det gjaldt ulik bistand til klubben. Og alle var viktig i den meget allsidige veteranskips- og rederivirksomheten som klubben etter hvert drev.

Etter en tid som aktiv ble nok de fleste mer opptatt av vårt felles museale mål enn det personlige utbytte for den enkelte.

Båtene måtte settes i sertifiserbar stand og for "Børøysund"s vedkommende seile inntektsgivende charterturer som igjen var nødvendig for ytterligere tekniske og antikvariske forbedringer. Denne prosessen pågår fremdeles, men har fått en litt annen karakter. Samtidig som verkstedsoppholdene er blitt



Arnold Lindner



Erik Steen.

mer omfattende p.g.a tidens tann og Sjøfartsdirektoratets strengere holdning, er de offentlige tilskuddene til disse nødvendige fremmedarbeidene blitt vesentlig større. Vår egen innseiling var i den første tiden nesten begrensingen for kommende reparasjonsarbeider og det å tjene mest mulig hadde full fokus.

I dag har ikke dette beløpet den samme betydning, selv om det er det som dekker den alminnelige driften og vedlikeholdet, og vi har kunnet prioritere en del åpne fjordturer, noen gang i samarbeid med Norsk Sjøfartsmuseum.

Med andre ord; vi er blitt en museumsforening som formidler unike og operative, kullfyrte dampbåter til folk flest og derved gjennomfører sin 40 år gamle formålsparagraf!

Ved et slikt tilbakeblikk kan en ikke unngå å sende en takkens tanke til alle de som gjennom årene har trukket lasset og ikke minst til de som har latt seg trekke og inspirere til felles innsats mot klubbens krevende mål. Selv med den beste økonomi og største "goodwill" ville ikke båtene hatt den standard de har i dag uten den store personlige innsatsen på dugnadsbasis og på alle plan.

Tillat meg å nevne to mann i denne forbindelsen, Arnold Lindner og Erik Steen, som har hatt en helt spesiell stor betydning for utviklingen på henholdsvis "Børøysund" og "Styrbjørn" nærmest helt siden de kom i klubbens eie.

Magne J. Hansen.



D/S "Børøysund".
Foto:
Trine Marcussen.



D/S "Styrbjørn".
Foto:
Olav Indsetviken.

Norsk Veteranskibsklub

– landets eldste fartøyvernorganisasjon gjennom fire tiår

Tekst og foto: Jørgen A. Bangor

Mennesker

Det er rart å se tilbake på førti år med fartøyvernhistorie. Særlig når man selv bare har vært med på noen få av dem. Da blir det veldig rart.

Og en ideell organisasjon er i sannhet noe rart. Fra utsiden, kanskje, men spesielt fra innsiden. En ideell organisasjon er en samling av mennesker. Ikke noe annet. Men det er da også evig nok. Forskjellige mennesker, med forskjellige personligheter, bakgrunner og meninger. Veldig forskjellige. Men med én ting felles – de synes alle at organisasjonen jobber for å få til noe viktig. Men om enn målet – som kanskje er så langt unna at det knapt synes – er det samme, så er veiene dit mange. Og noen av dem treffer ikke en gang målet, finner man ut når man har gått et stykke.

Gjennom fire tiår har det blitt mange personligheter i Norsk Veteranskibsklub. Noen av dem har forsvunnet stille ut av saga, uten å sette særlige spor etter seg. Andre har fått nærmest mytisk status. På godt og vondt. Som nytt medlem i klubben hører man historier om den ene og den andre. Noen omtales med ærefrykt, andre med et smil, og atter andre med et fnys. Men det kommer oftere an på hvem som forteller, enn hvem som omtales, om det er ærefrykten, smilet eller fnysen som dukker fram.

Organisasjonen lever sitt eget liv. Hensikten med å stifte den kan være klar nok. Og vedtektene utformes deretter. Men det hjelper ikke. Organisasjonen er ikke statisk. Den formes til enhver tid av menneskene i den. Den er menneskene i den.

Og sånn må det være. Ellers dør den. En organisasjon som ikke kan påvirkes av menneskene i den, mister man fort interessen for. Alle trekker seg unna, og organisasjonen forsvinner. Man kan like det, eller mislike det. Men det er ikke noe man kan gjøre noe med. Heldigvis. For bare gjennom diskusjoner, samarbeid og kompromisser kan organisasjonen utvikle seg, finne nye veier som før var skjult, og på den måten komme fram til målet.

Og menneskene utvikler seg sammen med organisasjonen. Personligheter som ellers aldri ville ha møtt hverandre blir nødt til å finne måter å samarbeide på. Impulser en ikke kan forestille seg, strømmer på.

En drøm blir til virkelighet

Det var i 1964 at tre av de mest mytiske personlighetene i Norsk Veteranskibsklubs historie møttes for første gang. To av dem lever ikke lenger. Den tredje er i høyeste grad fremdeles blant oss, og forteller oss jevnlig hvordan vi bør gjøre ting. Vi er ikke



Arne Lannerstedt, en av klubbens stiftere. Foto: NVSK.

alltid enige med ham, men vi vet hvilke enorme kunnskaper han har. Og vi vet at han bryr seg om klubben og båtene. Og vi kjenner våre egne begrensninger. Tror vi i alle fall. Derfor lytter vi.

Det var altså i 1964. En svært ung Arne Lannerstedt flyttet fra Stockholm til Oslo. I den svenske hovedstaden hadde han opplevd høyst levende dampbåter i trafikk i skjærgården. Han kjente også til stiftelsen av Dansk Veteranskibsklub året før, og deres arbeid for å få bevart det lille rutedampskipet "Skjelskør". Han drømte om å få til noe lignende i Norge.

Men hvem får man med seg på noe sånt? Folk flest var begeistret over at de eldgamle, stinkende og alltid for sene dampbåtene endelig var i ferd med å bli borte. Sjøbussene og fergene hadde gjort sjøreisene korte og behagelige. Ingen ville vel minnes en tid da reiser langs kysten var forbundet med bortkastet tid og sjøsyke. Og museene ville bare ha ting de kunne sette i glasskasser på land.

Men én var det åpenbart der ute et sted, som mintes noe annet. En som mintes den barnlige fryden ved å gå på oppdagelsesferd på et stort og spennende skip. En som mintes dampmaskinens mektige bevegelser, og prakten i salongene, hvor mahogny og messing skinte. En som mintes den gode maten fra byssa, og den stolte kapteinen på broen høyt der oppe. En som bygget modeller av de for lengst farne skipene. En som mintes dem alle.

Og Lannerstedt fant ham. Trond Salvesen, het han. Og Salvesen kjente en som kunne organisasjon – Carl Wilhelm Bordsenius. Så møttes de tre, og på kjøkkenet til Lannerstedt, den 23. februar 1964, bestemte de seg for å ta vare på et skip fra det de



D/S "Hestmanden" ved Bredalsholmen.

betraktet som den stolteste æra i norsk sjøfartshistorie. Båten de hadde sett seg ut var en liten dampferge – "Pelle", bygget i Motala i 1882 – som i nesten et århundre hadde gått i rute i Arendal.

Interessentskapet Pelle, som de kalte seg, overtok båten i mai. Samtidig stiftet de Norsk Veteranskibsklub, som ble eier av båten.

Et nytt veivalg og et nytt skip

Med bittelille "Pelle" skulle alle minnene fra dampskipstiden gjenoppleves. Og innsatsen var stor. Stadig var det dugnad på den lille båten. Men likevel kom de liksom ingen vei.

Interessen var stor. Sjøfartsmuseene var begeistret. Bransjeorganisasjonene var begeistret. Rederiene var begeistret. Mediene var begeistret.

Men noe penger ble det ikke av det. Og ikke ble det mange flere medlemmer heller.

Men det var greit, syntes de fleste av dem som var. De koste seg med å ha dugnad, og de likte å sitte på dekk og røke en pipe mens de snakket om den dagen de skulle seile.

Arne Lannerstedt tenkte annerledes. Han skjønte at "Pelle" ikke var veien å gå; at de aldri ville nå målet på den måten. På Melbu i Vesterålen lå ennå en gjenlevning fra dampskipstiden – skoleskipet "Hyma", med en fortid som et av Vesteraalens Dampskibsselskabs lokalruteskip. Lannerstedt ønsket seg dette skipet, og holdt gjennom flere år kontakten med skolen som disponerte henne. Rektor Harald Jenssen



D/S "Styrbjørn" ved Oslo Maritime Kulturvernssenter.

på Hadsel Yrkesskole var også interessert i at "Hyma" skulle bevares som kulturminne. Bortsett fra noen ganske få større skip, var hun det eneste dampdrevne lokalruteskipet som var igjen her i landet. Den eneste gjenværende av en enorm flåte som hadde bundet hele kysten vår sammen. Som hadde knyttet menneskene i landet vårt sammen.

Og i 1969 overtok Norsk Veteranskibsklub "Hyma". Hun fikk tilbake det gamle navnet sitt – "Børøysund". Og fargene til Vesteraalens Dampskibsselskab, et av de største og viktigste kysttruterederiene i dette landet.

Nye veivalg, og fartøyvernet tar form

Interessen for klubben økte. Den økte veldig. Ressurssterke mennesker kom til. Noen som visste hvordan et skip skulle drives. Andre som ikke visste det, men som også ville gi sitt bidrag. Og med nye mennesker kom nye meninger. Og grunnlag for konflikter.

Mange av de opprinnelige medlemmene var ikke interesserte i at klubben skulle finne en ny vei. Ny båt, greit nok, men ikke noen ny vei. Og i dette reiste to nye mytiske personer seg opp. I alle fall er de mytiske for meg, som aldri fikk sjansen til å møte noen av dem.

Brødrene Stormo var sjøfolk. Den ene skipper, og den andre maskinist. De visste hvordan et skip skulle vekkes fra dvalen. Og de gjorde det. "Børøysund" gjennomgikk sine første reparasjoner på mange år, på Fredriksstad mek. Verksted i



D/S "Børøysund" utenfor Kabelvåg i Lofoten.

1971. Og sommeren samme år gikk hun de første charterturene i Oslofjorden. Omtrent samtidig kvittet klubben seg med "Pelle", som man hadde innsett ikke kunne bli båt igjen.

Enda flere mennesker kom med. Blant annet fire som ikke har blitt myter, men som utvilsomt blir det en gang. Tre av dem som fremdeles er blant våre mest aktive tillitspersoner kom ombord dette året – formann i klubben og kaptein på "Børøysund", Magne Hansen, maskinsjef Arnold Lindner og stuert Hjørdis Walle Jensen. Dessuten kom dr. Sigurd Trebo, som skulle bli svært sentral i veivalget klubben gjorde to år senere.

Nye mennesker, nye meninger. Det var nostalgien som i første rekke var rådende blant de opprinnelige medlemmene. Sammen med bevaringen av de to dampskipene "Kysten I" og "Skibladner", seilskipet "Svanen", samt en del mindre fartøyer, oppstod fartøyvernet som sådan på slutten av 1960-tallet. Og fartøyene ble en del av kulturminnevernet. Dermed oppstod også tanken om at de måtte bevares som de virkelig var, og ikke som et nostalgisk bilde av en fortid som kanskje aldri hadde eksistert.

Men dette var i strid med den opprinnelige målsetningen.

Konflikten toppet seg i 1973. Styret stilte sine plasser til disposisjon, og et nytt styre overtok, med Sigurd Trebo som formann.

Det var ingen lett tid for Norsk Veteranskibsklub, men det var noe den måtte



Samseiling med "Atløy" og "Granvin".

igjennom. Og under ledelse av Kaare Svendsen, som overtok som formann ett år senere, kom klubben inn på den veien den i hovedsak har fulgt siden. Planer for tilbakeføring av "Børøysund" ble utarbeidet. Begrepet "antikvarisk vern" eksisterte ikke i fartøyvernet ennå. Faktisk eksisterte ikke ordet "fartøyvern" heller. "Dampskipssaken" kalte man det i kretsen rundt de tre bevarte dampskipene.

Det ble bestemt å rekonstruere "Børøysund" som hun var i 1935 – da den siste store ombyggingen foregikk. Grunnlaget for avgjørelsen var at klubben syntes denne versjonen var estetisk tiltalende, samtidig som den ikke ville medføre store inngrep i stålkonstruksjonen. I dag ville man kanskje ha vurdert det annerledes. Eller kanskje ikke. Uansett begynte gjennomføringen av denne planen i andre halvdel av 1970-tallet, og det ville være meningsløst å forandre det nå.

Men dette kostet penger. Mye penger. Og frustrasjonen var stor hos eierne av de tre dampskipene. Man forsøkte å bevare en del av nasjonens historie. Men Staten var lite villig til å være med på å betale det.

Norsk Kulturråd gjorde det de kunne. Og Samferdselsdepartementet begynte å gi en fast årlig støtte til de tre skipene. Men etter hvert økte interessen for fartøyvernet, og flere og flere prosjekter ble startet opp langs hele kysten. Heldigvis, ellers ville mye ha gått tapt. Men behovet for penger ble større og større. Kulturrådet innså at de ikke kunne støtte alle prosjektene, og at det trengtes en plan for fremtidig fartøyvern – i delvis statlig regi.

Fartøyvernkomiteen ble nedsatt i 1977, og leverte sin endelige utredning i 1979.



D/S "Børøysund" og D/S "Skjelskør" under Flensburger Dampf-Rundum 2001.

Fartøyvernet var blitt et begrep – endog et akseptert sådan – og Staten innrømmet delvis ansvar for å ta vare på et representativt utvalg av fartøyer for fremtiden. I dag er det Miljøverndepartementet, gjennom Riksantikvaren, som ivaretar dette ansvaret.

"Børøysund" havnet straks på listen over det representative utvalget, og klubbens medlemmer kunne puste litt lettere.

Flåten utvides

Ett dilemma måtte klubben leve med gjennom hele 1970-tallet. Som den eneste større, frivillige fartøyvernorganisasjonen, var det ikke også klubbens ansvar å sørge for at også andre større fartøyer ble sikret for fremtiden? Om de ikke ble restaurert av klubben, så kunne de i alle fall tas vare på inntil noen andre kunne overta. Og flere skip ble undersøkt og vurdert – nattrouteskipet "Göteborg", lokalrouteskipene "Fjordgubben" og "Senningen", innsjøbåten "Fyresdølen", hvalfangeren "Pol XIII", sysselmannsbåten "Nordsyssel". Og flere. Bud ble gitt på noen, men ingen ble overtatt. Det var ikke ressurser til det.

Ett av prosjektene som ble vurdert var losjiskipet "O. T. Moe", som hadde en fortid som lokalrouteskipet "Stord" på Vestlandet. Båten hadde ikke dampmaskin lenger, men det stod en nesten maken til den hun hadde hatt i lasteskipet "Vegafjord", som lå i opplag ved Sandnessjøen.

Det var svært sprikende meninger i klubben om dette skipet. Noen ville restaurere henne i Oslo, og ha henne i chartertrafikk sammen med "Børøysund". Andre mente



Magne Hansen, skipper på "Børøysund", og formann gjennom en tredjedel av klubbens historie.

hun burde føres tilbake til sitt gamle hjemdistrikt. Og det fantes folk i dette distriktet, som også ville dette. Det så ut til å gå den veien at et levedyktig prosjekt kunne startes i Bergen og på Stord. Men det gikk ikke fort nok, så Norsk Veteranskipsklub overtok "O. T. Moe" fra Blå Kors i 1979.

Uansett hva man bestemte seg for å gjøre med gamle "Stord", maskinen til "Vegafjord" var ikke tilgjengelig lenger. For i mellomtiden hadde klubben bestemt seg for å overta hele lastebåten. Hun fikk tilbake sitt opprinnelige navn, "Hestmanden", fra den tiden hun gikk i godsroute for Vesteraalens Dampskibsselskab.

Det var Høvding Skipsopphugging som eide "Vegafjord", og de hadde også andre dampskip liggende klar til hugging – blant annet slepebåten "Atlet". Norsk Veteranskipsklub overtok denne også, og ga henne tilbake navnet "Styrbjørn", som hun hadde hatt i alle de årene hun tilhørte Grängesberg-Oxelösund, og assisterte malmbåter på havnen i Narvik.

Norsk Veteranskipsklub var blitt et stort rederi, med ikke mindre enn tre dampskip og ett motorskip. Men flåten ble redusert året etter, i 1980. Veteranskipslaget Fjordabåten ble stiftet i Bergen, og generalforsamlingen i Norsk Veteranskipsklub vedtok å overlate "Stord" til denne. Det var ikke et enstemmig vedtak, og noen medlemmer valgte å forlate klubben som følge av det. Likevel er det lett å si i dag at det var en riktig avgjørelse. I løpet av knapt syv år bygget fjordabåtlaget skipet om til dampskip igjen, og rekonstruerte store deler av det. Hadde hun ikke så blitt ødelagt av brann, ville hun ha gått som et fantastisk kulturminne i sitt eget hjemmeområde.

Og det at bergenserne igjen har gått løs på en rekonstruksjon av "Stord I", svekker jo ikke akkurat denne avgjørelsen.

"Styrbjørn" ble slept til Oslo, og restaureringen av henne begynte samme sommer. I 1982 ble "Hestmanden" flyttet til Trondheim, og lagt i møllpose. Det ble dannet et lokallag av Norsk Veteranskibsklub der, men aktiviteten var liten, og svant hen mot slutten av 1980-tallet.

"Børøysund" gjennomgikk flere små reparasjoner og utskiftinger i løpet av 1970-tallet, men ikke før i 1980 kom den første virkelig store jobben mens klubben eide henne. I løpet av omtrent et halvt år, fra 1980 – 81 ble nesten alt stålet i akterskipet skiftet ut ved Donsø Varv. Og så snart hun hadde gått derfra, fortsatte hun til Lofoten og Vesterålen, hvor hun deltok i feiringen av Vesteraalens Dampskibsselskabs hundreårsjubileum.

Dampskibsposten

Et rederi trenger et husorgan, et blad som kan knytte menneskene i det sammen. Vesteraalens Dampskibsselskab hadde "Sara" – oppkalt etter den lille, sorte skipskatten på "Hestmanden". Norsk Veteranskibsklub fikk i 1970 sitt "Veteranen", med Bård Kolltveit som redaktør. "Veteranen" kom i én utgave til, i 1971, denne gangen med Harald Lorentzen som redaktør. Så kom "Dampskibsposten" i 1972, med klubbens formann, Carl Wilhelm Bordsenius, som redaktør.

Dampskibsposten fortsatte å komme ut, med ganske ujevne mellomrom, og med flere redaktører. I tillegg til Bordsenius gjorde Lars Glans, Olaf T. Engvig, Olav Joki, Trond Ålvik og Øyvind Ødegård en anseelig innsats.

I 1986 kom Arne Drage med som medredaktør, og fra nummer 18 i 1987 overtok han hele ansvaret. Etter det har Dampskibsposten kommet ut jevnt og trutt med tre utgaver i året. Ikke før i 2002, da nummer 64 var laget, trakk Drage seg, etter å ha gjort en formidabel innsats. Etter det har Thor Hansen fortsatt arven på samme måte, etter først å ha assistert Drage siden 1992 og utgave nummer 33.

I 1989 sluttet Dampskibsposten å være medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub alene. Da begynte et samarbeid mellom klubben og Veteransklagslaget Fjordabåten om å gi ut bladet. Utgiftene ble fordelt, og stoffet ble mer spredt. Siden kom Veteransklagslaget Stavenes med i 1992, og Nordhordland Veteranbåtlag i 1996. I 1999 ble virksomheten lagt ned i Veteransklagslaget Stavenes, og laget trakk seg ut av samarbeidet. Men i 2000 kom Atløys venner med, og i 2004 sluttet Nordenfjeldske Staalskibs-Union seg til. Dessuten har bladet flere abonnenter, som ikke er medlemmer i noen av organisasjonene. Dampskibsposten har i løpet av sine 32 år blitt et godt og populært blad, og det er en enorm mengde kunnskap som kan finnes mellom dens små men mange permer.

Samarbeid

I 1979 ble Forbundet KYSTEN stiftet, og mange små forsøk på å bevare lokale kulturminner og mindre fartøyer ble samlet i en stor bevegelse. Nye prosjekter ble



Noen av dagens mest aktive: Dag Thorstensen, Thor Hansen, Arnold Lindner, Laila Andresen, Eivind Lande og Magne Hansen.

begynt, og kystkulturen ble gjort synlig. Samtidig økte interessen for fartøyvernet, og stadig flere større fartøyer ble forsøkt bevart. Dette ledet til stiftelsen av Norsk Forening for Fartøyvern i 1985.

En alminnelig feil i kulturminnevernet er at folk blir sittende på hver sin tue og streve i ensomhet med prosjektene sine. KYSTEN og NFF samlet folk, og viste at erfaringer kan deles. Feil som andre har gjort, behøver en ikke å gjøre selv. Og mer kunnskap fører til bedre arbeid, større seriøsitet, og dermed til aksept hos myndigheter og befolkningen ellers.

Allerede i 1975 begynte Norsk Veteranskibsklub med kontaktskapende virksomhet, og stiftet i 1976 organisasjonen Nordsteam sammen med Sällskapet Ångbåten og Dansk Veteranskibsklub. Og fire år senere var klubben med på å dra i gang Veteransklaget Fjordabåten i Bergen. I alle år siden har klubben holdt nær kontakt med disse foreningene; man har møttes på uhytidelige treff, med og uten båter; og kunnskap og deler har blitt utvekslet. Siden har også andre foreninger blitt knyttet til kretsen, og vennskap har utviklet seg på mange plan. I Oslo er klubben en del av Oslo Maritime Kulturvernssenter, som har fått opprettet en museumshavn i hovedstaden, sammen med blant annet Forbundet KYSTEN og Fartøylaget KNM "Alta".

I 1990 overtok Riksantikvaren Statens økonomiske ansvar for fartøyvernet, og etter noen få år ble de tre statlige fartøyvernssentrene opprettet. Oppgaven deres er å bevare kunnskap om, og å utføre arbeid på flåten av vernede skip. Norsk Veteranskibsklub har helt siden begynnelsen av dette hatt svært stor nytte av

Hardanger Fartøyvernssenter og Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter. Og minst like nyttig har Drammen Skipsreparasjon vært. Takket være godt samarbeid mellom klubben og Drammen Skipsreparasjon, har verkstedet bevart kunnskapen om klinking, noe flere vernede skip på Østlandet etter hvert har hatt nytte av.

Norsk Veteranskibsklub finner sin endelige form

I 1992 ble "Hestmanden" omsider slept til Kristiansand, hvor det var planlagt å opprette et nasjonalt fartøyvernssenter for stålskip på Bredalsholmen. Norsk Veteranskibsklub hadde også etter hvert innsett at den ikke kunne klare å restaurere skipet alene, og begynte arbeidet med å få opprettet en stiftelse som kunne overta henne.

Stiftelsen Hestmanden ble dannet, og overtok lasteskipet i 1996. To år tidligere var hun blitt dokksatt i den gamle tørrdokken på Bredalsholmen, og etter en stor aksjon for å samlet inn penger til å begynne restaureringsarbeidet i 1995, begynte skiftingen av stålplater. Store deler av skroget måtte fornyes, og ikke før i 2002 ble hun dokket ut igjen – før hun så ble satt tørt igjen, for å få lagt nytt værdekk.

Restaureringen av "Styrbjørn" gikk jevnt og trutt fra begynnelsen av 1980-tallet, men skjøt for alvor fart nesten tyve år senere, da det ble bestemt å bruke skipet i feiringen av unionsoppløsningen i 2005. Mange tunge, men utvilsomt også hyggelige år, har det i mellomtiden vært for "Styrbjørn"-gjengen – i en tid også kalt Bjørvika Steamers. Det sier ikke så rent lite om styrken og utholdenheten til disse at det fortsatt er mange av de samme ansiktene ombord, som i begynnelsen.

På "Børøysund" har det gått framover i mange små skritt, noen få store, og ett og annet tilbakeslag. I porsjoner har deler av skipet blitt skiftet ut med nye materialer, og kvaliteten på arbeidet har økt i takt med seriositeten, kunnskapen og ressursene. Det er vel ikke lenger så mye igjen av de stålplatene som i sin tid fraktet folk og fe i indre Vesterålen. Men så er vel også hele poenget med å ta vare på båten det å vise hvordan folk før i tiden levde, og ikke å vise fram en gammel, rusten stålbit. For det er mennesker det dreier seg om. Alt sammen. Hele tiden.

Og mennesker har det som sagt vært mange av, gjennom alle de årene Norsk Veteranskibsklub har eksistert. Det er lett, og det er fristende, å ikke nevne noen. Ingen nevnt, ingen glemt, som det er så populært å si. Men det er også fullstendig meningsløst. For å la være å nevne menneskene, er å la være å fortelle historien.

Mange som fortjener å bli nevnt, har likevel ikke blitt nevnt. Og det skyldes ene og alene plassen. Hele historien kan ikke fortelles i en enkel liten artikkel som denne. Men vit at alle som en eller annen gang har gjort en innsats for Norsk Veteranskibsklub har grunn til å være stolte. Veldig stolte. For det er en svært livskraftig og sunn organisasjon som nå feirer at den er førti år gammel. Utfordringene ligger i stabler foran oss, men vi vet at vi kan klare dem. Vi vet det, fordi det er mange flotte mennesker blant medlemmene våre, og det finnes mange flotte mennesker som etter hvert kommer til å bli med, og som vil drive klubben vår

Nytt fra Norsk Veteranskibsklub

Av Jørgen A. Bangor.

Så er vinteren endelig over, og sommeren med sine seilaser er like om hjørnet. "Børøysund" og "Styrbjørn" kom ut av dokken 6. april, etter å ha stått høyt og tørt siden oktober i fjor. "Børøysund" har fått skiftet mye stål i bunnen av forskipet, og "Styrbjørn" har fått på plass mesteparten av fenderlisten, samt skiftet en del stål.

Drammen Skipsreparasjon har gjort et flott arbeid, og våre egne Dag Thorstensen og Laila Andresen har gjort en kjempeinnsats med å følge opp henholdsvis det tekniske og det formelle omkring arbeidet.

Etter at "Børøysund" kom på vannet, har Egil Jørgensen gjort en flott jobb med å støpe i ny betongballast. Arbeidet fortsetter så med å rengjøre båten, så hun blir klar til seilingssesongen.

"Styrbjørn" blir liggende i Drammen til det er praktisk å ta henne til Oslo - noe vi ellers vil få til så fort som mulig.

Norsk Veteranskibsklub er 40 år gammel i år. Dette ble feiret med en sammenkomst for de aktive medlemmene i lokalene til Riksantikvaren i februar. Klubbens formann (som nå har ledet klubben gjennom en tredjedel av dens historie), Magne Hansen, holdt et veldig hyggelig kåseri med lysbilder om klubbens historie, og overrakte en gave til Arne Lannerstedt - den eneste gjenlevende av klubbens stiftere. Lannerstedt fortalte også litt om klubbens aller tidligste historie.

Mårten Ervik presenterte på vegne av klubbens fond to nye litografier av Karl Erik Harr, som skal selges til inntekt for båtene våre. Det ene viser "Styrbjørn" på havnen i Narvik, og det andre viser "Børøysund" i Raftsundet.

Så ble det servert marsipankake, og vist film - den danske filmen S/S "Martha" fra 1967, som handler om det svært så særegne livet på et eldgammelt, kullfyrt lasteskip i fart i Middelhavet. Filmen anbefales på det varmeste (den ble utgitt på DVD i fjor).

Tidlig i mai skal "Børøysund"s sikkerhetsmannskaper på kurs igjen - Crowd/crisis-management - denne gangen i samarbeid med Norway Yachtcharter.

Sjøfartsdirektoratet har i løpet av de siste par årene pålagt oss - og alle andre som driver passasjerskip - å heve sikkerheten veldig, med hensyn til utstyr (så som flåter, redningsvester etc.) og sertifiserte mannskaper. For oss innebærer dette at "Børøysund" må ha et visst antall mannskaper ombord med disse sertifikatene.

Siden vi opererer med frivillig mannskap, betyr det at vi er avhengige av at ganske mange av de aktive medlemmene våre har slike sertifikater.

Men, vi understreker at dette ikke betyr at alle som vil være med på å seile skipet behøver å gå på kurs eller å ha noen sertifikater av noe slag. Vi har fortsatt veldig bruk for folk utover de som har sertifikater, så dette bør ikke avskrekke noen fra å forsøke seg ombord. Vi oppfordrer alle som kunne tenke seg å bli med ombord til møte opp på kaien, eller å ta kontakt med vår mannskapsansvarlige,

Anne Alm Thorstensen, tlf: 66 91 25 84 eller 90 50 37 34.

Vi ønsker alle en god sommer, og vi håper å få se dere på kaien!

PS: Del to av artikkelen min om tilbakeføring av dampskip kommer i neste utgave av Dampskibsposten.

D/S "Styrbjørn"

Fra Knut Munkebye, 3960 Bardu, har Dampskibsposten fått tilsendt et bilder og et hyggelig brev som vi gjengir noe av:

"Har funnet fram noen bilder fra 1940. Det er vel 99% sikkert at vi ser "Styrbjørn" liggende sunket på grunt vann i Narvik Havn... Brua og overbygget for øvrig er vel det gamle opprinnelige, men skorsteinen er vel umiskjennelig "Styrbjørn"s. Ganske utrolig at båten ble berget og har virket i mange år etter freds slutningen 1945."

Vi kan nok engang minne om at det går mot lysere tider og at D/S "Styrbjørn" søker mannskaper av alle kategorier og kjønn.
Den store turen 2005 blinker i det fjerne . . .

Ta kontakt med: Erik Steen Tlf.. 99 25 83 08
Åge Skjelnes Tlf.:32 83 45 78
Simon Westheim Tlf.:63 83 27 20



D/S "Styrbjørn" liggende sunket i Narvik havn.

Meningen med livet

Av Erik Steen

Hvis Gud hadde skapt ståltrær, hadde alle skip blitt bygget av stål. Samme for plastens del.

Om Styrbjørn hadde blitt bygget i tre eller plast, hadde vi sikkert hatt hendene fulle av råte eller pest.

Nå er det "heldigvis" kun litt rust som har vært våre plager gjennom noen år. Sånn ca. 22 tonn med stål, har erstattet denne rusta.

Nå, er det stor interesse for kystkultur og skipsrestaurering, det nærmer seg snart fiinkultur, etter vært som flere trykker dette til sitt bryst og ser verdien i arbeidet.

Slik har det ikke alltid vært.

Festtaler og masse skriverier, sånn som dette her, gjør intet skip ferdig alene.

Det er den grå eminense, arbeidets adelsmenn, som driver prosjektene fram!

Noen soler seg kanskje i glansen av arbeidet, for andre og de fleste, er det selve arbeidet eller prosjektet som betyr mest.

I forkant av de fleste seriøse prosjekter, ligger det planlegging, møter og pengejakt.

Underveis slites det med jobbløsninger, arbeidskraft (tilstrekkelig oppmøte) og kampen mellom det museale, praktiske og økonomiske.

Dette skal være hobby og er det, men etter hvert en krevende og utviklende sådan.



Olav Indsetviken, "tusenkunstner",
remontering av maskinistlugar.

Myndighetskravene for 15 år siden, var adskillig enklere enn hva tilfelle er i dag. Da var en telefon til rette vedkommende, ofte nok, for å få noe gjennomført eller godkjent.

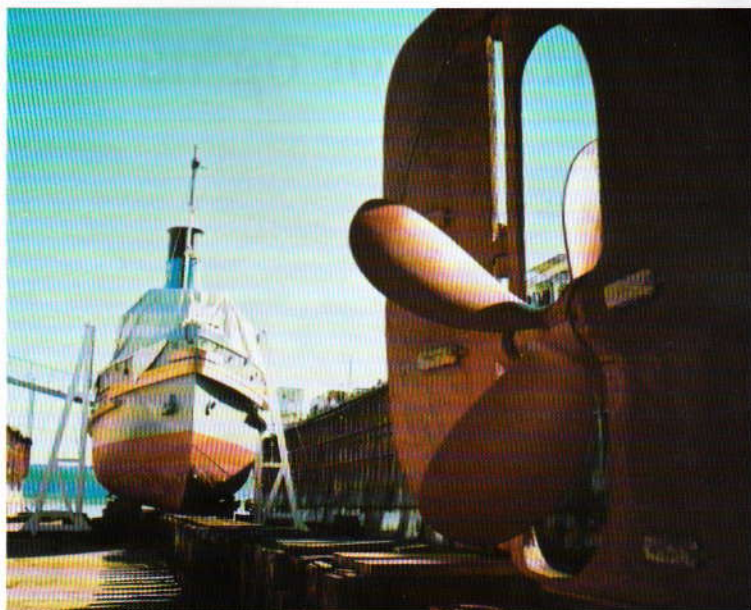
Det var bygget på mer gjensidig tillit og mindre byråkrati.

I dag har NVSK, stor tillit, både til og hos de nødvendige myndigheter, takket være seriøst arbeide gjennom mange år.

Men hvor er Styrbjørn og når blir den ferdig? Jeg skriver DEN og ikke hun, usertifisert og uten nødvendig godkjenning, får den bli et intetkjønn foreløpig. Antar at Den blir en Han senere.

Stadig liggende bak Børøysund i Drammen, dog er vi pr. 15 april ute av dokka og klare for retur til Oslo. I løpet av

"Styrbjørn"
i dokka i
Drammen i
april og rett
før utdocking.
Propellen til
"Børøysund"
i forgrunn.



vinteren, er den forhåpentligvis siste skrogplata skiftet, dette etter krav fra Sjøfartsdir. Alle skrog målninger viser nå gode og til dels vært gode verdier.

Styrehuset er nå kledd innvendig, det elektriske er delvis koblet ferdig.

To lugarer forut er delvis remontert, etter tidligere plateskift.

Skanseledning og svalkelemmer er utbedret i dårlige områder. Tanker er blitt slammet og lagerrom og forpigg/kjetting kasse er malt.

Blir vi ferdige?

Det er jo meningen det da! Vi lider nå litt under mannskapsmangel, tross bra oppmøte og gode holdninger og innsats, kunne vi trenge noen flere hender. Er det virkelig ingen som har lyst på en historisk tur i 2005? Vi har det interessant, uhøytidlig og med mulighet for stadig å lære noe nytt om teknikk og mennesker! Vi tar nye mennesker i mot, uansett bakgrunn, med åpne armer og Evergood kaffe.

Skandinavias kraftigste compound maskin, på 550 Hk. Skal bevege seg i nær framtid, ta kontakt (ny oppfordring) om ikke annet for å komme om bord for å se!



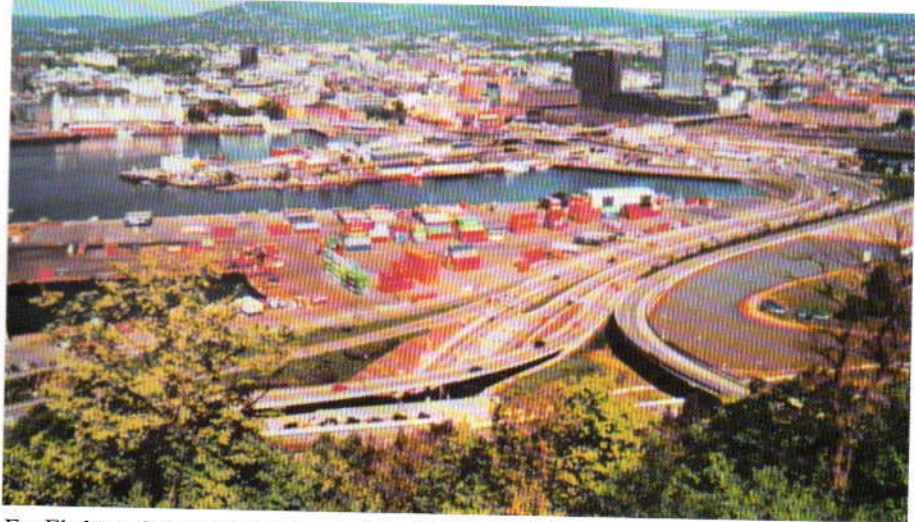
Magne Nilsen, "stålkunstner", i arbeid med skanse-kledning.

Oslo Havn før og nå

Av John Østby



Fra Ekeberg Kristiania 1906. Mange skip i Bjørvika.



Fra Ekeberg Oslo 2000. Omtrent midt på bildet skal den nye operan bygges. Og den synlige trafikkmaskinen skal legges i tunnel.

M/S LOFOTENs 40 års jubileums/jubeltur

8. – 19. mars

Av Øyvind Konglevoll

Noen fakta fra Dag Bakkas bok "Sjøveien mot nord" og opplysninger gitt av kaptein Torggrim Jakobsen, M/S Lofoten:

Bygget og sjøsatt 7. september 1963 som byggenr. 547 ved Akers Mek. i Oslo for Vesteraalens Dampskibsselskab. Målene var 2597 brt og 286 fots lengde.

Hovedmaskinen var en 7 sylindret Aker-bygget Burmester & Wain på 3325 bhk. Prøvetursfarten var 17,5 knop. Hjelpemaskiner var Bergen Diesel.

5. mars 1964 la M/S Lofoten ut fra Bergen på sin jomfrutur i Hurtigruten. Foruten å gå i Hurtigruten gikk Lofoten flere somre i Ekspressruten til Svalbard og på vårcruise til Shetland.

1. januar 1988 skiftet Lofoten skorsteinsfarge, da Vesteraalens Dampskibsselskab ble fusjonert med Ofotens Dampskibsselskab til Ofoten og Vesteraalens Dampskibsselskab. I september samme året ble Lofoten solgt til Finnmark Fylkesrederi & Ruteselskap, som derved kjøpte seg inn i Hurtigruten. Dette selskapet tok vare på skipet og drev det på en slik måte at det ble svært populært blant reisende i inn og utland. Blant annet hadde skipet egen venneforening.

I 1996 ble Lofoten solgt tilbake til OVDS.

På 40 årsdagen 5. mars i sørgående ut fra Svolvær hadde Lofoten utseilt en distanse på 2 886 000 nautiske mil eller 5 344 872 km. Dette tilsvarer Ekvator rundt 134 ganger, eller t/r månen 8 ganger. Antall passasjerer ca. 1 250 000. Antall anløp 75296.

Gangtid hovedmotor 230 000 timer, eller 26,7 år. Imponerende tall!!!

M/S Lofoten fikk i januar 2001 status som verneverdig fartøy av Riksantikvaren, som det første norske skip i aktiv rutefart på Norskekysten. Lofoten er det største fartøyvernprosjektet i Norge. 2. februar 2002 ble Lofoten på få dagers varsel tatt ut av Hurtigruten, to måneder før den skulle avløses av nye Finnmarken. Sjøfartsmyndighetene fant plutselig ut at den var så brannfarlig at den ikke fikk seile de siste to månedene av sin 38 år lange hurtigrutekarriere, som hadde foregått uten noen slags uhell av alvorlig karakter.

Noen måneder lå den for salg, men ble reddet av OVDS' nye cruiseprosjekt med M/S Nordnorge fra Chile til Antarktis om vinteren.

Lofoten har de to siste årene blitt oppgradert for et betydelig beløp. Dette er andre vinterhalv-året Lofoten seiler i Hurtigruten. Som det siste klassiske skip i ruten er den blitt en suksess og deler av vinteren er den det hurtigruteskipet som kan vise til best belegg, ikke minst på rundreiser.

Mange fartøyvernere og kystkulturengasjerte i Norge har et nært og godt forhold til Hurtigruten og ikke minst "Lofoten". Dette skyldes flere forhold. Lofoten har



Et vakkert skip M/S "Lofoten".

Foto: Helge Sunde.

alltid vært kjent for å være et trivelig skip, først og fremst grunnet mannskapene som har bemannet skipet.

Norsk Veteranskibsklub i Oslo med D/S Børøysund, tidligere i samme rederi som Lofoten, har et langvarig kjennskap og vennskap å vise til. Børøysund har ofte hatt gleden av å ha Lofotens tidligere kokker Magnar Kristiansen og Kåre Eilersten med som stuerter om bord. De siste årene har vi her vest hatt stor glede av å ha Kåre med som en av de mest aktive stuertene på Granvin. Med 27 års fartstid om bord på Lofoten var det naturlig at Kåre ble invitert med på hele rundreisen. Også Bergen Kystlag og Hordaland Kystlag har gode relasjoner til Lofoten.

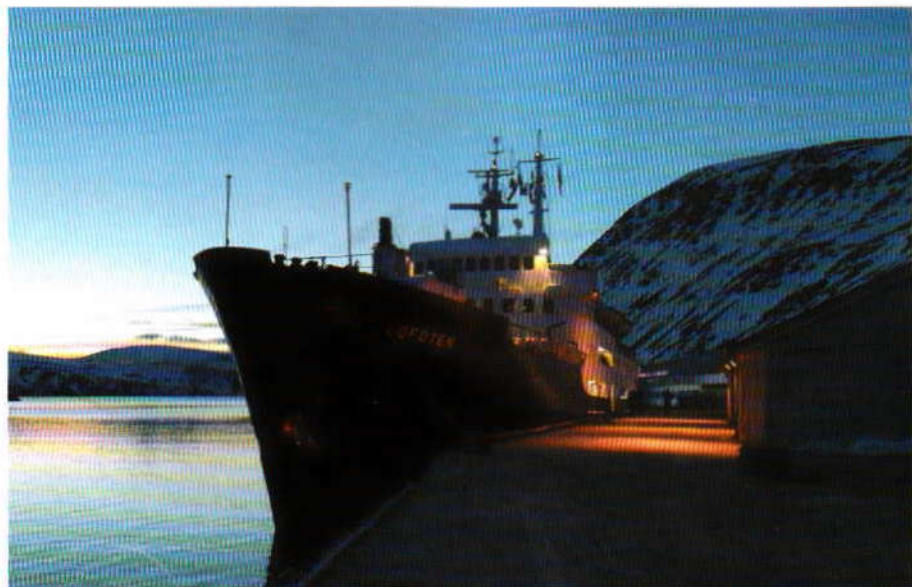
Mange medlemmer av de overnevnte og andre beslektede foreninger var med på jubileumscruiset.

Turen

8. mars var en nydelig soldag i Bergen. Kl.16.30 forhalte Lofoten fra Frielenskaaien, med full flagging, full av bergensere, som var invitert med på gratis hurtigruteminitur. Ledsaget av Sjøbrannsprøyten med vannkanoner gled Lofoten inn på Vågen og la til helt innerst på Bryggen.

Her sto Bergen Brandkorps Musikkorps oppstilt og ønsket velkommen med liflige toner. På kaien var det oppstilt en rekke biler av 1964 årgang for å skape den rette tidskoloritten.

Den minste bilen var en Ford Anglia og den største en Magirus stigebil. Om bord



M/S "Lofoten" ved kai.

Foto: Helge Sunde.

var det velkomstmottagelse i salongen forut for diverse innbudte. Nordlandskoret underholdt og gratulasjoner og gaver ble utvekslet. Den største gaven var en nydelig kiste, som er en gave fra bl.a Norsk Veteranskibsklub, Veteranskiplaget Fjordabåten og Bergen Kystlag.

På framsiden er det et bilde av Lofoten, laget i intartia (kunst av tre), og på innsiden av lokket inskripsjoner med data om skipet og hvem gaven er fra. Kisten er nå plassert i utkikssalongen. Om bord var der åpent skip med Lofotskreimiddag, foredrag, musikk og underholdning.

Skipsorkesteret på reisen Bergen - Kirkenes besto av Eyolf Sylta og Lars Fauske fra Bergen Kystlag og tidligere elektriker om bord i Lofoten, Svein Hansen. Orkesteret ble til tider supplert av undertegnede på altsax, Agnar fra Børøysund på fløyte, Lofotens reiseleder Gidske som vokalist og en av Lofotens triser på horn. Bård Kolltveit var med til Trondheim og holdt interessante foredrag underveis.

Mange misunnelige reiselystne sto igjen på Bryggen og vinket da en fullsatt Lofoten kl. 22.30 gikk ut i springen, tørnet rundt på Bergens trange Våg og fløytet til hilsen med kursen satt nordover.

Å beskrive i detalj alt som skjedde på jubileumsreisen med full flagging, hyllest, mottagelser, underholdning og andre innslag vil kreve hele Dampskipsposten, så det må bli i stikkordsform.

Stilt og fint jubileumsvær fulgte Lofoten så og si hele turen, så også dag to over Stadt.



Glade musikanter ombord i M/S "Lofoten".

Foto: Helge Sunde.

I Ålesund ble vi med norsktalende tatt med av den berømte ålesunderen Harald Grytten på en informativ og svært underholdende og munter byvandring. I Molde var det jazzorkester på kaien og i Kristiansund ble nattehimmelen opplyst av fyrverkeri til Lofotens ære.

I de fleste havner på nord og sør kom havnesjefer og ordførere om bord for å gratulere med jubileet. En gratulasjonsbok / minnebok fikk underskrifter i hver havn.

Trøndelagsdagen på nord er alltid spesiell. Både i Trondheim og Rørvik ligger to hurtigruteskip i havn samtidig, og passasjerene beskuer hverandres skip. Vi har en følelse av at noen av nyeskipenes passasjerer misunte oss som reiste med Lofoten, mens vi om bord i Lofoten var glade for å høre hjemme der. Ettermiddagen denne dagen var det ellers stort fødselsdagsselskap i aktersalongen for en herværende skribent. Stueren hadde bakt deilig kake og blant gavene var et flott konjakkglass med inngravert bilde av Lofoten og fødselsdagsbarnets navn og dato

I Bodø var besøk på Flymuseet obligatorisk for mange. Her kom Magnar ombord for å reise med til Svolvær. Det ble hyggelige timer i lag med gamle kjente. Mellom Stamsund og Svolvær fikk vi servert Lofotkultur i form av ord og toner fra to lokale artister.

I Tromsø var det selvfølgelig musikk på kaien og besøk av myndigheter og det andre hurtigruterederiet TFDS. Her er det flere timer å slå i hjel. Restaurant Skarven og Ølhallen er obligatorisk for mange, det samme er Polarsenteret og Ishavskatedralen. Noen av oss fikk en svært interessant tur ut til Gunnar Eldjarns

båtbyggeri, hvor nordlandbåter i alle størrelser blir skapt. To av Lofotens passasjerer, et ektepar fra Viken Kystlag i Oslo, var spent på om nordlandssekseringen de hadde bestilt hos Gunnar var ferdig. Det var den og de var vel fornøyde og gleder seg til fine sommerdager med råseil i Oslofjorden. På vei tilbake til Lofoten besøkte vi Arctandria Kystlags flotte anlegg med naust og båter. Flere av våre medpassasjerer fant vi igjen på "Jernbanestasjonen" en av Tromsøs populære puber, hvis togavganger er lite å stole på.

I Tromsø dukket enda et hyggelig bekjentskap opp. Eivind Lande med sine barn Magnus og Thea kom på i Tromsø for å reise med til Kirkenes og sør igjen til Trondheim. Eivind holdt flere interessante foredrag om Hurtigruten både for nordmenn og utlendinger mens han reiste med. Denne kvelden underveis fra Tromsø var det tid for forsinket Polarsirkeldåp med stor ståhei og masse isvann.

Nå sto Finnmark for tur. Solskinn og fralandsvind gjorde Finnmarkskysten til lite å frykte denne gangen. Krevende havner som Skjervøy, Øksfjord, Havøysund, Kjøllefjord og Mehamn gikk som en lek. Turen ut til og besøket på Nordkapp ble uforglemmelig. I strålende solskinn ante vi nesten å kunne se Svalbard i det fjerne.

I Berlevåg var det hyggelig møte med Narvik som lå inne samtidig.

Søndag 14. mars nådde vi reisesens vendepunkt, Kirkenes. Her gikk flere av passasjerene, også blant "våre" i land, for å ta seg sørover med fly. Mens noen dro på busstur til Russegrensen, valgte andre å spasere i Kirkenes og besøke noen av byens severdigheter.

Etter å ha vinket farvel til våre avstigende venner forlot "Lofoten" Kirkenes med kurs for Bergen. I Vardø hilste Bymusikken oss velkommen. Anløpet her ga oss tid til besøk og omvisning på Vardøhus Festning, ledet av en tidsriktig antrukket "kommandant".

Nordgående "Richard With" måtte sløyfe anløp av Berlevåg grunnet kraftig fjordvind, mens "Lofoten" anløp med eleganse ved hjelp av både anker og akterspring. Dette var vi glade for, da Berlevåg Mannssangforening kom om bord og holdt en flott og munter konsert i aktersalongen.

Neste formiddag var det nytt mannskor på kaien i Hammerfest. Som seg hør og bør ble Isbjørnklubben besøkt og flere tegnet medlemsskap med innlagt dåp og champagneservering.

Tromsø anløpes rundt midnatt og Skarven fikk igjen besøk av Lofoten-passasjerer.

Tirsdag 16. mars forlot enda noen av våre venner oss i Harstad, deriblant en Bergenshydrant som skulle til "Hydranten Pub" i Tjeldsund. Politiet i Harstad besørget transporten fra kaien til puben. Denne dagen ble turens høydepunkt hva angår kombinasjonen vær og landskap.

I nydelig vær gikk vi sør gjennom Risøyrenna. På Sortland stod der musikkorps på kaien og her kom flere gjester om bord for å følge med til Stokmarknes, "Lofoten"s tidligere hjemmehavn. Her lå museumsskipet "Finnmarken" på land og ventet med full flagging på sitt tidligere søsterskip. Spreke skolebarn holdt en flott



Gammel og ny tid M/S "Lofoten" og M/S "Midnatsol".

Foto: Helge Sunde.

breakdanceoppvisning, mens den enda sprekere medreisende "dansen" Asger på 72 år sto på hodet, slik han gjorde på mange av kaiene underveis.

I Stokmarknes var det ekstra liggetid med gratis tilgang for oss passasjerer til Hurtigrutemuseet og "Finnmarken".

Noen av oss fikk stå helt framme i baugen og filme gjennom trange Raftsundet. I Svolvær kom Magnar om bord og leverte torsketunger til flere av passasjerene og i Stamsund hilste Svein på og leverte 60 kg. iset lofotskrei, bestilt av noen av oss bergensere.

På Helgeland fikk vi vår første dag med skittvær. Likevel ble det en flott dag, som få andre Hurtigrutepassasjerer opplever. Det vesle handelsstedet og tidligere anløpsstedet Selsøyvik ble passert, mens skolens barn sto på haugen og vinket, slik de pleier å gjøre når en av hurtigrutene gjør en avstikker forbi.

Skipper Jakobsen er fra Lurøy og tok oss forbi hjemstedet hans. For å gjøre denne avstikkeren blant Helgelands øyer og skjær med et hurtigruteskip, skal du være kjent og vite hva du gjør.

I Brønnøysund kom der en hel trekkspillklubb om bord, som lagde stemning sørover mot Rørvik. Og her økte stemningen ytterligere. Her møtte vi OVDS' største og nyeste skip "Finnmarken". På kaien var det flere hundre fremmøtte. Kaiekspeditorerne var i 40 år gamle klær og pallene ble handlet med en restaurert truck fra 1957. Veteranbiler bidro til det riktige tidsbildet. Både "Lofoten"s skipper og Kåre ble kallt opp på scenen for å motta hyllest på vegne av jubileumsskipet.

"Lofoten"s passasjerer ble etter innslaget på kaien invitert med på teater i en sjøbod, mens "Finnmarkens" passasjerer ble invitert om bord i "Lofoten" for å se hvordan en skikkelig hurtigrute ser ut. I mens var lokalbefolkningen i Rørvik invitert om bord i "Finnmarken" for omvisning og filmframsyning. Et storstilt fyrverkeri hilste "Lofoten" og "Finnmarken" farvel på sine ferder mot syd og nord. På Folla ble det endelig litt frisk vind og sjøgang. Trondheim, reisons neste siste morgen med farvel til enda noen gode venner. Reisons nest siste dag ble rolig med tid for avslapning og tid for videovisning med veteranskip. Et spennende innslag var redningshelikopteret fra Ørlandet, som hadde øvelse med å fire en redningsmann ned på "Lofoten"s akterdekk mens skipet var i fart.

Tradisjonen tro ble puben "Tollboden" i Ålesund frekventert rundt midnatt.

Fredag 19. mars var reisons siste dag. Alle passasjerer ble samlet sammen med skipper og andre besetningsmedlemmer. Her ble hilsen til skip og mannskap framført på norsk, engelsk og tysk fra passasjerene som takk for en strålende jubileumstur. Kapteinen takket tilbake for hyggelige samvær. Presis kl. 14.30 i rute fløytet "Lofoten" sine 4 sydgående støt, to lange, ett kort og ett langt, og la til kai ved Frielneskaia i Bergen.

Framtiden for "Lofoten"

Framtiden ser ganske lys ut for Lofoten, med forbehold om hva samferdselsmyndigheter, sjøfartsmyndigheter og andre uberegnelige etater måtte finne på.

Som reserveskip gjennom to vintre har Lofoten vært en suksess, med et passasjerbelegg som mange av de andre nyere og større hurtigruteskipene ikke kan vise til. Tiden har nok gått fra at 11 skip som "Lofoten" skulle gått i Hurtigruten, men som det siste klassiske skip i ruten er

"Lofoten" et vellykket nisjeprodukt, så vellykket at en nesten kan håpe på at TFDS ville gjøre det samme med "Nordstjernen".

Å reise med et skip som Lofoten, har ikke bare med nostalgi å gjøre. På mange måter er det en mer spennende og intens sjøopplevelse du får om bord i et slikt skip. Kontakten med mannskapet og observasjonen av deres oppgaver om bord er mer tydelig enn på nyebåtene.

Opplevelsene av sjøen og elementene er på en helt annen måte. Om bord i "Lofoten" kan du nesten ta på sjøen, i hvert fall hvis været står litt på. Selv om "Lofoten" i stor sjø blir et lite skip, skjønner du at dette er et trygt og sjødyktig skip. Ikke minst er anløp og avgang med "Lofoten" interessant å følge med på. Her brukes ankeret titt og ofte, og det er en fornøyelse å se hvor stødig og flott en kommer til og fra kai. Lossing og lasting er som på en gammel fjordabåt ved hjelp av skipets kran.

OVDS har lagt ut masse penger på "Lofoten", både på skrog og på brannsikring. Sommeren 2004 var det meningen at "Lofoten" skulle gå til den store veteranbåtfestivalen i Brest i Frankrike og representere både Norge og Forbundet KYSTEN på verdens største festival i sitt slag. Men den får ikke de nødvendige



Skipskiste med M/S "Lofoten" som motiv.

Foto: Trine Marcussen.

internasjonale sertifikater. Slik jeg forstår det mener visstnok myndighetene at Lofotens innredning fra 1964 er for brannfarlig. Dette kan synes ganske strengt med tanke på Lofotens 40 uhellsfrie år i verdens hardeste kystrote året rundt, og med tanke på den oppgraderingen som er gjort med brannvarsling og slukkeanlegg på hele skipet, og med et trent mannskap som kan stille 3 røykdykkerlag i løpet av få minutter. Det blir jo nesten som å oppholde seg på en brannstasjon.

10. april ble "Lofoten" igjen avløst av "NordNorge" i hurtigruten. Samme kveld gikk "Lofoten" et påskecruise (delvis i "Børøysund", "Atløy" og "Granvin"s kjølvann) inn Sognefjorden til Fjærland, Balestrand og Flåm og videre nord til Stokmarknes for sommeropplag. Til høsten skal Lofoten inn igjen i Hurtigruten, og fra sommeren 2005 vil Lofoten gå faste sommerturer, foreløpig uvisst hvor; det kan bli både i sør og i nord. Vi kan i hvert fall glede oss over at Lofoten fortsatt vil seile hele året og forskjønne kystlandskapet der den glider forbi.

Gammel kjærlighet lider!

Tekst: Trine Marcussen og Harald Kvinge.

Fra artikkelen "Gammel kjærlighet rustet!" i forrige nummer av Dampskibsposten, siteres: "I St.prp. nr.1 2002/03 omhandler underpost 72.4 kystkultur og fartøyvern: Målet med tilskuddsordningen er todelt: A: Sikre og sette i stand et representativt utvalg faste kulturminne langs kysten og et representativt utvalg fartøy. B: Medvirke til drift av utvalgte fartøyvernssenter slik at de kan utøve virksomheten etter formålet. Verneverdige skip, slik som M/S Granvin og D/S Stord I, krever samarbeid med Riksantikvaren". Samarbeid, stod det. Samarbeid... Nå er tilstanden blitt den at gammel kjærlighet ikke bare rustet, men også lider! Veteranskipslaget Fjordabåten fikk den nedslående meldingen om tildeling av kun kr. 140.000 til "Granvin" og ingen ting til "Stord I" fra Riksantikvaren. Søknadssum til "Granvin" var på kr. 1.487.000, med andre ord over ti ganger mer enn det vi fikk! Tildelingen avviker så mye fra akutt behov at Veteranskipslaget så seg nødt til å klage på tildelingen til "Granvin". La oss belyse i denne artikkelen hvorfor det så viktig at spesielt "Granvin" må få tilstrekkelige tilskudd fra Riksantikvaren i mange år fremover, og hvilke konsekvenser det kan få dersom den må innstille driften en eller flere seilingssesonger.

"Granvin" sin betydning for kystmiljø, lagsmiljø, turister og for skoleungdom

Det var interessant for oss å lese i tildelingsbrevet for 2004 til Riksantikvaren om arbeidsmål 1.5, pkt 2 om kunnskapsutvikling og verdiskaping i lokalsamfunn og næringsliv: "Riksantikvaren skal i en utvalgt kystregion etablere et nærmere samarbeid med fiskerimyndighetene/næringen, reiselivsnæringen, museumssektoren, organisasjonene og lokal og regional forvaltning samt evt. andre aktuelle aktører. Målet er gjennom konkrete tiltak å få frem gode eksempler og modeller for å ta i bruk potensialet som ligger i spennet mellom næringsvirksomhet og kulturminneforvaltning. To innsatsområder er særlig viktige: a) kunnskapsutvikling, og b) verdiskaping i lokalsamfunn og næringsliv."

Veteranskipslaget Fjordabåten har, i sin snart 25-årige historie, arbeidet med sine egne båter, men også med fartøyvern og kystkultur generelt. Laget har som formål å ta vare på og holde i drift representative fartøy som har gjort tjeneste i samferdselen på Vestlandet, å ta vare på, skape interesse for og spre informasjon om det miljøet fartøyene var en del av og å samarbeide med andre organisasjoner som har liknende formål, i inn- og utland. "Granvin" er et kulturminne som er en bruksressurs i den forstand at båten går åpne turer i sommersesongen med passasjerer til ulike kystkultur-, kunnskaps- og opplevelsessteder. Vi samarbeider med museer slik som



Glødende nagler settes inn for å feste nye plater til spantene. Det neste arbeidsfolket hos Andersen & Sønner i Dåfjorden skal gjøre, er å bruke motholdsredskapet innenfra maskinrommet, mens sjefen selv, Steinar Andersen, venter utvendig på å få klinket.
Foto: Odd Jostein Gundersen.

Lyngheisenteret, Utvandrercenteret på Sletta samt Salhus Tricotasjefabrik, turistnæringen og spesielt med HSD/Flaggruten om rundturopplegg for innenlandske og utenlandske turister mellom Bergen og Stord (Kuleseidkanalen, Halsnøy Kloster, Fjellberg Prestegard, Vikebygd, Espevær).

Veteransklipslaget har vært initiativtaker til bevaring av bilfergen Skånevik, til klinkkurs på Vestlandet og til medlemsturer med Norsk Veteransklubb og Atløys Venner, slik som Sørlandsturen 2002 som gikk fra Florø i nord til Porsgrunn i øst samt Sogneturen i 2003. På begge turene deltok "Atløy" og "Børøysund" sammen med "Granvin". Se fyldig omtale i Dampskibsposten nr. 65 og 68. I tillegg har "Granvin" deltatt på landsstevner til Forbundet Kysten. Men kanskje viktigst av alt, så har "Granvin" årlig gitt den oppvoksende generasjon mulighet til å oppleve kystkulturen og dens verdier, når ca 120 elever fra Bjørgvin videregående skole hvert år drar på faglige overnattingsturer med "Granvin" fra Bergen til Skjerjehamn, Eivindvik og Lygra. Se Dampskibsposten nr. 66.

Riksantikvaren mottok søknader på 91 millioner kroner, men hadde bare 19 millioner til fordeling. Allikevel følte vi oss nokså trygge på at nettopp "Granvin" ville bli tildelt hele søknadssummen, da "Granvin" oppfyller svært godt Riksantikvarens arbeidsmål 1.5 pkt 2 nevnt over, og at "Granvin" bare har midlertidig fartssertifikat.

Riksantikvaren og klinking av "Granvin"

Sitat fra statsbudsjettet for 2004, punkt 11.3: "Strategiske mål. Mangfoldet av kulturminne og kulturmiljø skal forvaltes og tas vare på som bruksressurser, og som grunnlag for opplevelse og videreutvikling av fysiske omgivelser. Et representativt utvalg av kulturminne og kulturmiljø skal tas vare på i et langsiktig perspektiv som inspirasjon, kunnskapsressurser og som grunnlag for opplevelser."

Riksantikvaren har gitt kystkulturminnet "Granvin", bygd i 1931, vernestatus. Det er i Veteranskipslaget Fjordabåten sin interesse og i samsvar med vernestatus at restaurering og vedlikehold skal utføres "etter handverkmessig antikvarisk riktige metoder". På Vestlandet var det for få år siden ikke kompetanse på klinking av stålplater, noe som gjorde det umulig å gjøre skrogreparasjoner på annen måte enn ved sveising.

Veteranskipslaget Fjordabåten var initiativtaker og samarbeidspartner med Hordaland fylkeskommune og Riksantikvaren om arrangering av et klinkekurs i stålkonstruksjoner i 2001. Hordaland fylkeskommune tar i år sikte på å arrangere et utvidet kurs for å utvide kompetansen på dette feltet. Klinking var nemlig blitt et håndverk som ikke lenger kunne utføres på de ulike verftene på Vestlandet, slik at en måtte helt til Kristiansand eller Drammen for å få utført jobben. Dette var både kostnads- og tidskrevende. Derfor bærer mange av dagens veteranbåter preg av at tidligere klinkede plater ble erstattet med sveiste konstruksjoner, hvilket går utover fartøyenes verneverdi. Vi var derfor svært fornøyde når pålagt plateskift, etter krav fra Sjøfartsdirektoratet/Skipskontrollen, kunne utføres på antikvarisk rett metode ved Andersen & Sønner i Dåfjorden.

Sitat Riksantikvaren i 2003: "Høstens fordeling av de ekstraordinære midlene viser at kursdeltakerne nå drar fordeler av sin nye kompetanse. Av ekstrabevilgningen på 10 millioner kroner har Hordaland fått tilsagn om tilskudd på til sammen ca. 3 millioner kroner. Dette viser at klinkekursets faglige bidrag til det maritime kulturminnevernet har vært en fornuftig investering". I fjor ble det for øvrig bevilget ca en million kroner til klinkeprosjekter rundt omkring i Hordaland, og Lindås sjøsluser mottok halvparten til klinking av portbladene.

På klinkekurset i 2001 var en av deltakerne Steinar Andersen fra det lokale mekaniske verkstedet og slippen til Andersen & Sønner i Dåfjorden i Fitjar. Han har fått mye kompetanse og erfaring allerede i å klinke på både "Granvin" og "Vartun" (ex "Tysnes") som begge restaureres i Dåfjorden. Verkstedets største styrke er at de kan utføre både tre- og stålarbeid, inkludert klinking, - på en faglig svært god måte. Når Riksantikvaren bevilger penger til veteranbåtene, og arbeidet utføres hos et fartøyvernssenter, brukes samme sum to ganger. Dåfjorden burde så absolutt vært et av de utvalgte fartøyvernssentrene underlagt Riksantikvaren, av kvalitetsårsaker. I tillegg utfører Mastrevik Verft i Austrheim klinking, slik at det på landsbasis bare er fire verft som kan klinke.



Mange plater og noen spant måtte skiftes under vannlinjen på "Granvin". Gamle håndverkstradisjoner i form av klinking ble brukt i Dådjorden av Andersen & Sønner for å få utført denne reparasjonen. Foto: Jan Hjeljestad.

"Granvin" – drift og økonomi

I driftssesongen reiser ca 3.000 passasjerer med "Granvin". Billettinntektene går i hovedsak til vedlikehold, restaurering, drivstoff, smørolje, forsikring, kaileie, redningsmateriell som flåter og redningsvester, sikkerhetskurs og kost for mannskap. Dugnadsinnsatsen, knyttet til ca 75 turer i sesongen, er beregnet til ca kr. 500.000.

Kjøpet av "Granvin", samt drift og vedlikehold de første årene, var finansiert med midler fra forsikringsoppgjøret for "Stord I". Gjennom flere år har "Granvin" tært på laget sin kapital. De tre siste årene har driften av "Granvin" gått i balanse og gitt et lite overskudd som, sammen med tilskuddet fra Riksantikvaren, gjorde det mulig å foreta noe større nødvendig reparasjonsarbeid. Men hovedarbeidet som nå står for tur, vil ha behov for større tilskudd fra Riksantikvaren. Laget har ikke midler til å reparere kravene fra Sjøfartskontrollen, slik som bau, tanktopp, salong og plater i skutesiden. "Granvin" vil i år ikke kunne gi overskudd til "Stord I" pga disse store reparasjonene på eget skrog. I forhold til liknende fartøy har "Granvin" mottatt relativt lite tilskudd fra Riksantikvaren til restaurering. I perioden 1998 til 2003 ga Riksantikvaren kr. 1.340.000. Før 1998 var det ikke gitt tilskudd.

Veteransklipslaget hadde økonomi til å gjennomføre sveising av stålarbeid på "Granvin", men da vi ønsker å arbeide etter antikvariske prinsipper og verdier, ble klinking foretatt. Klinking er mye mer kostnads- og tidkrevende. Dette til tross for lagets økonomi, da vi trodde at vi hadde Riksantikvaren med oss.

Riksantikvaren, Sjøfartsdirektoratet, fartssertifikat og seilingstillatelse

Vi tillater oss personlig å si at det er manglende fartøyvernperspektiv på tildelingen fra Riksantikvaren i år. Det later til at Riksantikvaren har gjort en vending fra å gi midler til båter som står i fare for å miste seilingstillatelse og heller gi midler til slutføring av båter. To båter på Østlandet ble riktignok hjulpet for at de skulle få beholde fartssertifikatet, mens "Granvin" på Vestlandet mistet det faktisk allerede i fjor.

Sjøfartsdirektoratet stiller tekniske og maritime krav for å gi båter fartssertifikat. "Granvin" fikk midlertidig seilingstillatelse ut fjorårssesongen av Sjøfartsdirektoratet og nytt midlertidig sertifikat for kommende sesong, mot at spesifisert arbeid ble utført før sesongstart både i 2003 og i 2004. Derfor ble Riksantikvaren søkt om midler til istandsetting. Hovedsummene var knyttet til pålegg om plateskift i skrog og plateskift i dekkshus. Det er gitt utsettelse på dekkshuset. Men det viser seg at skrogreparasjonene ble mer omfattende enn tidligere forutsatt, ved at parti i baugen må skiftes. Svære summer i størrelsesorden millioner over mange år fremover kreves for at "Granvin" skal komme opp på nivå igjen og få fartssertifikat. Av lagets to båter ("Granvin" og "Stord I"), er kun "Granvin" i drift. Mister "Granvin" fartssertifikatet og ikke får seilingstillatelse, har laget ingen mulighet til å kunne betjene et eventuelt lån i størrelsesorden på millioner hvert år.

Til høsten står altså båten foran enda flere store utgifter og fortsatt manglende sertifikat. Tilstanden til båten er slik at det må gjøres vesentlige restaureringsarbeid de kommende 3-4 årene for å få igjen sertifikatet. Dersom vi ikke får tilskudd fra Riksantikvaren i en helt annen størrelsesorden enn det vi fikk nå, vil kanskje ikke "Granvin" kunne seile videre etter endt sesong, hvilket er en stor tragedie. "Granvin" må sikres realistiske tildelinger hvert år fram til ca. 2010 fra Riksantikvaren, slik at fartssertifikatet igjen kan bli utskrevet for normale sertifikatperioder.

Det er ikke dårlig utført vedlikehold fra laget sin side som er årsaken til tilstanden, men det faktum at gamle båter må periodisk fornyes med utskifting av stålplater. Nå er turen kommet til "Granvin". Det er vår forståelse av kulturminnepolitikken at fartøyvern fra staten sin side i stor grad er basert på lag og organisasjoner sin innsats, men med tilskudd fra Riksantikvaren. Her er altså to ansvarsparter og det må være slik at ansvaret blir fordelt på en realistisk måte mellom partene. Vår opplevelse av tildelingen til "Granvin" i 2004 er at Riksantikvaren ikke har tatt sin del av ansvaret for båten, med de konsekvenser det medfører.

De to båtene til laget, "Stord I" og "Granvin", har hver sine budsjetter, men felles likviditet. Riksantikvaren ga altså svært lav tildeling til "Granvin" i forhold til nødvendige skrogreparasjoner som er utført i Dáfjorden. Det har ført laget inn i en vanskelig likvid situasjon som gjør at laget ikke kan betale mange av sine forpliktelser ved forfall. Vi regner med at situasjonen vil bedre seg ut over sommeren, med bl.a. seilingsinntekter fra "Granvin" og tilskudd. Veteransklaget vil ikke kunne klare ved egen inntjening å skaffe de midlene som skal til for å



Steinar Andersen skuer ut fra maskinrommet på "Granvin", etter at dårlige stålplater var skiftet ut. Foto: Odd Jostein Gundersen.

restaurere "Granvin" til en tilstand som gjør at båten får tilbake fartssertifikatet. Uten passasjersertifikat vil "Granvin" ikke kunne benyttes til turist- og opplevelsessturer. Den vesentligste delen av formidlingen av kulturminnet faller bort. Uten fartssertifikat faller driftsinntektene bort. Det får alvorlige konsekvenser for betaling av forsikring og økonomisk evne til nødvendig vedlikehold. Laget har et aktivt dugnadsmannskap på 40-50 personer. Interessen er sterkt knyttet til seilinger med båten. Uten passasjersertifikat vil interessen for båten minke. Har vi ingen seilingsgodkjent båt, har vi heller ikke noe aktivt lag. Det kan bli en vond sirkel der "Granvin" vil lide under forfall og laget kan forvitne!

Er alt økonomisk håp ute for "Granvin" i år?

Norsk Forening for Fartøyvern, Veteransklaget Fjordabåten og andre veteransklag arbeider nå politisk for å påvirke til ekstraordinær bevilgning i Revidert nasjonalbudsjett 2004, slik det var bevilget 10 millioner kroner i 2003.

Hordaland fylkeskommune har, etter SAVOS-planen for fartøyvern, kr. 900.000 til fordeling til veteranbåtene i fylket. Tildeling skjer trolig før sommerferien. Det er et håp om mer penger fra Hordaland fylkeskommune, som har fått kr. 450.000 fra Riksantikvaren til videre fordeling til båter i Hordaland.

Veteransklaget Fjordabåten sin økonomigruppe arbeider aktivt med å få til finansiering og det er søkt/vil bli søkt banker, legat og fond om økonomisk støtte. Tilbakemelding kan ikke ventes før nærmere sommeren. I 2003 fikk gruppen inn kr. 450.000 fra private, og ekstraordinær tildeling ga 1.1 millioner kroner fra Riksantikvaren til "Stord I".

"Granvin" sin nåværende tilstand og fremtidig arbeid

Det viser seg altså at "Granvin" sin tilstand er i dårligere forfatning enn tidligere antatt. I årene som kommer må vi ha et jevnt vedlikehold i samsvar med Skipskontrollen, midler fra Riksantikvaren og vår egen økonomi. Vedlikeholdsansvarlig Oddvar Stølsnes har utarbeidet en fremtidsrettet plan for nødvendig arbeid som må utføres for igjen å få utskrevet fartssertifikatet for normale sertifikatperioder:

2004/05: Dårlige plater på begge sider av bauen må skiftes. Ståldekket under sement i forkant av ankerspill og inne i bauskapet skiftes. Dårlige deler av svinerygg skiftes. Det er også spant i svineryggen som må forsterkes. I kjettingkasse er det en deformert bjelke som må skiftes. I salongen må tanktoppen tykkelsesmåles og rustbankes, mest sannsynlig vil det bli mye stål som må skiftes. For å gjøre denne jobben, må hele dørken rives samt store deler av pantryet. Rennesteinen på begge sider av fordekket må kontrolleres og tykkelsesmåles, stål skiftes hvis nødvendig. Den delen av lasteromsluken som er i forbindelse med salongen, må skiftes. Grunnen til dette er å unngå og rive ned salongen hver vinter, da dette er mye arbeid

2005/06: En plate styrbord side i maskinrom må skiftes. Skipskontrollen kjenner til tykkelsen. Dekkshuset for første plass akter demonteres innvendig for å bedømme tilstanden. Alt stål skiftes om nødvendig og innredning monteres igjen. Dette er et pålegg fra Skipskontrollen.

2006/07: Resten av lasteromsluken fornyes. Dørken taes opp i postlugar og begge toalett og strekkplatene fornyes. Siden toalettene og postlugaren ligger over maskinrommet burde det vært lagt ned ståldekk med tredekk og belegg i postlugar, på toalettene sementdørk og fliser. Ca. 30 cm i nedre del av skottene mot dekket må fornyes, på grunn av mye rust. Nedre del av ytterveggen over skuteside for disse rom må skiftes, da der er rustet hull. Skottet mot fordekk fra dør og langs postlugar kontrolleres og fornyes der det er nødvendig.

2007/08: Ca 30 cm i nedre del av skottene rundt bysse, maskinrom, casing, pantry og messe fornyes. Skottet fra utgangsdør og langs messen i forkant fornyes der det er nødvendig. Skottene i skipperlugar kontrolleres og eventuelt fornyes. Det er rustet hull i skottet barbord side i skipperlugar, Luftlyrene er mye rustet, samt platen bak skorstein, som kanskje må skiftes.

2008/10: Hele tredekket på fordekk skiftes foruten det som ble lagt ned i Nordheimsund vinteren 2003. Hele tredekket på akterdekket skiftes.

Dette er en oversikt over vedlikeholdsarbeid som må gjøres i fremtiden, dersom fartøyet skal beholde sitt fartssertifikat. En hel del av vedlikeholdsarbeidet i forbindelse med årlig sertifisering av Skipskontrollen kan utføres på dugnad, likeledes alt malerarbeid og mye maskinarbeid. Slik som demontering av diverse for å utføre stålarbeidet kan også utføres på dugnad. Håper det i fremtiden vil bli midler til å bygge opp "Granvin" slik at den blir et godt vedlikeholdt fartøy.

Dugnadslørdag på dampskibet "Stord" i februar

Av Laila Andresen.

D/S Stord skal være en av de store attraksjoner på Nordsteam 2005 i august neste år. Dette har den entusiastiske dugnadsgjengen på Stord lovet. I forbindelse med en tur til Bergen i februar fikk jeg muligheten til å sjekke hvordan det lå an med arbeidet.. Jeg har jevnlig vært innom og sett at det stadig skjedde forandringer, men å komme om bord denne gangen var en skikkelig positiv opplevelse. Her hadde det skjedd mye i det siste, de fleste platene i skroget var nå rettet opp og fornyet, nydelig klinkearbeid var utført på Bergen Mekaniske Verksted, tidligere Mjellem og Karlsen, propellen var montert, mye opprydding og malingsarbeid inne i båten var utført, ventilene i skroget for det meste montert, vanntanker var gjort rene og klare for slemming, alle pumper i maskinen rengjort og overhaldt men sist og ikke minst, jeg møtte noen hyggelige og positive karer, som jevnt og trutt står på for båten ledet av Kåre Taule. Ikke minst oppsiktsvekkende er innsatsen til Jan Helge Johannessen, (Speedy) som alene har logget over 1000 timer innsats om bord. Det er imponerende å se den entusiasmen den gjengen legger for dagen, ikke minst når vi vet hvilket



Avslappet stemning på akterdekket fra venstre: Laila Andresen, John Bordvik, Jan Helge Johannessen, Kåre Taule og John Rebnord. Hermund Hansen, Nils Skulstad og Magnar Lund som tilhører den vante dugnadsgjengen var dessverre ikke til stede, da bildet ble tatt.



Lars Hille tester om kroppen passer til mannlokket på kjelevannstanken.

prosjekt vi her snakker om. All ære av alle de prosjekter vi vet det har vært jobbet med innenfor fartøyvern, men å gå på med prosjekt Stord for andre gang etter at den brant helt ned i 1987, er en prestasjon det står all ære av. Vi snakker om en båt på 150 fot, med mange lugarer og salonger, et skikkelig passasjerfartøy!!

Været denne lørdagen var nydelig og jeg bestemte meg derfor for å glede denne ivrige gjengen på Stord med å servere stekte vafler på akterdekket. Det var populært. Det var lenge siden duften av nystekte vafler preget den gamle dampen, men denne lørdagen til ære for dugnadsgjengen, ble lukten igjen gjenskapt. Serveringen på akterdekket i solskinn og med de siste rester av snø på dekket, ble en fin ramme rundt serveringen av vafler og medbrakt kaffe. Det ble en meget hyggelig stund og avkobling på akterdekket hvor gode historier og latteren satt løst. Ut fra det jeg så og hørte er jeg sikker på at deres mål vil bli nådd. Det gjenstår fortsatt utrolig mye arbeid og ikke minst midler til å få gjennomført viktige oppgaver som krever penger, men med et utrolig pågangsmot og engasjement fra en gruppe på 6-8 personer, som jevnlig gjør en innsats om bord. Og i tillegg til den bistand de får fra verkstedets egne folk til å utføre en del av de store klinke- og sveisejobbene, vil de få det til.

Lykke til karer og takk for hyggelig mottakelse, jeg kommer igjen!

D/S "Stord" fra 1913: Historikk og oppdatering

Tekst: Trine Marcussen, Harald Kvinge og Harald Sætre.

I 1913 ble D/S Stord bygget som nr. 110 ved Laxevaag Makin og Jernskibsbyggeri for Hardanger Sunnhordlandske Dampskibsselskab (HSD). Tonnasjen var opprinnelig på 376 BRT og båten var 144,7 fot lang. Maskinen, som var bygget på samme stedet, var en trippel ekspansjons dampmaskin på 470 indikerte HK. De tre sylindrene hadde en slaglengde på 25 tommer, og dimensjonene var 13 1/2, 22, og 35 tommer. D/S Stord var noe mindre enn de skipene HSD hadde bygd før. Dette langruteskipet var en typisk representant for de større dampdrevne ruteskipene som gikk langs kysten og i fjordene fra 1880-tallet og til langt ut på 1950-tallet. "Stord" var tiltenkt å gå i de fleste rutene i HSDs fartsområde Bergen - Hardanger - Sunnhordland - Stavanger. Da HSD satte i gang ny "snøgg rute" mellom Bergen og Sunnhordland i 1928, fikk "Stord" denne ruten.

I 1931 ble fartøyet forlenget med 10,5 fot og brønnen i forskipet ble bygget inn. Bruttotonnasjen økte til 465 BRT. Samtidig ble overbygget midtskips gjort større med plass for postlugar og flere passasjerlugarer, slik at "Stord" fikk den lange, ubrutte og elegante dekkslinjen. I tillegg ble 2. plass salong framme under bakken bygget om. Det ble og satt opp flere passasjerlugarer på hoveddekk.

"Stord" ble snart en populær båt i Sunnhordland Snøgg rute. Under krigen gikk den trofast i selskapet sine ruter. Ved eksplosjonsulykken i Bergen den 20. april 1944, lå "Stord" ved Holbergskaien i Bergen. Styrehuset og en del av innredningen ble ødelagt, men ellers slapp den uskadet fra hendelsen.

Etter krigen hadde HSD planer om å bedre driftsøkonomien til dampskipene ved å skifte ut dampmaskinene med motor. D/S Stord ble utpekt som prøveskip. I desember 1947 gikk turen til AS Bergens Mekaniske Verksteder. Først i juli 1949 var den igjen klar for rutefart, nå som motorskipet M/S Stord. Om bord stod to 12-sylindrede Paxman Ricardo dieselmaskiner, hver på 1000 BHK. Motorkraften ble overført til propellakslingen ved kilereimer. Det gamle interiøret måtte vike for moderne innredning. Eksteriørmessig var det den nye, ovale skorsteinen som tydelig viste at "Stord" ikke lenger var dampskip. Ombyggingen medførte at driftsøkonomien bedret seg, men teknisk sett var ikke ombyggingen like vellykket, bl.a. var det mye motorstøy og vibrasjon i akterskipet.

"Stord" ble så satt inn i natrutten Bergen - Odda og gikk i ordinær rutefart fram til 1959. Etter ytterligere 10 år som reserveskip, ble den solgt til Blå Kors i Oslo og benyttet som losjiskip for alkoholskadde krigsseilere under navnet "O.T. Moe".

I 1981 fikk det nysstartede Veteransklaget Fjordabåten overta båten, med god hjelp fra Norsk Veteransklubb i Oslo. Den ble flyttet til Stord og senere til



"Stord I" på vei ut fra Bakka 1920-tallet. Foto: Fotograf ukjent. Hagbart Lundes bilde-samling.

Bergen for restaurering. Et omfattende restaureringsarbeid ble satt i gang med tanke på å tilbakeføre den til dampskip, med utforming fra 1931. Et brukt dampmaskineri av typen trippel ekspansjon dampmaskin på 500 lhk ble innkjøpt fra England. Etter seks års dugnadsarbeid og med god støtte fra ulike verksteder, kommuner, privatpersoner og lagets egne medlemmer, kunne D/S Stord I, som den nå het, igjen gå for egen dampmaskin våren 1987. De totale kostnadene med arbeidet, inkludert verdien av egen innsats, utgjorde i størrelsesorden 8.5 millioner kroner.

Noen få uker etter teknisk prøvetur, nærmere bestemt den 20. mai 1987, var "Stord I" på vei fra Stord til Bergen for å starte sin første seilingssesong. Like nord for Sandvikvåg i Fitjar, oppstod det brann i maskinrommet. Brannen ble først slukket, men tok seg snart opp igjen. 6 års arbeid gikk med dette opp i røyk. Forsikringsselskapet anså skipet som totalskadet og mange så det som nytteløst å starte en gjenoppbygging. Men nærmere undersøkelser viste at kjelen hadde små skader. Dampmaskinen var heller ikke verre skadd enn at den kunne repareres. Med bakgrunn i de positive opplysningene som kom fram, vedtok laget å overta en sterkt brannskadd "Stord I" fra forsikringsselskapet. I tillegg fikk laget utbetalt forsikringssummen, som på langt nær dekket en gjenoppbygging av båten. Laget vedtok at skipet skulle gjenoppbygges, og etter at Sjøfartsdirektoratet hadde godkjent planene, tok et langvarig og krevende gjenoppbyggingsarbeid til. Tegninger og arrangement etter antikvariske prinsipper ble godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Prosjektet fikk støtte hos Riksantikvaren, som erklærte "Stord I" som verneverdig, og penger ble bevilget. Gjenoppbyggingen er godkjent av Fortidsminneforeningen som



Blid dugnadsgjeng en vårdag i 1987.

Foto: Harald Sætre.

et forskningsprosjekt. Det ble inngått avtale med Eide Contracting AS i Kvinnherad om å gjøre "Stord I" stålferdig. Imidlertid ble ikke dette arbeidet fullført, da verftet måtte innstille driften. Etter noen år med stillstand, ble "Stord I" slept til Bergen og arbeidet fortsatte ved Mjellum & Karlsen Verft AS, samme verft som i sin tid hadde hovedarbeidet da den ble restaurert. Maskinen, som var tatt på land tidligere, ble satt i stand ved god hjelp fra Askøy videregående skole.

I Veteranskipslaget Fjordabåten sine vedtekter er et av formålene "Å ta vare på og halda i drift representative farty som har gjort teneste i samferdsla på Vestlandet. Å ta vare på, skapa interesse for og spreia informasjon om miljøet fartya var ein del av. Å samarbeida med andre organisasjonar som har liknande formål i inn og utland". I 1988 kjøpte derfor Veteranskipslaget M/S Granvin, HSD sin tidligere lokalrutebåt fra 1931, for noe av forsikringspengene til D/S Stord I. "Granvin" ble restaurert, vedlikeholdt og brukt til kystkulturopplevelsesturer. Parallelt med dette har gjenoppbyggingen av "Stord I" vært et kontinuerlig arbeid siden 1987.

Antikvariske prinsipper

For D/S Stord I er Veteranskipslaget Fjordabåten bevisst om at så mye som mulig må bygges opp etter antikvarisk rette metoder. "Stord I" er et stort skip og seksjoner av skipet vil etter istandsetting stå fram som autentisk (ikke skadet etter brannen) og antikvarisk rett restaurert i samsvar med håndverksmessig rette metoder. Dette gjelder særlig midtskipsseksjonen med styrehus, maskincasing, bysse, postlugar

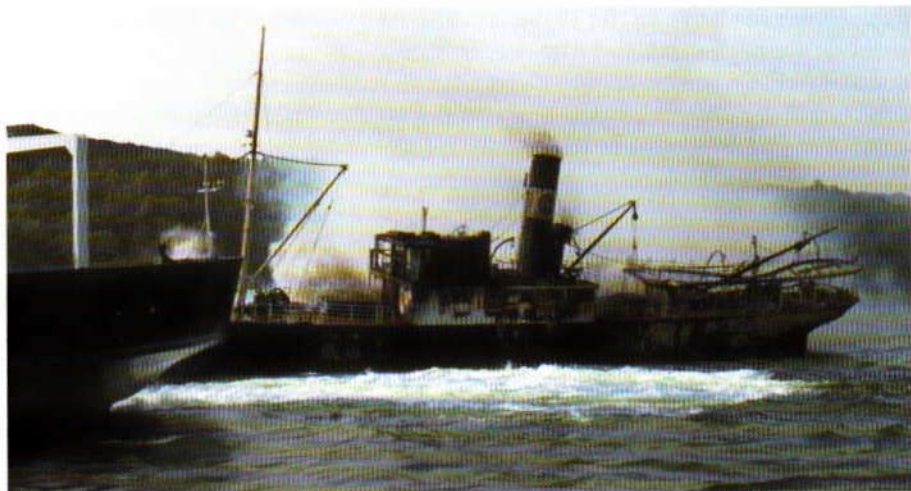
m.m. Casing rundt byssen (fra 1913), lasteluke med karmer og ståldører i skipssiden, er altså fremdeles intakte. Det ligger således til rette for å gjenskape en midtskipsseksjon som på en meget god måte vil representere 1947-versjonen. I hele dette området vil båtdekket med bro, styrehus og kapteinslugar bli bygget opp etter antikvariske prinsipper. Vi forstår det slik at det er en fagmessig interessant oppgave for Hardanger Fartøyvernsenter å utføre denne jobben. Det vil gi kompetanse og erfaring på nye områder. Når det gjelder tidligere dampskip, slik som "Stord I", er utgangspunktet vanskeligere i forhold til å gjenoppbygge/restaurere hele skipet etter antikvarisk rette metoder og prinsipper. Nye sikkerhetskrav og brannkrav til passasjerskip krever nye løsninger ved gjenoppbygging. De økonomiske rammene til fartøyvernet gjør også at en i blant må velge rimeligere løsninger enn de håndverksmessig rette for deler av arbeidet.

Hardanger Fartøyvernsenter har utarbeidet en historisk dokumentasjon over skipet. Skipsingeniører har videre utarbeidet tekniske spesifikasjoner for gjenoppbyggingen som er inndelt i flere faser.

Arbeid utført etter brannen i 1987

Til nå er det utført omfattende arbeid på skroget, som er godkjent og klasset av Skipskontrollen. Dampmaskin, hjelpemaskin og kjele er overhalt og i hovedsak montert på plass i maskinrommet. Det er videre utført stålarbeider ved at hoveddekk, shelterdekk, skott og salonghus er reparert/fornytt. Det er så langt utført arbeid på verksted for til sammen kr. 4.351.000 pr. regnskapsavslutning 30.09.03. Midlene er skaffet til veie ved bruk av lagets egenkapital, gaver, inntekter ved frivillig innsats fra lagets medlemmer, tilskudd fra næringsliv, fond, legater, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune. I tillegg er det utført 15.500 timer med dugnadsarbeid av lagets medlemmer siden gjenoppbyggingen tok til i Bergen. Til sammen utgjør dette 8,5 årsverk som anslås å utgjøre en verdi i størrelsesorden 3 millioner kroner. I tillegg har en yrkesskole foretatt reparasjon av hovedmaskin, hvor arbeidet er anslått til å ha en verdi i størrelsesorden rett under millionen. Videre har andre opplæringsbedrifter utført arbeid, bl.a. ved å prefabrikkere dekkshus for røke- og damesalong. I perioden 1993-1998 fikk D/S Stord I kr. 1.250.000 fra Riksantikvaren. Ekstraordinært tilskudd på kr. 1.1 millioner fra Riksantikvaren høsten 2003, gjorde det mulig å ferdigstille båten når det gjaldt stålarbeider, montering av propell, aksling, ror og hovedmaskin. Det er vårt håp at det offentlige, ved Riksantikvaren, ser verdien av vårt arbeid og fortsatt gir økonomisk tilskudd slik at vern og opplevelse knyttet til fjordabåtene kan utvikles og bli en viktig del av kulturminnet knyttet til kystkulturen.

Parallelt med arbeidet som utføres om bord, arbeider styret aktivt med å skaffe penger til prosjektet. Laget har også erkjent at "Stord I" er et stort prosjekt som krever store ressurser både å bygge opp igjen og å drive. Styret i Veteransklagslaget Fjordabåten har derfor besluttet å arbeide for å etablere et selskap sammen med



Dampskipet "Stord I" brenner ved Fitjar 20. mai 1987.

Foto: Harald Sætre.

næringslivet, som skal ta ansvar for "Stord I". I den forbindelse arbeides det med å utvikle et prospekt for å markedsføre Stord I-prosjektet overfor aktuelle samarbeidsparter. Målet er at gjenoppbygging og framtidig drift skal være basert på forretningsmessig grunnlag.

Gjenstående arbeid av fase I

Laget har delt det gjenstående arbeidet inn i to hovedfaser. Første fase er å få utført resterende stålarbeid på skrog, dekk og dekkshus. Videre skal det settes opp nytt styrehus i teak, rigg skal monteres samt ferdigmontere maskin og det øvrige tekniske anlegg. Det vil i praksis bety at "Stord I" skal være ferdigstilt eksteriørmessig og med et funksjonsdyktig maskineri og utstyr. Skipet skal kunne gå fra kai for egen maskin. Når fase 1 er fullført, legges det til grunn at skipet kan benyttes til ulike inntektsgivende virksomheter, eksempelvis leies ut til bedrifter for utstillinger og andre typer salgsfremmende virksomheter. Videre vil skipet i deler av året kunne ligge stasjonært som et museumsfartøy.

Laget ser at arbeidet under fase 1 vil kunne være utført før det arrangeres Nordsteam stevne i Bergen 3.-6. august 2005. Kostnadsoverslaget bygger på innhentet anbud fra to verft/mekaniske verksteder og på prisoverslag fra Hardanger Fartøyvernssenter på korg, båtdekk og styrhus i teak, dersom ønskede midler på 2-3 millioner kroner tilføres prosjektet.

Gjenstående arbeid av fase II

I fase 2 vil det legges tredekk, og salonger og lugarer innredes, slik at skipet kan benyttes til å frakte passasjerer på permanent basis. Det er under utarbeidelse plan for drift av "Stord I", når den er ferdig restaurert.

Angående arbeid under fase 2 er det ikke foretatt endelige kostnadsberegninger, men foreløpige kalkyler tilsier at det vil dreie seg om et betydelig beløp. Det antas imidlertid at en god del av dette arbeidet kan utføres på dugnad og ved hjelp av sponsormidler, slik at kontantutlegget trolig kan reduseres betraktelig. I den forbindelse vil det være naturlig å gå aktivt ut mot næringslivet i Bergen og i de distrikter hvor "Stord I" trafikkerte.

Etter at "Stord I" er ferdig restaurert og nødvendig innredning foretatt, er det meningen at dampskipet skal bli et attraktivt reise- og opplevelsestilbud for Vestlandet og benyttes i turisttrafikk der. Et annet viktig satsningsområde vil være turer for lag, organisasjoner og ulike kulturaktiviteter. På denne måten vil "Stord I" bli en verdig representant for de mange større dampskipene som i sin tid bandt by og bygd sammen.

Nås fase 1 til Nordsteam 2005 Bergen?

Målet til Veteransklaget Fjordabåten er altså at fase 1 nås til Nordsteam 2005 Bergen, dvs at D/S Stord I går for egen dampmaskin, slik D/S Oster gjorde det i år 2000.

Målet er da at "Stord I" er ferdig restaurert med hensyn på stålarbeid, er eksteriørmessig ferdig restaurert, unntatt tredekk over alt, at maskinarrangement og kjele er montert og i drift, at den seiler for egen maskin, men uten passasjersertifikat, at båten maskinrom kan vises fram for publikum som dampmaskinmuseum, at "Stord I" har fasiliteter som gjør det mulig å leie ut skipet til restaurantformål ved kai.

Mulige kritiske faktorer i prosjektet er svikt i planlegging/prosjektering av jobber, høye verkstedpriser, sviktende dugnadsdeltaking, sviktende sponsorstøtte, for knapp tid, svikt i egne midler, manglende tilskudd fra Riksantikvaren, manglende tilskudd fra Hordaland fylkeskommune.

Det er mulig for landet og for vestlandsregionen spesielt, å få tilbake et representativt utvalg av dampskip fra fjordabåtene sin storhetstid. Vi vil spesielt peke på at D/S Stord I synes å være det eneste mulige restaureringsprosjekt i landet når det gjelder langruteskip. D/S Stord I representerer også de første skipene som utgjorde Hurtigruten. "Stord I" er av samme konstruksjon og har i hovedsak tilsvarende arrangement som disse, selv om hurtigruteskipene var noe større.

Vi ser Hardanger Fartøyvernsenter som en viktig og naturlig samarbeidspartner for istandsetting og vedlikehold av våre båter når det gjelder trearbeid. Gjennom kurs i klinking er det nå to mekaniske verksteder/slipper i vårt område som har kompetanse på dette området; Andersen & Sønner i Dåfjorden samt Mastrevik Mekaniske Verksted.

Tilgangen til økonomiske midler og håndverksmessig kompetanse avgjør når dampskipet "Stord I" igjen blir å se på fjordene våre.

Nytt fra Nordenfjeldske Staalskibs-union (NFSU)

Av Viggo Nonås, nestleder, Nordenfjeldske Staalskibs-Union.

Først vil vi benytte anledningen til å takke for at Dampskibsposten ønsket oss med i bladet! Det er hyggelig når en starter opp å bli ønsket velkommen på en slik måte!

Trondheim Havn

Vi har sendt søknad på vegne av alle fartøyene om kaiplass og fritak for havneavgift. Dette ble gjort i februar/mars, men vi har ennå ikke mottatt svar derfra ennå. Det er svært viktig for oss å komme i mål med dette, siden havneavgifter er relativt dyrt. Spørsmålet for oss er om vi i det hele tatt kan være i Trondheim dersom vi må betale full havneavgift. Bare for "EKAR"s del dreier det seg om vel 30.000 i året. Siden "Hansteen" er innvilget fullt fritak håper vi også på at vi også skal komme innunder samme ordning.

Ombord på båtene

Båtene har tett tilsyn hver dag. Det er ikke skjedd det store siden sist, vi var nødt til å sette ned tempoet endel siden vi har hatt en ekstrem travel periode før jul. Når vi får pusten igjen blir det litt vårpuss og flikking her og der. På "Sørhavn" er det endel sveisearbeid som må settes i gang, og "EKAR" blir det å leite etter det berømte "hullet" som vannet siver inn ovenfra. Sånn sett er "KAPTEIN DYRE" i en bedre situasjon, da den har et bedre utgangspunkt vedlikeholdsmessig.

Dokumentasjon

Vi har jobbet mye med å dokumentere "EKAR" sin historie de siste månedene. Da vi overtok fartøyet var det relativt lite dokumentasjon med. Det finns kun to tegninger av fartøyet som vi foreløpig kjenner til, det er et generalarrangement (GA) fra fartøyet slik det så ut når det kom til Norge, og et GA slik de hadde tenkt at fartøyet skulle bli. Men selvsagt ble det ikke slik tegningen viste, og vi er nesten like langt. Derfor har vi nå satt i gang et arbeid med å søke opp kilder i utlandet. Via en kar i Tyskland kom det opp opplysninger om at "EKAR" ble forlenget på Sietas i Tyskland i 1928. Dette er det samme verftet som bygde "ROCKNES". Også arkivet til Gebr. Boot i Holland som bygde "EKAR" eksisterer på et museum i der nede. De er nå på jakt i arkivet etter tegninger etc. Vi har gjennomført flere arkiver i Norge, bl.a. Sjøfartsdirektoratet i Oslo, Sjøfartsdirektoratet i Haugesund og Skipsregistrene NIS/NOR i Bergen. Innsamling av bilder og lignende er i gang.

Vi oppdaget også at "EKAR" hadde et søsterskip som havnet i Norge. Den fikk navnet "SKRUE", senere "MODELL". Denne båten var bygget samme år på samme verft til samme reder, og var trolig identisk med "EKAR". Dette vil kanskje gjøre det lettere å skaffe opplysninger om hvordan "EKAR" så ut fra starten av.



"Ekar" på nordgående ved Haugesund i 1988. Foto: Olav Moen.

Hardanger Fartøyvernssenter v/fartøyvernkonsulent Gunnar Furre arbeider nå med en håndbok i dokumentasjon. Vi ser frem til denne, og vil benytte denne til å kunne lage dokumentasjonsrapporter for de tre fartøyene etter samme "mal".

Web-sider

Dette er vi nå begynt å arbeide med, og håper vi kommer på nett før sommeren med egne nettsider. Portalen vil bli www.nordenfjeldske.org. derfra vil en komme videre til våre medlemsfartøyer.

Nordsteam 2005

Vi kommer til å jobbe for å resie sørover med alle tre båtene til Bergen når Nordsteam skal arrangeres. Det blir et stort løft utgiftsmessig med 3 båter som alle sluker litt diesel. Spesielt "EKAR" vet hvor dieseltanken er. Men med to slepebåter i flåten så får vi kanskje se på mulige sparetiltak under seilasen. Kystens Landsstevne er helgen før i Kalvåg, så et stopp der er også under planlegging. "STYRBJØRN" kommer nordfra samtidig, og vi vil prøve å seile sammen med henne til Kalvåg/Bergen.

Riksantikvaren

RA har nå gitt alle båtene status som verneverdige skip. "EKAR" fikk også tildelt noen kroner til sikringstiltak på budsjettet for 2004. "SØRHAVN" og NFSU fikk avslag på sine søknader.

Båtbyggjaren i Haddal

Av Aksel Knutsen

Heilt frå han var gamal nok til å halde i ein kniv, har Kjell Sandberg bygt modellbåtar. Han har etterkvart spesialisert seg på historiske modellar. Då han og kona Randi flytta til Haddal, blei kjellaren innreidd for båtbygging. Første skipet frå Haddal er allereie levert.

Ein kunde på Austlandet fekk ved juletider overlevert ein modell av Roald Amundsens polarskip "Maud". Som alltid brukte Kjell Sandberg også her originalteikningar som grunnlag for modellen. Så godt som mogleg skal modellen vere lik originalen. Dei aller fleste delene byggjer Sandberg sjølv, frå dekksplankar til mast og rigg, segl og skrog. Skroget blir bygt på spant, som Sandberg også teiknar opp og skjer til etter skipsteikningane. I tillegg til fleire private kundar, har Kjell



Polarskipet "Maud".



Kjell Sandberg lærte tidleg at modellbåtbygging krev tolmod. Her legg han dekksplank på polarskipet "Maud".



Fyrbøter og maskinist Kjell Sandberg ombord på D/S "Børøysund". Foto: Thor Hansen.

Sandberg levert ein modell av panserskipet "Norge" til Forsvarsmuséet i Oslo. Denne modellen er plassert i Tromsø Museum. Til Marinemuséet i Horten har han levert modell av marinefartyet "Haakon VII".

Han har også bygt ein modell av kongeskipet "Norge". Til den jobben fekk han utlevert originalteikningane direkte frå Slottet.

Sandberg er klar over dei rike skipstradisjonane som finst på Sunnmøre, både gjennom skipsindustri og traidsjonsrikereiarlag. Det er vanleg å lage modellar av nye farty. Men mange verft og reiarlag byggjer på tradisjonsrike farty. Kjell Sandberg skulle gjerne hatt oppdrag med å byggje modellar av slike eldre farty frå segl til damp og motor. Berre det finst teikningar, er det fullt mogleg å rekonstruere farty som la grunnlaget for reiarlag, verft og fiskeri langs kysten vår.

Kjell Sandberg sjølv blei knytt til sjøen og havet i oppveksten i Oslo. Der følgde han interessert med i skipstrafikken ut og inn av Oslo hamn. Som 18-åring drog han sjølv til sjøs i utanriksfart. Det berre styrka interessa for skip og hav. Siste 25 år har han nytta fritida til stell av drift av veteranskipet "Børøysund". Dei fleste av oss har sikkert sett dette staselege dampskipet som ligg fast stasjonert nedanfor Akershus festning. Kjell Sandberg er fast fyrbøter og maskinist om bord. Med "Børøysund" har han vore på turar både utanlands og innanlands, frå Lofoten til Tyskland og andre land omkring oss.

No er Sandberg pensjonist. Men i tillegg til å slappe av i Vestlandsnaturen i Haddal, har han ikkje kunna legge båtinteressa til sides. Han er difor framleis fast med i "Børøysund". I tillegg vonar han det vert mogleg å bygge båtmodellar her like mykje som i Oslo.

NORDSTEAM 2005

BERGEN



folkefest • nostalgi • kultur
**nordisk veteranbåt og
samferdselsfestival
3.-7. august 2005**



Høy kvalitet på konkurransemodeller på Norsk Sjøfartsmuseum

– 9 av 20 modeller stod til gull.

For tredje gang arrangerer Norsk Sjøfartsmuseum og Maritim Modellklubb en landsomfattende konkurranse for modellskipsbyggere. Deltakelsen var noe lavere i år enn tidligere, noe som kanskje skyldes at "akkumulert overskudd" på modeller begynner å avta. 20 modeller deltok i konkurransen, og typene varierte fra motorsjarker og nordlandsbåter til krigsfartøyer og kongeskip. Arbeidene grupperes i vanlige modeller, bearbeidede byggesett og andre modeller.

Vurderingskriteriene er helhetsinntrykk, håndverksmessig utførelse, historisk korrekthet og skalalighet. Høyeste samlede poengsum er 70, med bronse, sølv- og gullmedalje fra 54 poeng og oppover. At hele 9 av 20 innleverte modeller kvalifiserte til gullmedalje viser at kvaliteten var gjennomgående svært høy, og at rangeringen ble en krevende oppgave for juryen. Følgende 3 ble utpekt til vinnere uansett klasse, men mange andre kandidater lå hakk i hæl:

Nr. 1: RS 10 Christiania – Knut Gransæther, Storsand.

Nr. 2: Minensuchboot M 25 – Ivar Berntsen, Skjeberg.

Nr. 3: Cargoliner Fernlake – Bjarne Rud, Tønsberg

Utstillingen ble åpnet 29. april. Modellene vises i Gram-salen på Norsk Sjøfartsmuseum til sommeren er over. Museet vet av erfaring at disse utstillingene vekker interesse blant publikum.

Bård Kolltveit.



D/S "Løveid" som forliste på Frierfjorden i 1940. Modellen er laget av Roger Amundsen, Skien.



Mange flotte modeller er utstilt på Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo i sommer.
Foto: Thor Hansen.

Flytende kulturminne ferdig restaurert

Av Per Flåthe.

Oslo kommunes seilende stolthet "Anna Kristina" har fått et nytt liv etter nesten to år på beddingen hos båtbyggerne Hansen & Arntzen i Ekstrand, Bamble.

Nærmere 12 millioner kroner har det største enkeltprosjektet hos båt – restauratørene til nå kostet. – Det er det største enkeltprosjektet vi har hatt. – Men det har ikke vært det vanskeligste. Stort sett har arbeidet bestått av tradisjonell båtbyggerkunst, forteller daglig leder Steinar Arntzen.

Han klatrer båtvant over ripa på den nyrestaurerte veteranskuta. Med en alder på 115 år er den en av verdens eldste seilende fartøyer. Omtrent alt over vannlinjen er nytt. Skutesider, skanseledning, dekk og dekkshus. Det eneste som er igjen av den gamle skuta er skroget under vannlinjen, spillene på dekk og riggen.

– Jeg er egentlig imponert over at kommunen valgte å bruke såpass mange penger på "Anna Kristina", sier Arntzen, og lar nevene gli over treverket.

Nå er igjen den stolte galeasen seilklar.

Skoleskip

"Anna Kristina" er en stiftelse og hører til Skollerudstranda skole i Oslo.

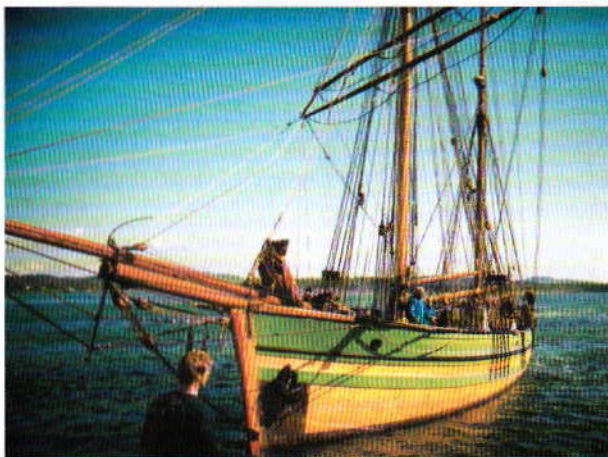
I sommermånedene drar den på tokt med vanskeligstilte ungdommer langs norskekysten og Skandinavia. Men på grunn av slitasje og manglende vedlikehold ble skuta for noen år siden nødt til å gå i opplag. De siste to årene har altså skuta gjennomgått en betydelig renovering, og vil etter all sannsynlighet ikke ha noen problemer med å gjenoppta farta den er tiltenkt allerede fra sommeren av. – Vi har løpende godkjenning av Sjøfartsdirektoratet hele tiden. Den er derfor godkjent, forsikrer Arntzen.

Han legger til at så lenge skuta opprettholder den originale formen og det ikke gjøres endringer verken på rigg eller motor, vil det normalt ikke være vanskelig å få de nødvendige sertifikatene. Etter renoveringen vil de seilende ungdommene møte et moderne fartøy med tanke på levevilkår. Nye toaletter og dusj er bygget. Skuta har også blitt utrustet med en del nye instrumenter og aggregater for 220 volt. Noe som vil øke bekvemligheten betydelig om bord i et fartøy som så dagens lys for 115 år siden.

Nye oppdrag

Store restaureringsoppdrag har bokstavelig talt stått i kø for Hansen & Arntzen de siste årene. Blant tidligere prestisjeprosjekter kan nevnes dampbarkassen "Stjernen". Et lite fartøy som i mange år var i kongelig tjeneste, og som rakk å frakte tre norske konger før den ble satt i lekterfart. Colin Archeren og tidligere redningskøyte "Christiania" er også på lista over spennende restaureringsprosjekter. Veteranfartøyet gikk til bunns i Nordsjøen i en storm.

76 fot lange "Anna Kristina", et av verdens eldste seilende trefartøyer.
Foto: Thor Hansen.



Etter en storstilt og banebrytende redningsaksjon fikk Hansen & Arntzen jobben med å restaurere skøyta. For annen gang! Men Steinar Arntzen dveler ikke ved historien. Det gir ikke klingende mynt i kassa. Derfor er nye prosjekter på beddingen. – Vi har foran oss en jobb på "Storegut" på Tinnsjøen. Der skal vi blant annet legge nytt dekk. Det er en jobb som har fått midler fra Riksantikvaren, forklarer Arntzen.

Foruten dette har båtbyggeriet fra før skroget til D/S "Turisten" liggende i påvente av finansiering. I tillegg antyder Steinar Arntzen at det også ligger andre store prosjekter og lur. Men vil ikke avsløre noe enda. Uansett tyder dette godt for de 16 ansatte for skipsbyggerbedriften i Bamble i Telemark.

Historikk "Anna Kristina"

1889 Skuta ble bygget som Nordmørs jakt og døpt "Dyrafjeld" på gården Utistua ved Stangvik på Nordmøre. Konstruktør var John Børve fra Kristiansund. Første eier var Johannes Skarsvaag som brukte skuta i slo fart og til frakt av sil på Lofoten.

1904 "Dyrafjeld" fikk innstallert motor og ble motorjakt.

1916 Jakten ble solgt til Anders Lien og senere til Anders Hasselvold i Rissa som kjøpte den for 15 000 kroner i et partslag.

1920 Anders Hasselvold bygde jakten om til galeas 1 1920-årene.

1968 "Dyrafjeld" ble solgt til Kristian Jacobsen i Reine.

1977 "Dyrafjeld" skiftet navn til "Anna Kristina".

1997 Skuta ble overtatt av Hans van der Vooren som startet med reparasjon og restaurering.

1999 "Anna Kristina" ble kjøpt av Oslo Kommune og Sollerudstranda skole som også er eiere i dag 2004.

Med sine 115 år er den på Riksantikvarens liste over verneverdige fartøyer, og er tilknyttet Norsk forening for fartøyvern.

"Anna Kristina" er et av verdens eldste seilende trefartøyer, og har den største utseilte distanse av alle norske veteranfartøyer. Hun har krysset verdenshavene flere ganger, hun har besøkt Svalbard så vel som Australia, Sør-Afrika og Brasil og kom fra Canada over Nord-Atlanteren til Norge i 1999.

Ny bok

Skipsforlis gjennom tidene
Fra Skudefjorden til Bømlahuk.
Forfatter Erik Bakkevik.

Anmeldt av Thor Hansen.

Mange av våre værharde kyststrekninger har fått egne bøker som omhandler skipsulykker og dramatiske forlis.

Nå har også Skudenesområdet, vestsiden av Karmøy, Utsira og Sletta nord for Haugesund fått sin forlishistorie, ført i pennen av Erik Bakkevik.

Norskekysten med høst – og vinterstormer har alltid vært farlig og ikke til å spøke med. I århundrer har folk stått på bru og dekk eller klatret høyt tilværs i riggen og kjempet mot elementene. Krigshistorien forteller også om sjøfolkenes desperate kamp for livet i en tung og vanskelig tid. Selv i dag med alle slags tekniske framskritt når det gjelder framdrift, navigasjon og fartøyenes konstruksjon, går mange skip og menneskeliv tapt. Havet gir og havet tar som kjent.

Tusenvis av skip har forlist langs vår værharde kyst opp gjennom århundrene og i denne boka blir vi kjent med noen av dem. Forfatteren tar for seg skjebnen til 160 fartøyer i dette området.

Boka spanner i tid fra 17-1800 tallet med for eksempel "man-of-war", kanonbriggen "Forward" som under Napoleonskrigene i 1812 forsøkte å trenge seg inn i Skudeneshavn og til mer moderne hendelser og tragedier som med hurtigbåten "Sleipner" og fryseskippet "Green Ålesund", som forliste i 2000.

Forfatteren begynte vel sin interesse for skipsforlis med dykking i 1971. Han forteller i boka at det var spennende å lete etter forliste skip i nærrområder. Men tilfredstillelsen av å finne vrak og vrakrester var ikke nok. Man måtte bare finne ut nærmere opplysninger rundt forliset. Det gav ekstra inspirasjon.

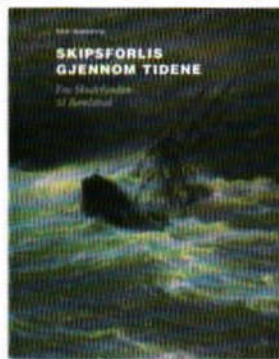
Mange historier hadde trolig gått i glemmeboka om ikke slike personer som Erik Bakkevik og likesinnede, hadde tatt for seg detektivarbeidet med å lete i offentlige arkiver etter sjøforklaringer, loggbøker og gamle aviser om dramatiske hendelser, som forteller at havet ikke alltid har vært en god venn. Eller å ta vare på hva gamle fiskere, sjøfolk eller lokalbefolkningen hadde av opplysninger om skipstragedier, som kanskje deres far eller farfar har fortalt om.

Boka er rikt illustrert med mange flotte bilder og kart som viser forlis – posisjonene. Det er viktig at slike hendelser blir samlet mellom to permer.

All honnør til forfatteren for vel utført jobb.

Boka kan bestilles direkte fra forfatteren:

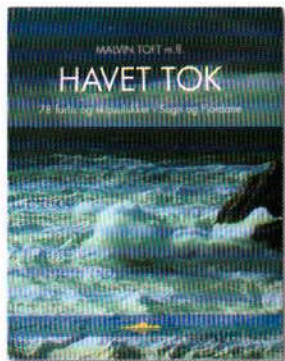
Erik Bakkevik, Strandlinjen 52, 5527 Haugesund. Tlf. 52 72 82 55.



Ny bok

Havet tok - 78 forlis og skipsulukker
i Sogn og Fjordane.
Forfatter Malvin Toft m. fl.

Anmeldt av Thor Hansen.



Forfatteren begynner i sitt forord, at alltid har Norge vært en ledene fiskeri og sjøfartsnasjon. -Gjennom tidene har folk ferdes på sjøen, først i uthulet trestamme, senere med årer og seil og så skip av alle slags farsonger.

Men havet kunne være en lunefull herre og tjene. Når allfarveien med sjøens trafikk passerte nær en værhard kyst kunne det koste dyrt både i verdier og tap av menneskeliv.

I boka "Havet tok" kan man lese dramatiske beretninger, da havet slo til i dets lunefulle voldsomme vrede, eller da mørke krigsskyer veltet inn over landet på strekningen Selje og Stadt i nord til Gulen i sør.

Innholdet i boka er delt opp i fire deler, – med skutetiden fram til 1918, mellom-krigstiden 1919-1939, krigen 1940-45 og etterkrigstiden 1946-89.

Riktignok handler boka bare om en ørliten del av alle forlisene i Sogn og Fjordane opp gjennom tiden. Mye er gjemt og glemt og utvisket av tiden.

Men de 78 utvalgte forlisene vi nå kan lese om, forteller at på havet har sjøfolk og fiskere funnet sitt levebrød, men også sin våte grav.

Fra siste verdenskrig er det historier om frihetskamp og offervilje. Tyskerne brukte kysten til transport av krigsfolk, våpen og ammunisjon. Mens Måløy-raidet pågikk og kampene raste fra hus til hus, senket britiske krigsskip to tyske konvoier med til sammen åtte fartøyer.

For våre allierte kunne det være vanskelig å skille venn fra fiende. Det vitner det dramatiske og tragiske forliset med "Sanct. Svitun" om. Her ble det utført store redningsdåder som det står respekt av.

Boka er rikt illustrert med gamle og nye bilder. Riktig vakre bilder da havet var i godlage til dramatiske bilder fra forlisene. Det er også laget kart som viser posisjonene til de mange hendelsene som er omtalt i boka.

Alt dette bidrar sitt til å skape et viktig og skjeldent praktverk.

Utgiver er Selja Forlag A/S, 6801 Førde. Tlf: 57 83 22 20.

Returadresse:
Postboks 1287 Vika,
N-0111 Oslo
Tlf.: 22 41 70 41



Ved Bruknappen ved Feste stopper "Granvin" ofte helt opp for å slå av en fiskeprat med Olaug Haugstad som ofte er på fisketur i sin strandebarmer. Bildet er fra skoleturen til Bjørgvin vgs. i 2003. Foto: Magnus Ness.