

DAMPSKIBS

P O S T E N



DAMPSKIBSPOSTEN

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Veteranskipslaget Fjordabåten i Bergen, Nordhordland Veteranbåtlag, Atløys Venner, Nordenfjeldske Staalskibsunion og Ferjelaget «Skånevik». Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring. 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. 150,- 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.

Opplag 2 600



HUSK STOFFRIST TIL NESTE NR.

20. september 2011





10



19



36



40

INNHold

- 4 Redaktøren griper ordet
- 6 Formannen har ordet
- 10 Narvik, april 1940
- 19 Åpne turer med «Børøysund»
- 22 Freding av fartøy, viktig og nødvendig
- 24 VDS-arkivet
- 28 Fjordabåtane
- 30 Delebanken, ny kunnskapskilde
- 31 Opplæring av dampmaskinistar 2009–2010
- 36 Polarskuta «Fram»
- 40 Thors modeller
- 42 Nytt fra ferjelaget «Skånevik»
- 44 Skipslista
- 47 Redaksjonen

Innsending av materiell: Manuskripter, bilder etc. til Dampskibsposten sendes redaktøren, helst på e-mail, men CD/DVD, 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 veteranklubbenes syn. **Utforming og trykk:** Printex Trykkeri, Hamar.

REDAKTØREN GRIPER ORDET

Som ny redaktør er jeg nervøs og spent, men ser også oppgaven som en spennende utfordring. En lang rekke nummer ligger foran oss, og da kommer straks spørsmålet: Hva skal vi skrive om? Thor Hansen har laget et mønster som gjør bladet til hyggelig lesning hver gang det dumper ned i postkassa, et blad som kan inspirere og informere. Det skal vi prøve å fortsette med.

Av: Georg Jensen

Inspirere og informere. Er det en nøktern konstatering eller en krevende ambisjon? Det kan i alle fall stå som en slags programerklæring. Jeg ser Dampskibsposten som et blad om hobbyen vår, et blad om fartøybevaring. Selvfølgelig et blad om båter, om de gamle, eller litt nyere, som vi prøver å bevare, altså litt nostalgi. Men først og fremst skal bladet inspirere oss til å ta vare på dem, og det skal informere oss om hvordan.

I denne forholdsvis smale sektoren skal vi altså inspirere og informere. Vi bør ha så stor selvbevissthet at vi kan si: Vi tar vare på en viktig del av nasjonens

historie, og gjør derved et viktig arbeid. La stoltheten over dette være mer synlig enn misnøyen med dem vi mener ikke gir oss tilstrekkelig støtte.

Vi kan antagelig si: Ingen fartøyvernprosjekter er startet på offentlig initiativ. Samtidig må vi innrømme: Ingen fartøyvernprosjekter er fullført uten offentlig medvirkning. Historien om Fram forteller om dem som aldri ga opp. Historien om Hestmanden ligner litt. Fram er reddet. Vi har godt håp for Hestmanden. Hva med alle de andre historiene? De ligner vel, de også. Det er disse historiene vi skal prøve å fortelle. La dem inspirere oss, få oss til å holde motet oppe i vår kamp mot rust og råte, mot vankunne og byråkrati.

Museene sammenfatter sin oppgave i de fire ordene: samle og sikre, forske og formidle. Våre oppgaver er de samme: Vi har tatt vare på, altså samlet båtene. Vi har restaurert og vedlikeholdt, altså sikret. Vi har samlet dokumentasjon om båtene, ervervet oss kunnskap i å drive dem, altså forsket. Til slutt har vi formidlingsdelen. Den praktiserer vi hver sommer, når vi har båtene fulle av interesserte og imponerte passasjerer som får et inntrykk av besteforeldrenes dagligliv. Er det noen som sier at vi ikke skal være stolte?

Dette er altså redaktørens intensjoner. Så må vi også si: Uten at noen skriver, kan vi ikke lage noe blad. Uten at noen leser det, har bladet ingen berettigelse. Derfor må vi spørre dere som leser bladet: Hva er det som inspirerer, hva er det som informerer. Hva savner dere, og hva kan dere gjerne være foruten? Svaret på disse spørsmålene skal være vårt siktepunkt når vi legger kursen. Derfor må

det være så konkret at vi unngår båer og skjær på begge sider av leia, men ikke så bindende at vi ikke kan ta avstikkere dersom vi finner stoff litt utenfor leia. Da risikerer vi kanskje noen grunnstøtinger, men Dampskipsposten skal være så solid at vi kan tåle det.

For å fortsette i billedspråk kan vi forestille oss at båene til styrbord er «familiealbumet», altså artikler og bilder fra dugnader og turer som er svært interne. Hyggelig for dem som var med, men tålig uinteressant for andre. På babord side har vi skjær i form av smale fagartikler om paragrafer og teknikker. Interessant for de virkelige entusiastene, men ikke for så mange flere.

Vi prøver å få til et redaksjonsråd som kan være medspillere og veiledere

for Harald Sætre og meg og alle andre bidragsytere. Likevel er det dere som leser bladet som er målgruppen! La oss derfor få svar på spørsmålene vi stilte ovenfor. Send inn ideer og kommentarer, ros og ris, artikkelstoff og bilder. Alt mottas med takk, men gi også redaktøren fullmakt til å bearbeide innsendt materiale. Sammen kan vi lage det bladet vi ønsker oss.

Som dere ser har vi gått ned på side-tallet. Om vi igjen kan øke det opp til tidligere nivå kommer an på dere. Ha Dampskipsposten i tankene i sommer. Bruk penn og fotoapparat flittig og send oss resultatet.

Husk fristen for stoff. Den er 20. september.



FORMANNEN HAR ORDET

Av: Eivind Lande, Norsk veteranskibsklubb

Nasjonal verneplan for fartøy 2010–2017

Den nye nasjonale fartøyvernplanen for årene fram til 2017 ble nylig presentert av Riksantikvaren. Det har tatt flere år å utarbeide dette viktige dokumentet. Resultatet har blitt bra



Slik ser fartøyvernplanen ut. Du finner den på Riksantikvarens hjemmesider, www.riksantikvaren.no.

på mange områder selv om innholdet nok må karakteriseres som relativt forutsigbart: Det er behov for mer penger til istandsetting og drift av verneverdige fartøyer, mer kunnskap om fartøyer, flere saksbehandlere hos Riksantikvaren, andre samfunns-sektorer må ta større ansvar osv. Alle som jobber med fartøyvern vil være enige i dette. Spørsmålet er om Riksantikvaren har tilstrekkelig engasjement og tyngde til at planens anbefalte tiltak kan bli realisert.

Planen legger videre opp til at fylkeskommunene skal ha en mer sentral rolle i fartøyvernet. Dette har vært forsøkt en del år i fylkene fra Vest-Agder til Sogn og Fjordane, og erfaringene tyder på at dette har vært vellykket. Fylkeskommunene har jo forvaltningsansvaret i første instans for andre kulturminner, så det er på høy tid at de maritime kulturminnene også inngår i det regionale arbeidet. Riksantikvaren skal imidlertid ha ansvaret for fredningsarbeidet og for forvaltningen av de fartøyene som er fredet. Planen sier lite om når delegeringen til fylkeskommunene skal finne sted og hvordan prosessen skal gjennomføres. Det tar lang tid å bygge opp tilfredsstillende kompetanse på dette området regionalt, men det er fullt mulig og absolutt ønskelig.

Lenge før arbeidet med den nasjonale verneplanen kom i gang gjorde Forbundet Kysten det klart at nå måtte også de små åpne båtene være med. Tradisjonelt har Riksantikvaren kun forholdt seg til dekkede fartøyer med en lengde på minst 30–35 fot. Da kulturminneloven ble endret for ca. ti år siden, fikk imidlertid Riksantikvaren

myndighet til å frede båter av spesiell kulturhistorisk verdi uansett størrelse. Alt kan i realiteten fredes – fra små åpne robåter til supertankere. Problemet – eller utfordringen – for Riksantikvaren er vel at direktoratet verken har kompetanse på små åpne båter eller på de store skipene. Vi får håpe denne kompetansen kommer etter hvert. Det er i alle fall et skritt i riktig retning at den nasjonale verneplanen ikke lenger avgrenser fagområdet til kun å gjelde dekkete fartøyer over en viss størrelse. Forbundet Kystens intense og gode argumentasjon har ført fram, og det er bra.

Det er imidlertid et paradoks at Forbundet Kysten ikke er mer opptatt av de virkelig store fartøyene, de som overhodet ikke finnes på vernelistene her i landet. Tross alt er de små åpne båtene meget godt ivaretatt av museer, kystlag og entusiastiske privatpersoner. Ifølge forbundet finnes det ca. 1000 båter i museumssamlingene rundt om i landet. At det sikkert kan være behov for å systematisere og samordne samlingene, er det ingen tvil om, og at det opplagt er båttypen som er dårlig representert, er vel også ganske klart. Den totale mengden godt bevarte småbåter er likevel imponerende sammenlignet med antall store skip som er tatt vare på. Vi har vel ikke klart å sikre en eneste havgående tråler, ingen hurtigbåt av den klassiske westmaran-typen, ingen av de første supplyskipene, ingen av passasjerferjene som har seilt over Skagerak eller Nordsjøen, for ikke å snakke om større lasteskip enten de ble drevet med seil, damp eller motor. Selv lille «Hestmanden» kan se ut som et uoverkommelig stort prosjekt for nasjonen Norge. Jeg håper at

Forbundet Kysten kan mobilisere litt mer entusiasme i framtida for denne typen maritime kulturminner også. I Riksantikvarens nye verneplan er det for øvrig også bemerkelsesverdig lite om dette problemområdet. Det er kanskje planens største svakhet. Det snakkes mye om representativitet, men det gjelder tydeligvis bare innenfor visse fartøykategorier. At «Hestmanden»-prosjektet overhodet ikke omtales i verneplanen er også skuffende.

D/S «Hestmanden»

Lasteskipet «Hestmanden» er utvilsomt et av våre aller viktigste maritime kulturminner. Skipet ble bygd ved Laxevaags Maskin- & Jernskibsbyggeri Bergen i 1911 og seilte for det meste i rute langs norskekysten mellom Kristiania/Oslo og Kirkenes. Under begge verdenskrigene gikk imidlertid skipet i utenriksfart og er for øvrig det eneste gjenværende skipet fra den imponerende Nortraships-flåten. «Hestmanden» tilhørte Vestermaalens Dampskibsselskab fram til 1955. Da ble skipet solgt til Høvdingskipsopphugging i Sandnessjøen og brukt til transport av skrapjern og lignende. Etter ti års innsats for Høvding ble skipet lagt i opplag i Meisfjorden på Helgeland. I 1979 ble «Hestmanden» reddet fra opphugging av Norsk Veteranskibsklub, men det viste seg etter hvert at klubben ikke hadde ressurser til å håndtere et så stort fartøyvernprosjekt. På midten av 1990-tallet etablerte veteranskibsklubben derfor en egen stiftelse – Stiftelsen Hestmanden. Skipet skulle nå settes i stand ved Bredalsholmen Dokk og Fartøyvern-senter i Kristiansand.



Det er nå lagt tredekk over Hestmandens lasterom. Arbeidet ble utført av Hardanger fartøyvernsenter, som avsluttet med å beke natene i april i år.
Foto: Bredalsholmen v/Svein Vik Såghus

I forbindelse med frigjøringsjubileet i 1995 bevilget Stortinget de første fem millionene for at «Hestmanden» skulle bli et verdig minnesmerke over krigsseilernes innsats under begge verdenskrigene. Målet var et operativt museums-skip som skulle seile langs kysten med interessante utstillinger i lasterommene. Stortingets intensjon ble i en årrekke lojalt fulgt opp av kulturminneforvaltningen. Restaureringsarbeidene ble utført ved Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter. Der skulle det være både generell verkstedskompetanse og spesiell antikvarisk kompetanse. Det ble også etablert et selvstendig fagråd som Riksantikvaren kunne støtte seg til. «Hestmanden» skulle være et på alle måter forbilledlig fartøyvernprosjekt – med de høyeste antikvariske ambisjoner. Dialogen mellom eieren (Stiftelsen Hestmanden), verftet (Bredalsholmen), Vest-Agder fylkeskommune og Riksantikvaren var preget av tillit og sammenfallende målforståelse.

«Hestmanden» er langt større enn noe annet norsk fartøyvernprosjekt. Med de høye kvalitetskrav samt et rent profesjonelt apparat til å utføre restaureringsarbeidene, ble kostnadene ikke uventet høyere enn man først hadde håpet på. Mangelfull erfaring med prosjekter av tilsvarende omfang – både hos eier, ved Bredalsholmen og hos Riksantikvaren – førte til at prosjektstyring og kostnader i 2008 så ut til å være ute av kontroll. Ved utgangen av året stanset Riksantikvaren sine utbetalinger.

Etter lang betenkningstid har Riksantikvaren gått inn for at skipet ikke skal seile, men ligge som et stasjonært museum ved kai i Kristiansand.

De antikvariske retningslinjene som Stiftelsen Hestmanden tidligere har vært pålagt å følge, er det heller ikke fullt så nøye med lenger. Det er synd, men la oss likevel håpe at 100-årsjubileet til «Hestmanden» i september vil bli en verdig markering av krigsseilerens innsats under første og andre verdenskrig.

Miljøvernminister Erik Solheim har nylig gitt uttrykk for at han er overrasket over at ingen av landets redere har bidratt nevneverdig til restaureringen av «Hestmanden». Det er jo ikke for sent – en skikkelig hundreårsgave fra rederstanden vil kunne få dette unike krigsseilermonumentet i havn som opprinnelig planlagt.

Til slutt en honnør til Vest-Agder fylkeskommune som i snart 20 år – mer eller mindre frivillig – har vært nødt til å forholde seg til «Hestmanden»-prosjektet. Både politikere og ansatte i administrasjonen har i hele denne tida tatt ansvar for dette nasjonale krigsseilermonumentet. Uten dette positive, løsningsorienterte engasjementet er jeg ganske sikker på at «Hestmanden» ville ha gått på grunn for lenge siden.



Eivind Lande

NARVIK, APRIL 1940

Den måneden var det så visst ikke gåsunger og vårtegn folk var opptatt av. I og omkring byen utkjempet allierte styrker de første slag, og vant den første seier under annen verdenskrig. Midt oppi det hele lå Styrbjörn, med en kaptein som skrev dagbok. Her er hans opptegnelser fra de dramatiske dagene.

Av: Karl Alfred André

Tirsdag 9. april. Jag låg ombord på natten därför at vi skulle bunkra vid L.K.A.B.s kolkaj kl. 7 på morgonen. Vid fyra tiden såg jag ut gjennom hyttedørren då jag vaknade av at båten började svälla och slita i förtöyningarna. Det var snö och hagelbyar samt lite innfalls vind som satte inn lite sjö medan vi var gott förtöyda och inget särskilt at se på, gick jag inn och lade mig i min hytt. Men kl. halv fem väktes jag av kanondunder hoppade jag opp och ut på däck, där jag möttes av besättningen. Tyska örlogsfartyg hade anlänt och gått til D/S kajen, börjat sätta i land trupper efter at först sänkt norska Pansafartygen «Eidsvold» och «Norge» där många mänskoliv gick til

spillo. Omkring 300 mann fick sin grav där uppe. Överlevande och olja flöt på vattnet tillsammans med vrakspillror. Narviks sjömannshem var besatt och hela staden av tyskarna sedan ble det åter så småningom lungt, som dom säger före stormen. Någon bunkring blev det ej för oss. Kl. 9 var det avlösning på Styrbjörn då andra vakten togs över av assisterande befälhavare Karl Sjölund. Jag gick hem til min uppskrämda familj.

Onsdag 10. april. En händelserik dag i Narviks historia, Kl. halv fem presis ett dygn efter, kom engelska krigsskepp inn och et sjöslag utspelades mellan tyskarna och engelsmännen på Narviks hamn, där många fartyg sänktes så hela hamnen blev en stor kyrkogård. Tillsammans sänktes 22 stora lastångare och 12 krigsskepp, som fick sin våta grav på Narviks hamn. När jag på morgonen skulle taga över min vakt för dygnet på Styrbjörn kl. 9 fm. var där tyskar ombord, jag hissade svenska flaggan jämne med en tysk officer som sade att dom skulle ha båten. Jag påpekade att Styrbjörn var svensk egendom, varvid officeraren sade han skulle gå i land och höra efter hos sin chef, varvid jag och besättningen väntade. Om en halvtimmes tid kom han tillbaka och hade order att vi skulle gå i land, tyskarna skulle övertaga båten, det var inget annat att göra. Jag tog fartygets papper med mig och gick hem til mitt, besättningen som var gifta gick hem til sitt. I mitt fönster såg jag Styrbjörn gå på hamnen och lade til vid en tysk båt och började bunkra. På grund av orolighetena kunde vi inte bo hemma



utan min hustru Maria och jag låg på Bromsgården under natten, där också en del tyska offiserare kom in under nattens lopp. Vi låg i kälaren. Vi fick sedan höra att en del ammunition blivit inlagd i uthuset där och en tysk soldat gick vakt utanför. För vi ansåg det riskfullt att bo kvar där varför vi gick hem igen på morgonen.

Torsdag den 11. april. Inget av betydelse förekommit, så vi stannade

hemma och maskinst Erik Hanssen på Styrbjörn flyttade hem til oss. Styrbjörn går på hamnen och bokserar ångare (tyska), engelskmännen ligger utanför hamninnloppet och passar på skjuter en salva då och då, tyska soldater går i gatorna tillsammans med dom norska innbyggarna. På kvällen, min hustru Maria går upp til Sjömannshemmet och ligger hos fru Aasgaard och Hanssen och jag ligger hemma hos oss.



Karl Alfred André ble født i Silhövde forsamling i Blekinge i Sverige den 02.06.1884. Styrmanseksamen i Visby 1905 og Sjøkapteinseksamen samme sted 1909.

Seilte ut til sjøs som 14 åring i utenriks og seilte blant annet rundt Kap Horn til Australia. Han ble ansatt i Grängesbergbolaget i 1913, gikk av med pensjon 31.12.1942 på grunn av sykdom.

Han var kaptein fra 1927, først på Diana, senere på Styrbjörn. Giftet seg 1910 med Maria Twede Hay i Narvik. Familien bodde i LKABs funksjonærboliger i Havnegata. André døde i Sverige i 1947.

Fredag den 12. april. Kl. halv 6 e.m. kom en massa engelska flygplan över Narvik ca. 25 st. Samt blivit beskjutna av tyska luftvapen, brand uppstått på L.K.A.B., en ångare och ett norskt vaktskäpp skadats av engelsmännen.

Vi flyttade opp til Farseth tillsammans med Fru Aasgaard och tagit med oss en del proviant. Hanssen följt med besätningen på sänkta M/S Oxelösund och flyttat in i Beisfjorden dit en del dragit sig in dit även Sjölund med familj som bott i samma hus som jag.

Lördag den 13. april. Vi bor i Farseths källare, ca. 20 st. personer, engelsmännen ligger utanför Narvik och beskjuter staden så det blev bäst att hålla sig i källaren. Tyska och engelska krigsfartyg är i strid kl. 1 e.m. Som varar ca. 1 ½ timma dels i Rombaksfjorden och dels i Narviks hamn. Tre tyska soldater försöker komma inn till oss i källaren på grund av rädsla men vi öppnade ej. Engelsmännen besatte

hamnen och är herrar på sjöområdet men tyskarna nu är i land och holder vakt.

Söndag den 14. april. En del flyg över Narvik och en del kanonade i Rombaksfjorden, hållt oss i kjällaren hela dagen, vid lugna tillfällen varit uppe i Farseths lägenhet, Farseth med familj rymt upp til Riksgränsen. Ej ute på hela dagen. Natten lugn. Jag lägat i en säng tillsammans med min gamla svägerska och Maria och Fru Aasgaard på golvet. Alla lägat med kläderna på sedan vi lämnat hemmet.

Måndag den 15. april. Fått veta at Styrbjörn sänktes av tyskarna på hamnen den 13. april och ligger vid komunens kaj med skorstenen över vattnet, och delvis skrovet som synes av bilden här nedan.

För mig ett sorgebud för min kära båt som jag fört sedan 1926. men vi får vara glada så länge livet är i behold



under sådarna tider. Under dagens lopp hämtat upp en del proviant mellan kanonaden hemma hos oss. Köpt en burk toback den första sådan tyskarna kom, det var godt att få sig en pipa rök – Petteröes blandning. En lugn kväll lägat avklädd första gången sedan den 9de. För min del sov som en stock, och det gjorde vi visst alla. Vi har lite mat i källaren – OK.

Tisdag den 16. april. Sol och som norrmännen säger «pent väder». Stilla i gatorna, undantag av en och annan soldat där ute i gatorna. En del kanonade i Rombaksfjorden. Under mörket skarpa ljuskastare valsar över Narvik.

Onsdag den 17. april. Fru Aasgaard, föreståndarinnan för Narviks Sjömannshem som vi bodde til-sammans med i telegrafist Farseths källare, hennes son Ørjan var gift med Farseths dotter, därav kom det av att vi hamnade där. Förutom att min hustru Maria och hon Cecilia var oåtskiljaktiga vänner, gick ner i kulregnet till Sjömannshemmet som utrymts och plomberats för alla samt ett tilhåll för tyskarna, hon hämtade sina räkenskapsböcker och en del kläder som hon kankade hem med i en säck på ryggen hem til vår lya i källaren. Trotts skottväxling från fjällen och skjutning från engelska kanoner ute i från Rombaksfjorden från krisfartygen, klarade hon detta oktd sina 65 år.

Under dagens lopp engelsmännen besatt Elvegaardsmoen norsk militärförläggning. Brådska råder i gatorna blandt den tyska militären.

Torsdag 18. april. Ganska lungt så jag tagit mig en promenad ner till vårt hem nedanför Sjömannshemmet, snötjocka därav stillheten, hemkommen var allt i sin bästa ordning – vattnet förstås avstängt samt det elektriska lyset, jag hämtade lite kläder til mig och Maria samt vattnade alla blommorna, ringte i telegrafen men fick inget svar allt tyst och stilla på Bolaget inte en kotte att se utom tyska soldater.

Vattnet var förästen avstängt över halva Narvik från kl.10 em. – 6 fm.

Fredagen den 19. april. På morgonen snöfall och mulen luft, dystert i naturen. En del tyska soldater går och vankar i gatorna tillsammans med norrmannen en del av tyskarna i norska uniformer. Kl. 7.30 em. ett engelskt flyg över Narvik, tyska luftvärnet på Framnes skjuter oupphörligt utan att träffa, vi sökt däckning i källaren så länge det varade ca. en kvart timme. Sedan kvällen lugn.

Lördag den 20. april. Varit på Bolagets kontor för att få ut litet pengar men dom hade inga. Kontorspersonalen satt där och tittade, hade inget att göra. Kassör Sverre Olssen ristade på huvudet och så betänklig ut, en del tyska officerare var där också och hade kontroll. Ett tåg til Sverige var beviljat att gå till Riksgränsen av tyskarna för att taga svenska medborgare över gränsen. För min privata del var min hustru norska och mina barn födda i Narvik så jag beslöt att stanna kvar där. Gick i alla fall ned til stationen för att säga adjö till dom hemresande men tåget blev stoppad så det gick



inte vad det nu berodde på. Därefter gick till tyske kommandanten och fick pass. Sökte att träffa svenska konsulen Josef Erikssen men ej lyckats. Träffade uppsyningsmann Nilsson på bolaget, han hade hus i stan men bodde i Beisfjorden, han gav mig nycklarna till sitt hus i stan och sade jag var välkommen att bo i hans hus om jag ville så att ej tyskarna gick in och tog det. På em. Färjan vid Vassvikskajen nedskjuten av engelskmännen antagligen för att dom satt tyskar ombord.

På Bromsgården tyskarna hållit fest på Hitlers födelsedag som i radio lovat dom hela världen. Freds svärföräldrar varit hos oss på besök. Natten ganska lugn.

Söndagen den 21. april. På fm. tyska flyg över Narvik som släppte ner amunisjon. Till middag stek med potatis, första färska köttet sedan den 9 april, kalas. Matföråden börjar minska oroväckande och även svårt att få något i butikerna trots rasjoneringskortet.



Elsa, Freds fru flyttat till oss så vi är nu 8 st. ivårt backlag. Fru Aasgaard, Elida Ingebretsen, Kjellmann, norsk sjömann (Elidas käraste) Severinsen från Hammerfest, Amanda, Elsa, Maria och jag = 8 st. Som äter och sover ihop hur det bär sig. Elida och Kjellmann ligger ute i kjällargången på en divan och på inngångsdörren dit har jag skrivit »Privat» dom vil helst ej störas.

Måndag den 22. april. Radion meddelade befolkningen at utrymma

Narvik för den skulle beskjutas av engelskmännen massvis av befolkningen vandrade in mot Beisfjorden, vi stannade dock kvar i vår kjällare.

Snötjocka en del kanonskott under dagens lopp men på grund av snötjockan upphörde den på em. Lisa fyller i dag 29 år.

Tisdagen den 23. april 1940. Kl. 2.30 på natten hördes en hård smäll som skakade hela Narvik vi for alla uppvakna fått sedan höra att tyskarna

sprangt malmkajerna, kl- 11 fm. Kom åter en lika hård knall från kaj 1. Nu var alla 3 malmkajerna sprängda av tyskarna.

Onsdag den 24. april. Kl. 7 fm. Hård kanonade över Narvik vi håller till i vår källare. Engelskmännen skjuter ute på Rombakken, elektriska juset slockar över hela stan. Spiste kall mat hela dagen det fanns ingen vedspis där vi bodde. Ingen kunde gå ut, men på kvällen blev det tyst stora rökmoln steg upp från hamnen, bolagets oljetankar brinner och oljan rinner vida omkring. Engelskmännen skjuter sönder en massa bryggor och hus med matlager på kajerna som står i brand.

Söndag den 28. april. Halvklar luft med snöbyar. Kl. 9.30 fm. Engelskmännen ute på Rombakken åter börjat skjuta över stan jag var på väg til hämmet nere vid hamnen men måste vända om för

kanonaden, huggit ved i Farseths källare och gjore eld under tvättgrytan i källaren där vi lyft av huven så den kunde vi koka mat på, natten lugn – sedan inget av betydning enstaka kanonskott då och då med långa mellanrum.

Söndagen 28. april. Vid midnatt hördes några hårda smällar som skakade hela Narvik. Vi for alla ned i källaren och undrade vad som nu hänt, på morgonen fått höra att tyskarna sprängt statens lokstall i luften samt en massa lok, av lufttrycket nästan alla fönster i gate I & II innslagna så man kunde gå direkt in i butikerna från gatan, polisen haft fullt sjå med att vakta så dom ej stal för mycket. Ett hus nere i Narvik skjutit i brand av engelskmännen varvid en del tyskar dödats och sårats.

Måndag den 29. april. Engelskmännen sänt order om att gate 3 och 4 skulle utrymma, nervös stemning blant

Styrbjørngjengen
har lagt ned et stort arbeid for å lete
opp båtens historie. Terje Bjerèn, maskinsjef
om bord, har sporet opp Rolf Ihre, barnebarn av Karl
Alfred Andrè. Ihre har fortalt at bestefaren førte dagbok
store deler av livet, og var også en ivrig fotograf. Dagbøker
og fotoalbum er bevart, og er nå familieklenodier. Terje
fikk låne noe av stoffet og har tilrettelagt det utsnittet
vi bringer her. Rolf Ihre og kone var med på
Styrbjørns hundreårsfeiring
i Göteborg.

befolkningen, en tysk fänrik begått självmord på Gand Hotell. Fröken Istad flytta inn till oss med en massa saker, 2 pojkar från «Eidsvold» har även slutit sig till vårt gäng så nu är vi ca. 20 stycken med kvinnor och barn i vår kjällare samt i dom 2 rum och kök uppe. Jag och Fru Aasgaard äro basar för dom alla. Jag varit uppe hos kassör Olsen på bolagskontoret och fått 200 kr. Vårn båtsmann Olsen fått 50.- kontant.

Tisdagen den 30. april. (21 dagar i källaren) under denna tiden har vi ej varit avklädda. Kl.1 fm. Murmästare Nilsons gård fått två kanonskott genom huset som ligger brevid vårt,

en del tyskar dödats man måste säga att engelskmännen skjuter bra. En vaktboning vid kyrkogården skjutits i brand varvid en del tyskar dödats, vi är glada att tyskarna går åt men om dagarna for dom omkring som myror upp över fjällen. Jag varit hos Konsul Mossling med sjömannsrullar. Varit hemma och vattnat blommor m.m. Ordnat med en del proviant som jag fått med ned i Farseths kjällare. Sill o potatis till middag samt välling det smakade bra.

Kaptein André var snart tilbake i arbeid. Styrbjørn ble hevet i juli måned, reparert i Harstad og satt i fart igjen. Men det er en annen historie.



FERJEKIOSKEN.NO

På vår nettside vil du finne en masse maritime bøker samt annen samferdsels-litteratur. Også diverse dvd/cd. Vi har et bredt utvalg av restaureringsrapporter. Les mer om hvert enkelt produkt på vår nettside. Ved kjøp fra oss støtter du veteranferjen «Skånevik».

SPESIALTILBUD TIL DS-POSTENS LESERE:

Alle lesere av DS-posten får 10% på alle våre varer ut året. Gjelder **kun** ved bestilling via epost ferjekiosken@ferjelaget.no. Oppgi at du er leser av DS-posten. Gjelder **ikke** tilbudsbøker/bekledning. www.ferjekiosken.no ferjekiosken@ferjelaget.no

Hyggelige fjordturer...

2011



...med D/S «Børøysund»

Tirsdag 24. mai	Fyrsafari i indre Oslofjord	v/ Norsk Maritimt Museum
Tirsdag 31. mai	Gladjazz på fjorden	Jazzcruiset
Tirsdag 7. juni	Solkysten fra Bjørvika til Ljansbruket	v/ Søndre Aker Historielag
Tirsdag 14. juni	Kulturminner i indre Oslofjord	v/ Kystlaget Viken
Tirsdag 21. juni	Sightseeing mellom Oslos øyer	v/ Roald Øyen
Tirsdag 16. august	Oslo Havn, utvikling og planer	v/ Oslo Havnevesen
Tirsdag 23. august	Polarseilas i Oslofjorden	v/ Stig Andersen
Tirsdag 30. august	«I Vesterled, langs Frogner- og Bygdøykysten»	v/ Frogner Historielag

Norsk Veteranskibsklub vil i 2011-sesongen seile 8 åpne 2,5-timers turer i indre Oslofjord. Alle turene går på tirsdager i tidsrommet **18.00-20.30** fra Nordre Akershus kai.

I tillegg til en hyggelig fjordtur med vårt veteranskip, vil hver av turene, med unntak av Jazzcruiset, ha et eget tema, se over. (Med forbehold om endringer i programmet)

Vi anbefaler å forhåndsbestille billetter. Kun 80 billetter til salgs pr. tur, og det kan bli fullbooket. Billetter bestilles hos **Berg Reiser-C&C Travel**, tlf **23 27 26 18**, e-post: post@bergreiser.com. Billettprisen er kr. 250,- for voksne og kr. 100,- for barn, inntil 15 år. Bindende påmelding. Byssesalg med øl-/vinrettigheter.

Eventuelle ledige billetter selges ved landgangen før avgang.

www.nvsk.no

Velkommen ombord i D/S «Børøysund»



Med støtte fra Kulturretaten, Oslo kommune

Utforming av plakat: Birthe Tåsåsen

ÅPNE TURER MED «BØRØY- SUND»

En skattekiste av kulturhistorisk formidling – kombinert med en hyggelig båttur.

Av: Rolf Nordby

Foto: Anne Thorstensen

- Visste du at Norges første internasjonale flyplass lå på Gressholmen, og at den gamle hangaren fremdeles er der?
- Visste du at D/S «Børøysund» har seilt som krigsskip med skikkelig kanon?
- Visste du at Frognerkilen på folkemunne kalles «Svartehavet» – som en hentydning til finansieringen av alle luksusbåtene som ligger der?

Dette, og mye, mye mer får du vite om du blir med på en av de åpne turene med D/S «Børøysund» i sommer. Og i tillegg får du en herlig båttur på Oslofjorden. Og enda i tillegg får du informasjon og omvisning på veteranskipet vårt. Dette blir jo rene Kinderregget.

Etter fjorårets suksess med disse

turene fortsetter vi i år, med flere og litt lengre turer. Med gamle og nye medarrangører. Med det samme viser vi til annonsen for disse turene her i Dampskipsposten, hvor du kan plukke deg ut en eller flere godbiter. Og hvor du får informasjon om hvordan du bestiller billetter. Ikke vent og se været an, det kan fort bli fullt. Nytt av året blir at vi har skjenkebevilling for alle turene, slik at en kan nyte et godt glass til den nydelige stormsuppa som vi selger fra vår kullfyrte bysse.

Nytt av året er det også at vi har et eget jazzcruise, den 31. mai. Vi stiller med svært anerkjente og dyktige musikere, Lars Frank kvintett, som både spiller trad jazz og swing. Så det kommer til å bli liv og swinge skikkelig på fjorden. Her blir det «stinn brakke». Vi får bare finne oss i at D/S «Børøysunds» spesielle fortrinn med sin lydløse dampmaskin ikke kommer til sin rett på denne turen. Et slik jazzcruise har vi snakket om i mange år, det skal bli spennende å realisere det.

Hovedhensikten vår med disse åpne turene er kulturhistorisk formidling: Å kunne fortelle publikum om byen, havna, øyene og ikke minst – om D/S «Børøysund» og D/S «Styrbjørn». I den forbindelse kan vi jo ikke unngå å fortelle om Veteransklubbens og det arbeidet medlemmene legger ned for å bevare og seile båtene. Dette formidler vi selv.

For det øvrige har vi alliert oss med andre aktører som vil guide om forskjellige temaer over et bredt spekter. Vi synes vi har fått til en god variasjon, med lokalhistoriske foreninger for Oslos kystlinje, historiske seilaser med

temaer fra øyer og fyr, den interessante historien om Oslo havn, med spennende utviklingsplaner for fremtiden.

Et tema bare måtte vi bare ha med i år. Et Polartema. Det er i år 150 år siden Fridtjof Nansen ble født, og det er 100 år siden Roald Amundsen nådde Sydpolen. Disse jubileene, sammen med at Frammuseet ligger midt i sei-

«Turene er jo rene Kindereggene!»

lingsleia, kan vi ikke la upåaktet hen. Til å fortelle om disse polarhelter, og gjerne om «Fram» og Otto Sverdrup også, har vi fått med den entusiastiske polareksperten Stig Andersen. Han har stått bak en rekke fagfilmer fra polare strøk og er en person som ikke

bare vil fortelle historiske fakta, men også sette dette inn i en sammenheng med nasjonsbyggingen av Norge for et århundre siden. Her kommer det til å bli mye å hente for den vitebegjærlige passasjer.

Det er også svært hyggelig for oss at Roald Øyen med glede stiller opp for å fortelle fra «hans egen Oslofjord». Han har vært med før som guide og syntes dette var så hyggelig at da vi kontaktet han med forespørsel om reprise, så var det bare et umiddelbart ja å få. Når en engasjert mann med formidlingsevne forteller om sitt nærområde, ja så må det bli bra. Og hvem vet, kanskje vi får noen Fjordnøtter med på kjøpet, med Børøysundkrus som attraktiv gevinst.

Norsk Maritimt Museum er en



naturlig samarbeidspart for oss, og de stiller med sjefen sjøl som guide. En fyrsafari høres jo både spennende og eksotisk ut. Det blir kanskje ikke så mange ville dyr å se, men både Dyna, Heggholmen og Kavringen fyr har sin interessante historie som sjøens veiskilt og trafikklys. Og visste du at Vippetangen har sitt navn fra at det engang sto et vippefyr her?

I det hele tatt er det engasjement som preger våre guider. De har en nærhet til det stoffet de formidler, som Søndre Aker historielag til Nordstrandskysten, Frogner historielag til Bygdøy og Frogner, som Kystlaget Viken til alle kulturminnene i Indre Oslofjord. De eier stoffet, gjør det levende, og er personlig interesserte. Dette er ikke noe de bare lirer av seg som en profesjonell guide. Det samme gjelder oss når vi forteller om våre båter og NVSK. Formidlingen blir mer levende – i all beskjedenhet.

Vi har også Oslo kommune med på laget. Fra kulturetaten har vi fått økonomisk støtte til å gjennomføre disse turene. Dette ser vi ikke bare på som penger i kassa (til vårt vernearbeid), men også som en anerkjennelse for den virksomhet vi her driver med et ekstra tilbud ti byens beboere, knyttet til byens historie ved havn og fjord. Og med en hyggelig fjordtur på kjøpet. Et skulderklapp som inspirerer oss.

Men det beste skulderklippet får vi fra passasjerene som går i land og takker begeistret for en flott tur. Alle disse klappene vi fikk i fjor har vært gode å ha med når vi har forberedt årets sesong. Fornøyde passasjerer som takker for hyggelig båttur, interessant

guiding og omvisning – «for en flott båt dere har, så fint at dere tar vare på den». Det er en god belønning for den frivillige innsatsen fra hele menneskapet. Det viser at disse turene gir noe til publikum.

Så det er bare å samle sammen familie, venner, kollegaer og annet godtfolk, bestill billetter på tlf 23 27 26 18, e-post: post@bergreiser.com, og bli med på tur med D/S Børøysund. Lytt til kunnskapsrike guider, bese det unike museet som båten vår er, kos dere på fjorden med noe leskende i glasset, og god mat fra vår kullfyrte bysse. Du kommer garantert til å like det du opplever. Og vi stiller med værgaranti – vi garanterer at det blir vær av et eller annet slag, helst av det gode slaget.

SEILSKUTEPRISEN

Det er ikke alle fartøyvernere som sverger til damp og «dunk dunk». Noen holder enda eldre tradisjoner i hevd og bruker hvite seil til fremdrift. De er også avhengige av velvillige bidragsyttere. En slik velvillig er Christiania Seilskuteklubb, som hvert annet år deler ut en pris på 50 000 kroner til seilskuter som arbeider for barn og unge. Det er altså ikke bare bevaringen, men også formidlingen som er viktig. Tidligere har Boy Leslie, Frithjof II og Mathilde gjort seg fortjent. Hvem blir det i år?

Interesserte må søke innen 15. august.

Les mer på:
<http://seilskuteklubben.no>

FREDING AV FARTØY, VIKTIG OG NØD- VENDIG

I 2010 presenterte Riksantikvaren ein nasjonal verneplan for flytande kulturminne, utarbeidd av seksjonen for fartøy og tekniske kulturminne ved Kulturminneavdelingen.

Av og foto: Harald Sætre

Dette er ein viktig plan som tek føre seg fartøyvern i vid forstand, ikkje berre fartøya, men og dei mange frivillige som opp gjennom åra har gjort, og gjer ein viktig innsats. Planen set søkjelyset på dei mange problema ein står framføre innan fartøyvernet. Gjennom denne planen er det difor håp om at dei som arbeider med å ta vare på fartøya kan verta meir bevisste på kva dette arbeidet inneber, og korleis ein skal vidareføre arbeida.

Går vi nokre år tilbake, så var spørsmålet ofte om det var mulig å berga eit fartøy frå sal eller opphogging. Tanken på korleis ein skulle ta vare på og vedlikehalda fartøya eksisterte knapt, i alle høve ikkje i praksis. For dei fleste frivillige var

det ein kamp om å overleva økonomisk. Særleg innan vern av passasjerfartøy med stadige nye krav frå myndighetene, var og er økonomien eit sentralt spørsmål. Når ein stod ovanfor eit val med hensyn til istandsetjing og vedlikehald etter dei handverksmetodane som låg til grunn då fartøyet var bygd og i drift, så var det som oftast ein stram økonomi som fekk det siste ordet.

I dag har vi tre nasjonale kunnskaps- og fartøyvernsenter, samt nokre mindre verft som har nødvendig kompetanse, og som utfører eit viktig arbeid når det gjeld antikvarisk arbeid. I det vidare arbeid med fartøyvernet, er det viktig at denne kompetansen vert halden opp og styrka.

Fram til no har i all hovudsak fartøyvernet blitt forvalta av frivillige eldsjeler, lag og organisasjonar. Dette er ofte personar som har ein omfattande og ulik kompetanse og kunnskap frå eige yrkesliv. I framtida må mykje av denne kompetansen og kunnskapen, særleg innan praktisk arbeidet, hentast andre stader. Og då vil nøkkelen liggja hos fartøyvernsentra og verft med nødvendig kompetanse.

Kompetanse og kunnskap når det gjeld fartøyvern er spesielt viktig når det no blir bygd opp ei stamme av freda fartøy. Berre i Hordaland vil ein i løpet av 2011 få tre freda fartøy som har tilhøyrt same ruterederi. Dette er fartøy som syner utviklinga av bilførande fartøy, frå MS Granvin (1931), via MF Folgefonn (1938) og fram til MF Skånøvik (1967). I tillegg er det frå det same ruterederiet, Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap, teke var på fleire andre fartøy som er verna.

Når det gjeld fartøy som langt på veg er i original stand, så er det viktig at ein i ettertid ikkje «restaurerer seg vekk» frå

det opphavelig. Det kan vera lett for at ein over tid gjer tilpasningar som i seg sjølv ikkje er eit stor inngrep i fartøyet, eller ein gjer inngrep som er midlertidige, men som over tid vil endra fartøyet. Ofte er det endringar som skal gjera det enklare og meir tilpassa den daglege bruk. Dette er ikkje ein farbar og akseptabel veg å gå.

Når det gjeld formidlig av historia som er knytt til det enkelte fartøy og miljøa dei var ein del av, så har eigarane av fartøy ei stor oppgåve. Det er viktig at passasjerane får oppleve den historiske reisa og ikkje berre ei sjøreise. Då er det viktig at opplevingane om bord vert ekte, og at dei vert formidla på den rette måten. Historia må bli gjort levande. Her er det dei mange detaljane som i sum som skal gje den spesielle opplevinga. I tillegg til informasjon, så er det viktig at tidsrette detaljar med hensyn til innreiing, servering av mat, uniformering av mannskap etc. vert lagt vekt på. Besøk i maskinrommet og i styrehuset er og formidling av opplevingar om bord.

Det å ta vare på og driva fartøya er såleis ei omfattande oppgåve, ikkje berre med omsyn til økonomi og vedlikehald, men også det å vera bevisst på korleis ein driv fartøya til dagleg.

Freding av fartøy er med på å setja søkelyset på framtidig bevaring av dei flytande kulturminna våre, ikkje berre dei fartøya som vert freda, men fartøyvern i vid forstand.

I forordet til «Nasjonal verneplan for fartøy 2010-2017» skriv Riksantikvar Jørn Holme bl.a.; «Det er derfor også viktig mål for Riksantikvaren å legge best mulig til rette for at de frivillige får så gode rammevilkår som mulig».

Tida vil visa om rammevilkåra vert lagt til rette slik at fartøyvernet kan haldast oppe på frivillig basis. Dersom fartøyvernet skal ha ei framtid, så må det skapast interesse hos nye generasjonar. Nøkkelen ligg mellom anna i oppbygging av nødvendig kompetanse ved fartøyvernsentra og ved enkelte verft som kan vera den faglege støtta. I tillegg vil tilgangen på offentlig, økonomisk støtte vera avgjerande.



Bilferga «Folgefonn» ved Dåfjorden slipp AS, våren 2011

VDS- ARKIVET

Hestmanden fyller 100 år i år. Det er ikke bare det at skuta er bevart som er enestående. Vi har også et nesten komplett arkiv fra rederiet som eide skuta. Dette gir oss en enestående mulighet til å fortelle alle sider av skutas historie. Denne artikkelen sto i «Kysten» for to år siden. Nå legger vi den frem for nye lesere.

Av Eivind Lande

Foto: Fra bladet «Kysten» 02.2009

Vesteraalens Dampskibsselskab – VDS – er mest kjent for hurtigrutefarten mellom Bergen og Kirkenes, og særlig for pionerinnsatsen knyttet til selve etableringen i 1893. Selskapet ble etablert på Stokmarknes i 1881. I utgangspunktet var formålet å drive godsrutefart langs kysten mellom Vesterålen og Bergen, men virksomheten fikk stadig større omfang. I 1893 startet rederiet Hurtigruten, og året etter overtok selskapet lokalrutefarten i Lofoten og Vesterålen. Godsfarten ble stadig utvidet, og i 1915 hadde rederiet fire godsbåter i rute fra Kristiania til Kirkenes.

Aksjemajoriteten i Vesteraalens Dampskibsselskab ble solgt til Ofotens

Dampskibsselskap – ODS – på midten av 1980-tallet, og rederiet ble således en del av det nye store Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab – OVDS. Vesteraalens Dampskibsselskab eksisterte som selvstendig selskap i over 100 år, og var i de fleste av disse årene Nord-Norges største rederi.

Store deler av arkivet etter denne allsidige virksomheten ble i mange år oppbevart på en meget utilfredsstillende måte på Stokmarknes. Det var en reell fare for at det hele skulle gå tapt, men heldigvis ble dette unike arkivmaterialet reddet. Det oppbevares nå under optimale forhold på Riksarkivet i Oslo og er tilgjengelig for allmennheten.

Arkivet sikres

Lokalbåten «Børøysund», som ble bygd i 1908, tilhørte Vesteraalens Dampskibsselskab fra 1925 til 1960. Siden 1969 har skipet tilhørt Norsk Veteranskibsklub som på 1990-tallet ønsket å få laget ei bok om dette dampskipet. I den forbindelse var det naturlig å forsøke å få tilgang til det gamle rederiarkivet.

De OVDS-ansatte på Stokmarknes var positive og hjelpsomme på alle tenkelige måter, men ledelsen i Narvik hadde et helt annet syn på saken. Arkivmaterialet kunne inneholde sensitive personopplysninger, og historikere og andre utenforstående måtte derfor nektes enhver adgang. Det hjalp ikke med anbefalinger fra Norsk kulturråd, Riksantikvaren og Norsk Sjøfartsmuseum. Det var først og fremst daværende administrerende direktør Bjørne Øverås som frontet dette synet. Ifølge Vesteraalens Avis skal han til og



Slik oppbevares arkivet nå. Her ser vi 42 av de i alt 284 hyllemeterne med arkivmateriale

med ha uttalt at rederiet heller ville brenne arkivet enn å la historikere få tilgang til det.

Arkivet ble på dette tidspunkt hovedsakelig oppbevart i fuktige og brannfarlige lokaler i «Rødbrygga» på Stokmarknes. Det var derfor mange som var bekymret for arkivets framtid.

Det gjaldt bl.a. Vesteraalens Avis, Vesterålmuseet, Nordlandsarkivet og Riksantikvaren. Rederiet fikk også en rekke henvendelser fra privatpersoner som gjerne ville lete etter kildemateriale knyttet til spesielle skip eller tidligere ansatte. Arkivet var tydeligvis i ferd med å bli en belastning for selskapet, og overfor Riksantikvaren ble det antydnet at denne institusjonen, under visse forutsetninger, godt kunne overta hele arkivet! På dette tidspunktet var Bjørne Øverås erstattet av Jan Skaar som admi-

nistrerende direktør, og det var nå klart at rederiet ønsket å kvitte seg med arkivproblemet på en rimelig, men skikkelig måte. Rederiet så seg ikke i stand til å ordne dette på egen hånd – verken faglig eller økonomisk.

Riksantikvarens interesse for arkivet skyldtes først og fremst at flere av landets verneverdige skip har hatt en tilknytning til VDS. Foruten «Børøysund» gjelder dette bl.a. «Hestmanden» – landets desidert dyreste fartøyvernprosjekt så langt. Et godt kildegrunnlag er en forutsetning for å kunne gjennomføre et vellykket istandsettingsarbeid og for å få til et driftsopplegg som har en viss kulturhistorisk troverdighet.

Riksantikvaren kunne imidlertid ikke ta imot et så stort arkiv, men i stedet ble Riksarkivets privatarkivavdeling kontaktet. De fattet umiddelbart

interesse for saken og reiste nordover på befarings høsten 1998. Rapporten fra Riksarkivet konkluderte med at dette var et særdeles interessant materiale. Det meste var tatt vare på – fra etableringen i 1881 og fram til fusjonen med ODS i 1987, men materialet bar tydelig preg av mangelfull ordningssystematikk.

Tidlig på nyåret 1999 ble det klart at lokalene der arkivene ble oppbevart, måtte tømmes i løpet av kort tid. På dette tidspunktet var det store hurtigruteprojektet på Stokmarknes inne i slutfasen. Prosjektet omfattet landsetting av det tidligere hurtigruteskipet «Finnmarken» og bygging av Hurtigrutemuseet. I dette nye store anlegget var bevaring av VDS-arkivet ikke tatt med. Det ville utvilsomt ha vært en stor attraksjon for museet på Stokmarknes dersom arkivet hadde vært plassert der, men det ville ha forutsatt ansatte med arkivfaglig kompetanse, klimaregulerte lokaliteter, lese-plasser for publikum osv.

Det ble snart klart at ingen andre institusjoner enn Riksarkivet hadde kapasitet til å gjennomføre en omfattende redningsaksjon. I løpet av våren 1999 foretok derfor Riksarkivets ansatte en grovsortering (kassasjonsvurdering) som resulterte i at 350 hyllemeter eller 36 fulle paller ble pakket og fraktet sørover til Oslo. OVDS var lettet over at arkivet nå ble tatt hånd om av fagfolk, og rederiet sørget for gratis transport fra Stokmarknes og helt fram til Riksarkivets lokaler ved Sognsvann.

De 36 pallene ble deretter stående i en korridor på Riksarkivet i noen år i påvente av videre finansiering. Riksarkivet har ikke egne ressurser til

å ordne materiale etter private arkivskapere og tar derfor sjelden imot arkiver uten at det samtidig følger finansiering med. VDS-arkivet ble imidlertid vurdert som så interessant at en redningsaksjon måtte igangsettes. En systematisering og katalogisering av et slikt enormt materiale ville kreve flere årsverk og var kostnadsberegnet til ca. 1,5 millioner kroner.

I løpet av 2001 var finansieringen på plass takket være bidrag fra Kulturdepartementet, ABM-utvikling, Norsk kulturråd og Riksantikvaren. Etter ytterligere to år var arbeidet fullført. Enkelte deler av materialet var allerede delvis ødelagt av sopp og fuktskader, så det var på høy tid at arkivet ble tatt hånd om på en skikkelig måte.

To store kataloger gjør det nå enkelt og finne fram i arkivet, som totalt er på 284 hyllemeter. Det er tilgjengelig for allmennheten, men enkelte deler av materialet, som f.eks. personalmapper,



Interiør fra Rødbrygga i Stokmarknes. Ingen tvil om behovet for en redningsaksjon.

er underlagt klausul i 60 år. Historikere som arbeider med seriøse forskningsprosjekter eller lignende vil imidlertid også kunne få tilgang til det klausulerte materialet under visse forutsetninger.

Arkivets innhold

VDS-arkivet inneholder utrolig mye interessant stoff og kan fortelle svært mye om norsk samferdsel i nyere tid. Det finnes en rekke tegninger, regnskapsoversikter, havarirapporter, over 1000 dekkdagbøker, maskindagbøker og lignende. Videre er det enorme mengder

interessant korrespondanse mellom skip og rederi, mellom rederi og samferdselsmyndigheter, mellom rederi og ekspeditører, ordførere og mange andre aktører. En rekke møtereferater fra styrende organer, fra samarbeidsmøter med de andre kystruteselskapene og lokalruteselskapene i landsdelen finnes også. Det er reiselivshistorie, bedriftshistorie, sosialhistorie, sjøfartshistorie, økonomisk historie, krigshistorie osv., osv. Arkivet er selvfølgelig også meget verdifullt for fartøyverninteresserte. Når det gjelder «Børøysund» f.eks., finnes en rekke planer og notater i forbindelse med vedlikehold, verkstedsopphold og ombygginger. Videre er det interessante opplysninger om mannskapet, lasting og lossing, sjauerne på kaia, fagorganisering, arbeidsforhold, arbeidsrutiner, begrepsbruk, ros og ris fra passasjerer osv.

Det finnes neppe et tilsvarende arkiv her i landet. For det første er det nærmest komplett og uten nevneverdige skader. For det andre er det systematisert og katalogisert etter de beste faglige

kriterier, noe som er helt avgjørende når man skal finne fram i et så stort arkiv.

I ettertid er det lett å se at den restriktive holdningen som ledelsen i OVDS praktiserte i forhold til å nekte folk tilgang til materialet, var fornuftig. At rederiet senere overførte ansvaret for arkivet til Riksarkivet var også veldig bra. Nå er det sikret i landets beste lokaliteter, og det er tilgjengelig for forskere og alle andre med interesse for vår maritime fortid.

www.arkivverket.no/hurtigruta/with.html

Riksarkivet laget en nettutstilling i 2004 om kaptein og direktør Richard With og om det første hurtigruteskipet med samme navn. Her finnes en rekke eksempler på ulike arkivalia, men også annet stoff om VDS-arkivet. I tillegg kan hele katalogen lastes ned.

VERNEDE FARTØY

Aftenposten melder 20. april at støtten til vernede fartøyer er fordelt. Totalbeløpet er 42 millioner kroner, det samme som for 2010. Behovet, slik det uttrykkes i beløpet det er søkt om, er 187 millioner. Hestmanden får 5 millioner, mens Kysten, naboen i dokka på Bredalsholmen, får 2 millioner. Skibladner er den tredje damperen Aftenposten nevner i sin oversikt. Den får 1,5 millioner.

På Riksantikvarens verneliste finner vi nå 227 fartøyer. Av disse er det 176 som har mottatt økonomisk støtte. Seks av fartøyene er fredet, mens fredning pågår for ytterligere fire.

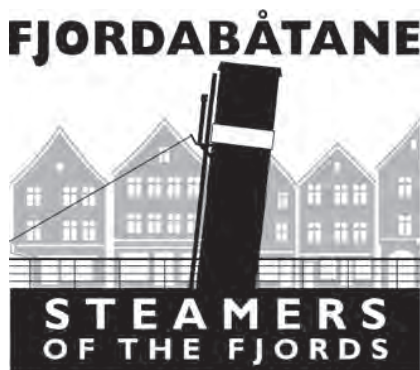
FJORDA- BÅTANE

Veteranbåtene i Bergensområdet danner et nytt samarbeidsorgan. Her skal det tas opp saker av felles interesse, hovedsakelig administrative oppgaver. Dette kan avlaste dugnadsgjengene og gi båtene et felles ansikt overfor myndigheter og andre de må forholde seg til.

Av: Øyvind Konglevoll

Foto: Harald Sætre

På fellesmøte 30. mars i den gamle Hovedbrannstasjonen i Bergen ble det vedtatt å stifte samarbeidsorganet Fjordabåtene. Invitasjonen går til verneverdige fartøyer, som har tilhørt ruteselskap med adresse Bergen, ruteselskap som HSD, Fylkesbaatane, Øygardsbåtene, Midthordlandske



Dampskibsselskab, Indre Nordhordland Dampbåtlag og Det Bergenske Dampskibsselskab.

I § 1.2 står det: «Formålet til organisasjonen er å fremme samarbeid mellom medlemsskipene, fremme felles saker overfor offentlige myndigheter, være et forum for veteranfartøy i regionen rundt Bergen, samt å stå for felles arrangement og profilering. Samarbeidet kan også omfatte markedsføring, salg, innkjøp, bemanning og andre administrative oppgaver.»

Fellesmøtene fungerer som styremøter, da hvert medlemsskip stiller med ett styremedlem. Det vil bli valgt et arbeidsutvalg til å ta seg av praktiske og hverdagslige spørsmål. Det vil også bli valgt en leder. Så langt er en ikke kommet i skrivende stund.

Om ønskelig kan man melde seg ut på dagen, og det er frivillig om man vil delta i felles prosjekt det legges opp til.

I tillegg til samarbeid for felles beste, er vi opptatt av å framheve «Fjordabåtene» som en kvalitetsmerkevare. Å få på plass en informativ og god hjemmeside har høy prioritet. En hjemmeside hvor man enkelt også kan nå fram til det enkelte medlems hjemmeside. Sverre Mo tegnet en flott Fjordabåtlogo for flere år siden, og den har vært brukt både i brosjyrer og annonser.

Fjordsteam 2013.

ATLØYs Venner, som på en forbillig måte arrangerte Fjordsteam i Florø sommeren 2010, sikret navnet og domenet Fjordsteam for ettertiden.

ATLØYs Venner har generøst gitt eiendomsretten og bruksretten

til Fjordabåtane, som vil bestemme kriteriene for hvordan Fjordsteam – stevner bør arrangeres og hvor de legges. Detaljene rundt dette er ennå ikke på plass, men målet er å lage vellykkede veteranskipsstevner på Vestlandskysten. Man er i gang med planlegging av Fjordsteam i Stavanger i 2012, og i 2013 vil Fjordabåtane stå som arrangør for Fjordsteam i Bergen i dagene 1.–4. august.

Både Hordaland fylke og Bergen kommune ønsker samarbeidet velkommen, og styret i NFF har heller ingen ting å innvende. Følgende fartøyer har til nå signalisert ønske om medlemskap: D/S «Stavenes», 1904, M/S «Tysnes», 1930, M/S «Atløy», 1931, M/S «Granvin» 1931, M/F «Følgefønn», 1938, M/S «Midthordland», 1947, M/S «Vestgar», 1957, M/S «Vulcanus», 1959 og M/F «Skånevik», 1967.

HVEM FORTJENER ET FLAXLODD?

Aftenpostens A-magasin stiller hver uke en rekke spørsmål til en aktuell person. I midten av mars sto Riksantikvar Jørn Holme for tur til å bli spurt. Spørsmål nummer 15 lød: Hva ville du gjort hvis du fikk ti millioner? Han svarte: Til et tiltak i min verden som riksantikvar ville jeg satt i stand krigsseilernes veteranbåt «Hestmanden», som ligger i dokk i Kristiansand. Det er på høy tid at den får ny bruk.

Lodd er sendt.



DS Stord I og hurtigruta Nordstjernen på Vågen i 2008

DELE- BANKEN, NY KUNN- SKAPS- KILDE

For omkring 20 år siden ble våre tre fartøyvernsentre, i Kristiansand, Norheimsund og Gratangen opprettet for å ta vare på kunnskap om fartøybevaring. De samarbeider om felles saker i «Fartøyvernsentrenes Fellesråd». Et resultat av samarbeidet er inter-nettsiden www.delebanken.no. Ordsillet i navnet oppdager vi fort når vi begynner å lese.

Av: Georg Jensen

Skriftlig informasjon

I en avdeling av Delebanken ligger foreløpig 15 rapporter, der tidligere arbeidsoppdrag av forskjellig slag er beskrevet. Videre er det 11 informasjonsark som tar for seg ulike vedlikeholdsoppgaver, eller forhold som fører til vedlikeholdsbehov. Jeg vil tro dette er omtrent midt i blinken av det fartøyvernsentrene skal drive med: Samle kunnskap, og så formidle den ut til dem som gjør arbeidet. Nyttig lesning

for de fleste av oss. Vi ser frem til flere informasjonsark, kanskje det med tiden kan bli et helt bibliotek.

Reservedeler

En annen del av internettsiden er bokstavelig talt en «delebank», bygget opp på samme måte som «finn.no», som de fleste vel kjenner. Her finner vi annonser fra dem som har utstyr å avse, dem som trenger utstyr, eller dem som kan selge utstyr, tjenester eller annet vi måtte ha behov for. Foreløpig er det god plass i spaltene, men etter hvert som siden blir kjent, og vi lærer oss å bruke den, vil den nok fylles opp.



Det er detaljene som teller, fra de minste til de største. Dette er eksempler på hva vi få tak i, eller by frem, i Delebanken.

OPPLÆRING AV DAMP- MASKIN- ISTAR 2009–2010

Maskinistane på veteran-damparene på Vestlandet har gjort eit pionerarbeid. Etter førtifem års opphald er det på nytt utdanna dampmaskinistar i Bergen. På det viset har dei drive «kompetanseoverføring» i praksis.

Av: Tor Bjørgaas

Det var stor glede her vest, då Veteransklipslaget Fjordabåten vart skipa i 1981, med det målet for auga at det tidlegare HSD-skipet D/S Stord skulle bli restaurert. Skipet hadde for lengst fått bytt ut dampmaskineriet med 2 dieselmotorar og heitte nå M/S O. T. Moe og hadde vore losjiskip i Oslo i nær 20 år. I samarbeid med vener i Norsk Veteranskips klub i Oslo vart skipet redda frå opphogging og vart slept vestover til dei nye eigarane.

Rundt 1990 vart det tidlegare FSF-skipet D/S Stavenes henta heim ifrå England, der det stod i fare for å enda

sine dagar, då det låg i vegen for renovering av ei hamn. Restaureringsarbeidet kom i gang og det vart kjøpt inn eit dampmaskineri til skipet.

På om lag den same tida vart Nordhordland Veteranbåtlag stifta for å restaurera det tidlegare BNT-skipet, D/S Alversund. Dette skipet viste seg å vera lite eigna til restaurering og vart derfor hoggt opp i 1995.

I 1995 vart M/S Vaka, ex D/S OSTER, avertert til salgs. Skipet var blitt motorisert og ombygt til fraktebåt midt på 60-talet. Prospektet om restaurering av Oster fekk stor oppsluttnad og det vart gjort avtale om heimkjøp. På sjølvaste kvinnedagen i 1996 vart skipet overteke av det revitaliserte Nordhordland Veteranbåtlag, ved ein seremoni på Shetlands-Larsens Brygge i Bergen.

Stord 1 kom i fart med dampmaskin, på våren i 1987. Dessverre vart skipet råka av ein katastrofal brann etter få vekers drift og det tok 18 år før dei hadde dampmaskina i gang igjen. Oster vart restaurert attende til slik den var på slutten av karriera si som Gamle Dampen og kom inn på Vågen i Bergen under opninga av Nordsteam-2000.

Stavenes-prosjektet stoppa litt etter litt opp, like til friske krefter tok over og fekk framdrift i restaureringa igjen. For tida er det stor aktivitet med godt synleg framgang i prosjektet.

Alle dampbåtane vil vera avhengige av at dei har kyndige folk til å ta seg av drifta og vedlikehaldet av maskineriet ombord på kvar enkelt båt. Talet på dampmaskinistar har av naturlege årsaker blitt færre med åra.

Styret i Nordhordland Veteranbåtlag (NHVL) såg for seg at det einaste som ville nytta var å setja igang opplæring av nye maskinistar. Berre med eit slikt tiltak kan ein sikra seg kvalifiserte maskinfolk. Det hasta med å få i gang opplæringa, då den delen som omhandla dampmaskiner vart fjerna frå maskinistskulepensumet midt på 60-talet. Både lærarar og maskinfolk med erfaring frå dampmaskinanlegg blir det stadig færre av og det burde

nerste lærarane Karsten Øvretveit og Nils Rolfsnes var behjelpelige med å utarbeide pensum i faga maskinlæra, fysikk, mekanikk, yrkeslæra og elektro. Dei stilte og opp og underviste i faga sine, medan to av dagens lærarar ved skulen, Lars Hellevik og Reidar Bruland underviste i maskinlæra. Den 21. september 2009 møtte dei påmeldte til den første samlinga, som begrensa seg til presentasjon av elevar og lærarar og utdeling av lære-

Læreplan og pensum var klart sommaren 2007 og vart godkjend av Sjøfartsdirektoratet i februar 2009

koma i gang opplæring snarast mogeleg. I 2006 sende derfor styret i NHVL ei oppmoding til Norsk Forening for Fartøyvern (NFF), om at det måtte koma i stand drøftingar med Sjøfartsdirektoratet om eit teorikurs for opplæring av nye dampmaskinistar. Først når ein hadde fått istand ein avtale med Sjøfartsdirektoratet om dette, kunne ei opplæring starte opp. NFF la saka fram for Sjøfartsdirektoratet, samt at dei bad Jan Welde og under-teikna om å utarbeide ein læreplan og pensum for eit slikt kurs. Læreplanen og pensumet var klart til sommaren 2007 og heile pensumet vart sendt til Sjøfartsdirektoratet og det vart godkjent i eit brev av 26.02.2009.

Medlemmane i veteranbåtlaga i Bergen vart deretter inviterte til å melda seg på kurset. Opptakskravet vart sett til teknisk/mekanisk yrkesbakgrunn og fartstid frå eit av dampskipa. Arbeidet med å organisera kurset gjekk greitt. Bergen Maritime Skule stilte klasse-rom fritt til rådvelde. Dei to pensjo-

nerielle. Undervisninga vart lagt til måndags- og torsdagskveldane, med økter på 3 timar kvar gong. Karsten tok den første undervisningsbolken, med fysikk, mekanikk og yrkeslæra. Deretter veksla undervisninga mellom elektro og maskinlæra, annankvar kurskveld. Den 26. april 2010 var kurset gjennomført og ein travel vinter var unnagjort for kandidatane.

Elevtalet stabiliserte seg på 9 elevar. Alle desse fullførte kurset og bestod dei avsluttande prøvane med glans. Fleire av desse var også i full jobb på dagtid og det var ein stor prestasjon å gjennomgå og fullføra kurset. Den 29. oktober vart det halde avslutningsfest med utdeling av kursbevisa. Fleire meinte kurset og det sosiale hadde vore ein så positiv oppleving at dei såg fram til ei eller anna form for oppfølgingskurs.

Veteranskipsmiljøet i Bergens-området har, med dette kurset fått 9 nye dampmaskinistar. Med deira store interesse for å læra om dampmaskine-



ri, vil dampbåtane på Vestlandet gå ei trygg framtid i møte.

Tilslutt vil eg få takka alle dei som gjorde sitt til at kurset kunne gjennomførast. Dette gjeld leiinga ved Bergen Maritime Skule og Karsten Øvretveit og Nils Rolfsnes. Vidare ein stor takk til Lars Hellevik og Reidar Bruland for deiras innsats.

Den største takken går til maskinistkandidatane som brukte fritida si til å vera med på og fullføra kurset.

Like attende til vikingetida har folket her i landet vore opptekne av kunnskap. I Håvamål kan ein lesa: «Betre bør du ber ikkje i bakken enn mannevit mykje».



EN KURS- DELTAGERS ERFARINGER

Av: Jan O. Ulvøy, fersk dampskipsmaskinist

Etter å ha vært med på litt dugnadsarbeid og noen seilinger på OSTER, så en jo ganske fort at det å operere et dampskip er morsomt, men ikke minst arbeidskrevende. Det å holde et dampmaskineri operativt krever både kunnskap og erfaring. Hvor skal man så få dette fra?

Pensum for dampmaskiner er for lengst fjernet fra dagens maskinist utdanning. I dag er vel undervisningen mer lagt opp mot automatiserte kjelanlegg, turbiner, pumper og annet hjelpeutstyr

etter dagens konstruksjonsløsninger, men teorien og prinsippene er de samme i dag som den gang dampmaskinene hadde sin storhetstid. Mange av oss som er engasjerte i veteranbåtmiljøet har gjerne ikke den helt store maritime erfaringen, men en desto større interesse for å ivareta den historiske verdien som et levende dampskip i drift har.

Da Tor Bjørgås inviterte til å delta på dampmaskinistkurs så var det i grunnen enkelt å si ja. Har man litt basiskunnskaper kan man lett lettere tilegne seg og få en bedre forståelse av den erfaringen som man måtte få underveis.

Vi fikk tilsendt læreplan og pensumlister. Fagemnene var kjent for noen og mindre kjent for andre, men en fellesnevner for deltakerne var stor fagkompetanse på sine områder, lang og bred yrkeserfaring, interesse for dampbåter og dampmaskineri. Man blir jo gjerne litt fasinert over hva «kokt vann» sammen med maskinteknikk kan utrette.

På første kurs dag ble pensum gjennomgått og læremateriell utdelt. Etter et par kurskvelder ble deltakerantallet noe redusert. Var det pensumet som skremte dem bort, eller hadde de den nødvendige

som sørger for å avlaste kjelen dersom damtrykket skulle stige over det tillatte, de øvrige sikkerhetsoppgaver må ivaretas som manuelle operasjoner.

Kursundervisningen gikk 2 kvelder i uken, startet kl 1800 og ble avsluttet kl 2100, pauser var det heller lite av. Pensumet var krevende og omfattende i forhold til tilgjengelig tid. De fleste av kursdeltakerne var i full jobb og noen skulle gjerne på kveldskift etter endt kurs. Det kunne nok hende at oppmerksomheten ikke var helt på topp alltid, men her gjorde lærerne en kjempeinnsats med å formidle lærestoffet på en forståelig måte, krydret med eksempler som igjen førte til livlige diskusjoner.

Karsten Øvretveit hadde ansvaret for fysikk, mekanikk og materiallære. Fra første time ble vi hjernevasket med SI-systemet sine definisjoner på hertz, newton, pascal, joule og watt. Hestekrefter høre vi lite om. Undervisningen ble godt anskueliggjort av regneeksempler og praktiske øvelser med det materiellet som var for hånden. Så var det Nils Rolfsnes sin tur, han tok for seg elektroteknikken. Vi hadde fått utlevert et fyldig kompendium men Nils lovde at vi skulle få mer. Og mer

Man blir jo gjerne litt fasinert over hva «kokt vann» sammen med maskinteknikk kan utrette

kunnskapen allerede på plass? Jeg vil tro at de fleste som er født etter 1945 har en relativt begrenset erfaring med dampmaskin som fremdriftsmaskineri. Noen har kanskje erfaring fra kjelanlegg, turbin-drift, eller andre installasjoner der damp er energikilden.

På et veterandampskip er dampkjenlen utstyrt med doble sikkerhetsventiler

fikk vi. Han fant stadig vekk områder i kompendiet som burde utdypes.

Det startet fint opp med begreper som elektrisk ladning, Ohms lov, Kirchhoffs lover, serie og parallellkoplinger, magnetisk fluks, flukstetthet, feltstyrke og en mengde andre begreper som gjelder i elektroteknikkens verden. Også her ble undervisningen gjennom-

ført med oppgaveløsning av både teoretisk og praktisk art, analyse av styresystemer, el-tavler, og gjennomgang av sikkerhets- og el-forskrifter.

Siden kom ungdommene Lars Hellevik og Reidar Bruland på banen og tok for seg hovedemnet skipsmaskinlære. Så var det nye begreper som måtte læres: kjele, ildkasse, høytrykk, mellomtrykk og lavtrykk, kjølevannspumpe, luftpumpe, fortetter, kondensat, kaskadetank, fødevannspumpe og mye mer. Alle elementene ble gjennomgått i detalj og vi fikk forståelse av samspillet, hvorfor og hvordan de fungerte sammen til å bli et komplett dampmaskinerianlegg. Vi var også innom pass og ettersyn i maskinrommet, vedlikehold, sikkerhetssystemer, maskinistens oppgaver under seilas og landligge. Selve dampkjelen er jo et sentralt element i dampmaskinanlegget og det ble fokusert på systemer for sikker og økonomisk drift. Her var det godt stoff til mange livlige diskusjoner med erfarings-

utveksling. Det var vel noen av oss som fikk seg en aha-opplevelse når man ser på dampmaskinanleggets varmembalanse. Fyrer man for 100 kroner på kjelen får man kraft for 11 kroner ut på propellakselen. Hvor blir det av resten?

Kurset ble avsluttet med en 3 timers prøve i hvert fag område og det var nok noen av oss som kvitte oss litt for den delen. Det er jo en del år side de fleste av oss var utsatt for noe sånt.

Den enkelte deltaker skulle ha god unnskyldning for å skulke en kurskveld. Jeg vil tro at den enkle årsaken til det stabile og gode fremmøte var at kurskveldene var innholdsrike, lærekreftene var engasjerte og inspirerende og at vi sammen hadde et trivelig miljø der diskusjonene og meningsutvekslingene var mange og gode.

Så en takk til Tor, Karsten, Nils, Lars og Reidar og samtlige deltakere som gjorde det mulig til å gjennomføre dette kursopplegget.



POLAR- SKUTA «FRAM»

En historie om fantastiske ekspedisjoner, et spesialbygget skip, polarhelter, vågemot, vitenskap og nasjonsbygging, - men også en vanlig og velkjent historie om fartøybevaring.

Av: Rolf Nordby

Foto: Frammuseet

I år feirer vi polarjubileum så det holder: Det er 150 år siden Fridtjof Nansen ble født, og det er 100 år siden Amundsen nådde Sydpolen. Og det er 70 år siden Framhuset sto ferdig.

Med denne bakgrunn var det naturlig at NVSKs medlemsmøte nå i vår ble lagt til Framhuset, med fordrag og omvisning på polarskuta. Temaet fenget og det var et meget godt oppmøte.

Vår omviser fenget også, han snakket engasjert, høyt og tydelig om byggingen av «FRAM», om personene omkring skuta, deres opplevelser, og ekspedisjonene satt i en bredere sammenheng. Etterpå kunne vi gå omkring på skipet å se nærmere på konstruksjon, innredning, maskineri, gjenstander fra ekspedisjonene o.a. Gå omkring på dekket og tenke på hvordan det må ha vært for hundre år

siden, hvis fantasien strakk så langt.

Og det er en helt spesiell og mangeartet historie museet og skipet kan fortelle. Det er ikke lett å forstå i dag hvilken betydning de tre ekspedisjonene, personene Fridtjof Nansen, Otto Sverdrup, Roald Amundsen, det øvrige mannskap, og det de oppnådde, betydde for nasjonsbyggingen av Norge omkring unionsoppløsningen i 1905. De var superhelter som vakte en enorm begeistring i befolkningen, som satte Norge på kartet og viste at vi kunne. Den jubel og oppmerksomhet de ble møtt med da de kom hjem fra sine ekspedisjoner sto ikke noe tilbake for den jubel vi i vinter opplevde med våre skihelter under VM i Oslo. Og det var vel fortjent. Deres prestasjoner var formidable, bygget på grundige forberedelser, særkunnskaper om polare forhold, dristighet og store ambisjoner. At de lyktes skyldtes også at de hadde en skute med helt spesielle egenskaper, en nyvinning av et skip, konstruert og laget med forankring i det ypperste som fantes innen norske skipsbyggingstradisjoner.

De tre Framekspedisjonene er vel kjente. Mindre kjent og ærerik er historien om hvordan det gikk med skipet etter at det kom tilbake til Norge i 1914 og ble lagt opp ved Marinens Hovedverft i Horten. I fire år hadde båten da oppholdt seg i Antarktis og i varmere strøk rundt Sør-Amerika, uten nødvendig vedlikehold. Ved inspeksjon viste det seg at «FRAM» hadde betydelige råteskader og behov for omfattende reparasjoner. Det var staten som eide skipet og det var en gjengs oppfatning blant alle at ski-



pet måtte bevares for ettertiden. Den hadde satt en rekke rekorder, vært lengst nord og lengst syd, seilt alle hav og jorden rundt. Den var nasjonens stolthet.

Men lite skjedde. Amundsen fikk lov til å ribbe skipet til utrustning av sitt nye fartøy, «MAUD», og ellers forsynte suvenirjegere seg av innredning av utstyr og innredning. Første verdenskrig var heller ikke en tid for dyre bevaringsprosjekter, og det ble etter hvert et sørgelig syn av et skip som lå ved kai, uten rigg og utsatt for vær og vind. Ikke engang et tak over skuta til beskyttelse ble laget.

I 1917 ble det nedsatt en komite, som anbefalte bevaring, og deretter ble nedlagt. Men tanken ble ikke oppgitt, men dokksatt og tettet noen ganger, for at den ikke skulle synke ved kai.

Men ellers ble det med diskusjoner, avisinnlegg og løse planer. Og det skortet helt på penger. Og årene gikk.

Høres det kjent ut?

Det var en mann som ikke vil gi seg, som undertegnede mener skal ha hovedæren for at vi dag har et Frammuseum med Norges mest profilerte og spesielle fartøy godt restaurert og bevart. Otto Sverdrup, som var kaptein på Nansens Nordpolekspedisjon og som selv ledet ekspedisjonen til Nordvestpassasjen i årene 1898-1902, tok et sterkt og engasjert initiativ i 1925, med en grundig plan for istandsettelse og bevaring. Han ga seg ikke, allierte seg med presse og med pengesterke privatpersoner, banet seg vei hos politikere, og etter en lang kamp våknet også staten. De overdro skipet til en stiftelse, med personer

som tok ansvar og som spyttet i kassen. Det var først og fremst det private initiativ som sørget for at resultatet ble en suksess. «FRAM» ble restaurert og fikk sitt museum på Bygdøynes. I 1935 ble hun trukket påland og i 1936 sto museumsbygget ferdig. I år gjennomgår dette museet en skikkelig ansiktsløftning, og er virkelig et besøk verd.

Otto Sverdrup fikk aldri oppleve Frammuseet, han døde i 1930, Men da var fundamentet for det videre arbeidet solid lagt. Det er Nansen og Amundsen som er de virkelig kjente

polfarerne, men etter min mening fortjener Otto Sverdrup en minst like høy sokkel. Han sørget for at en meget viktig del av historien om polferdene ble bevart for ettertiden.

Denne artikkelen er inspirert av og bygger mye på Olaf T. Engviks meget interessante og lesverdige artikkel om «FRAM» i St. Halvard 2/2010. Han har vært medlem av NVSK i en årrekke og tilgir oss nok dette lille «tyveriet». I St. Halvard har han gjennom årene publisert en rekke slike artikler om hovedstadens stolte skuter.



Her er Fram på plass på land i 1936 i sementkrybben sin, og huset skal bygges rundt



THORS MODELLER

Blücher ligger på bunnen ved Askholmene. Blücher står på et bord inne på Oscarsborg. Selvfølgelig er det selvmotsigende. Begge deler er imidlertid riktig. Vraket ved Askholmene er resultatet av senkningen som endret Norges krigshistorie. Modellen på bordet skal være med å fortelle denne historien.

Av: Georg Jensen

Foto: Terje Lundefaret, Akershus Amtstidende

Modellen har Thor Hansen bygget. Han har ikke bare vært dampskipspostredaktør i årevis. I enda lenger tid, så lenge han kan huske, har han bygget modeller. Av innsjødampere på Telemarkskanalen, av havgående lasteskip, men aller helst av seilskuter. Som innehaver av et allsidig verft har han også hatt mange reparasjonsoppdrag. Det er han også i gang med nå. Som takk for sin innsats under krigen fikk kong Haakon kongeskipet «Norge» i gave fra det norske folk. En modell ble overrakt på kongens 75 års dag i 1947, siden originalen fremdeles lå i England. Den «virkelige» kom, og modellen ble etter hvert stuert bort på loftet på slottet. Der fant Thor den, sterkt medtatt, og

fikk oppdraget med å restaurere den til fordums glans.

Thors modellbyggerkarriere begynte først med esker med ferdig tilskårne deler, tegning og byggebeskrivelse. Det ble etter hvert lite utfordrende, og snart ble alt gjort fra grunnen av. I noen tilfelle var utgangspunktet et gammelt bilde eller vage opplysninger, andre ganger fant han nøyaktige byggetegninger og detaljrike fotografier. Thor har søkt i arkiver og museer, og ikke minst i egne bokhyller med metervis av sjøfartslitteratur. Andre modellbyggere har også gitt ham tråder å nøste videre på. Likevel er det ikke nok med teori. For å se hvordan alt virker i praksis har han mønstret på våre store skværriggere



Thor Hansen forteller stortingspresidenten om byggingen av den 2,1 meter lange modellen

for å bli kjent med alle detaljer og sammenhengen i det hele. Ingen kan ta ham i at et fall eller skjøte er feil plassert. Den håndverksmessige kvaliteten er upåklagelig. Tre ganger har Sjøfartsmuseet i Oslo arrangert modellskipskonkurranser. Tre ganger har Thor deltatt, og tre ganger har han fått gullmedalje.

Gjennom sin 40-årige yrkeskarriere i Telemark Arbeiderblad er han vant til å arbeide med noe flyktig, – nytt i dag, gammelt i morgen. Da gir modellbygging en større tilfredsstillelse, det å lage noe som varer. Modellene kan i mange år fremover fortelle historien om båten som er forbildet. Med mer enn 50 modeller og mange reparasjonsoppdrag bak seg har Thor bidratt til fortellingen

om mange sider av norsk skipsfartshistorie, og dermed Norges historie.

Modellen av Blücher er Thors foreløpige høydepunktet som modellbygger. Gjennom ti år har han møysommelig samlet informasjon, studert tegninger og ikke minst bygget. 9. april i fjor, 70 år etter at originalen møtte sitt endelige, var den nye utgaven ferdig. Ved litt tilfeldigheter, litt kontakter og ikke minst noen som så muligheter, er modellen nå på plass på Oscarsborg festning. Der ble den avduket 16. februar av stortingspresident Dag Terje Andersen. Symbolverdien i at Andersen er en etterfølger av C. J. Hambro er stor. Det er også plasseringen, der modellen ligger med baugen pekende mot Stortinget.



NYTT FRA FERJE- LAGET «SKÅNEVIK»

Av: Viggo Nonås

Ferjelaget har nå inngått avtale med Det Midthordlandske D/S om utleie av «Skånevik» for perioden 1. juni til 31. august. 2011. Ferjen skal som i fjor gå i rutefart Fjærland - Balestrand. MDS leier fartøyet uten mannskap.

Det er søkt om nytt passasjersertifikat for «Skånevik», slik at man kan frakte 147 passasjerer i tillegg til biler. Det viste seg at det ikke var så enkelt som vi i all vår positive naivitet hadde håpet på, da Sjøfartsdirektoratet har funnet frem alt som finnes av paragrafer, i tillegg til «trusler» om lang behandlingstid for hvert brev som går frem og tilbake. Hvordan dette ender vil vel fremtidige utgaver av Dampskibsposten fortelle.

Vi har på Sjøfartsdirektoratets forlangende produsert nytt generalarrangement med bilplassering inntegnet, ny brannplan, ny evakueringsplan, ny alarminstruks, tegninger som viser flåtearrangement, tegninger som viser flåteutsetting ved trim og krenkning, samt mye annet. Man ble nødt til å få hjelp

fra Paradis Nautica AS i Bergen som kan tegne slikt på profesjonelt vis.

Nye krav som må tas hensyn til er plassering av redningsvester, disse skal nå plasseres på samme dekk som utskippingsstasjonen. Dette har medført at billettkontoret på bildekket er fylt til randen av redningsvester. Man har i tillegg anskaffet en kasse til barne- og babyvester som er plassert på bildekket ved nødoppgangene. Vi har også kjøpt en ekstra nød-VHF. Akutt koffert med oksygenapparat måtte også til. Det kommer vel med at boksallet i 2010 var bra...

Leieavtalen med MDS innbefatter også at de har ISM-ansvar for «Skånevik» i 12 måneder fra oppstart av leieavtale. For skip med kapasitet til mer enn 100 passasjerer er dette obligatorisk, men er svært krevende både når det gjelder administrasjon og oppfølging av prosedyrer om bord.

I mars hadde vi revisjon av Sjøfartsdirektoratet om bord på ISM-delen. Det gikk svært bra, MDS hadde forberedt revisjonen flott. MDS har





lang erfaring med dette fra eget fartøy og blant de som seiler i Tide.

Den 2. mai går ferden til Rubbestadneset for slipping. Etterpå blir det muligens Dåfjorden Slipp AS for en del stålarbeider, som også skal fortsette til høsten.

Riksantikvaren har bidratt med 250.000 for 2011, noe som kommer godt med, da forskipet blir en krevende og kostbar affære. Det verste alternativet er at vi må demontere lugarer på grunn av sveising i fenderlister og rennesteiner. Fenderlister er ofte bilferjene sitt svakeste punkt. Ferjelaget vil fremover ha sterkt fokus på innsamling av midler til en fullstendig renovasjon av forskipet. I hovedsak består dette av overhaling av baugport, sideporter, fenderlister i hele skipets lengde, rekkestøtter og skansekleddning forut, samt en rekke skap etc innvendig på bildekk. Dette arbeidet må påbegynnes snarlig.

Sideportene er nå hos Dåfjorden Slipp for restaurering, og store deler av dem må dessverre skiftes ut.

Det store årsmøtet vårt står for tur, og det er dessverre flere år som samtidig skal behandles på etterskudd. Til tross for våre manglende årsmøter, har Ferjelaget hatt drift og fremgang på mange felter.

Hjemmesiden vår på ferjelaget.no er nå oppe og går igjen etter en tid med stillstand. Den vil bli jevnlig oppdatert. (vi skal prøve på det ja).

«Skånevik» er et stort skip for et lite lag som vårt. Derfor har ting lett for å ta mye lengre tid enn det man hadde tenkt i starten, eller mer tid enn det strengt tatt burde. Når ting skal gjøres på fritiden blir det ofte noe mer krøll enn om vi hadde kunne drive med dette på fulltid. Derfor håper vi at våre medlemmer er overbærende med de ting vi ikke er så gode på.

SKIPSLISTA

Husker dere Sjøfartstidende, næringslivsavisa med Skipslista. I dette bilaget kunne vi hver torsdag finne posisjonen for alle norske skip. Her fant vi ut hvor fetter eller onkel, venner og kjente, var på vei, og når de var ventet fremme. Børøysund var også med, antagelig mest som en spøk. «I opplag i Oslo» sto det om den.

I dette «sommernummeret» av Dampskipsposten vil vi prøve å gjenopplive Skipslista, ikke som rederiinformasjon, men som en hjelp for ferieplanleggingen: Hvor skal vi dra for å se de kjære båtene våre, og når er det mulighet for å seile med dem. Vi tar også med noen båtstevner og andre arrangementer vi tror kan være av interesse. På nettadressene finner du oppdaterte opplysninger.

Atløy

I trafikk i Bergen fra rett etter 17. mai til midten av juni. Deretter Florø til midten av august. Fjordaferd i Sogn fra 25. september. www.atloy.no

Børøysund

Åpne turer i indre Oslofjord, tirsdager i mai, juni og august. Se egen artikkel. Deltar ved Drammens 200-års jubileum 18. og 19. juni. Deltar ved Risør trebåtfestival. Besøker Tønsberg på nedtur, Kragerø, Stavern og Halden på hjemtur. www.nvsk.no

Granvin

15. mai: i Norheimsund sammen med Stord I og Folgefonn. Forøvrig turer i Sunnhordland nesten daglig. www.fjordabaaten.no

Oster

Mange åpne turer i Bergensområdet. www.oster.no under menyvalg Heim.

Southern Actor

Ved kai i Sandefjord. Åpen 11.00–17.00 alle dager fra 20. juni til 26. august. Gratis fjordturer 6. august. www.hvalfangstmuseet.no under fanen utstillinger.

Stavenes

Til utrustning i Dåfjorden. www.ds-stavenes.no

Styrbjørn

Deltar i Drammen og Risør. Samseiling med Børøysund.

Skånevik

I rutefart Fjærland–Balestrand i juni, juli og august. www.ferjelaget.no

Stord I

15. mai: i Norheimsund sammen med Granvin og Folgefonn. Forørig deltagelse ved en del arrangementer. Visnings- tur i Hardanger 28.–31. juli. www.fjordabaaten.no

Skibladner

I rute på Mjøsa 21. juni–14. august. Mandager landligge på Gjøvik. www.skibladner.no

Dampf Rundum

Flensburg 8.–10. juli. Europas grösste Dampferspektakel. Norsk deltager i år er natruteskipet Sandnes.
www.flensburger-dampf-rundum.de

Forbundet Kysten

Landsstevne i Egersund 21.–24. juli.
www.kysten.no

Risør trebåtfestival

4.–7. august. www.trebatfestivalen.no

Havnedagene

Haugesund 19.–22. august.
Årets tema: Haalandrederiene.
www.havnedagene.no

Foldvikmarkedet

Gratangen 19.–21. august.
www.gratangen-kystlag.no

Oslo kystkulturstevne

Akershuskaia 27.–28. august.
www.akershuskaia.no

Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter, Kristiansand

Besøk etter avtale på telefon 38 60 10 50.
www.bredalsholmen.no

Hardanger fartøyvernssenter, Norheimsund

Åpent daglig 10.00–17.00 fra 2. mai til 4. september. Omvisning hver time.
www.fartoyvern.no

Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum,

Hellerbogen, Gratangen
Åpent 08.00–16.00 mandag til fredag.
www.nnfa.no



Foto: Anne Thorstensen

Kos deg med maritime filmer og bøker

fra Sjøfartsfilm av Eilert Munch Lund



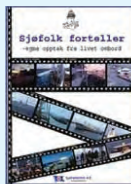
DVD 295,-



DVD 295,-



DVD 295,-



DVD 295,-



DVD 199,-



DVD 199,-



DVD 199,-



DVD 199,-



DVD 199,-



DVD 199,-



DVD 199,-



Bok 298,-

**DVD-ene og bøkene i
vår maritime kulturarv
fåes kun hos din bokhandel
eller Sjøfartsfilm.no**



Bok 298,-

Se www.sjofartsfilm.no for nye maritime DVD'er og bøker!
Nå har vi også kulturfilm "Martha"



norli
I utvalgte butikker

TANUM

NOTABENE

libris

Sjøfartsfilm AS, Wedel Jarlsbergsv. 36, 1358 Jar
Tlf. 90 86 99 39 - E-mail; post@sjofartsfilm.no

www.sjofartsfilm.no

REDAKSJONEN

– DAMPSKIBSPOSTEN



Redaktør: Georg Jensen
Olav Trygvasons gate 43
2319 Hamar
Tlf. 62 52 28 45
geojense@online.no



Harald Sætre
Bogane 20,
5260 Indre Arna
Tlf. 55 24 33 57/
907 59 186
harald@setre.net

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 Oslo
Båtene 22 41 63 12
Bankkonto. 8998.07.36580
Internett: www.nvsk.no

Formann: Eivind Lande
Tlf.: 926 62 717/22 71 23 28
Viseformann: Rolf Nordby
Tlf.: 924 47 023/22 73 28 27
Sekretær: Pål Gulbrandsen
Tlf.: 928 53 638/22 56 94 66
Kasserer: Nik Rød
Tlf.: 412 77 115

Nordhordland Veteranbåtlag

N-5991 Ostereidet
Leiar: Tor Bjørgaas
Tlf.: 56 35 41 82
Nestleiar: Odd Tepstad
Tlf.: 56 51 31 06
Kasserer: Hjørdis Lillejord
Tlf.: 56 39 52 45
Effektforvalter: Vigdis Markussen
Tlf.: 56 35 01 21

Nordenfjeldske Staalskibs-union

Leder: Per Kr. Rognes
Schøllers gate 12, 7043 Trondheim
Tlf.: 73 52 68 08/907 41 054

Stiftelsen D/S Stord I

Daglig leder: Arne Sundal
Tlf.: 911 62 906/55 13 09 04

Atløys Venner

Kystmuseet i Sogn og Fjordane
Postboks 94 – 6901 Florø
www.atloy.no – Tlf.: 900 51 867

Ferjelaget «Skånevik»

Heimli – N-5640 Eikelandssosen
Viggo Nonås – Tlf.: 901 55 067
skaanevik@ferjelaget.no
www.ferjelaget.no

Vår maritime bokhandel:

www.ferjekiosken.no

Veteranskibslaget Stavenes

Postboks 36, 6851 Sogndal
www.ds-stavenes – Tlf.: 993 91 904

Veteranskipslaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5816 Bergen
www.fjordabaaten.no
Formann: Terje Kvamme
Tlf.: 55 28 31 18/951 35 711
Kasserer: Gunvor Teigland
Tlf.: 926 05 725



På omslaget har vi denne gang en båt som er fredet og to som skal bli det.

Fremsidebilde: Skibladner ble fredet med stor festivitas på sin 150 års dag, den 2. august 2006. Det er ikke bare i alder at Skibladner er den eldste «nålevende». For mer enn 40 år siden var det i miljøene rundt Skibladner, Børøysund og Kysten at grunnlaget ble lagt for det fartøyvernet vi nå har i Norge.

Baksidebilde: På baksiden er tre av dagens veteraner, Folgefonn, Granvin og Stord, samlet ved kai i Granvin, antagelig i 1952. Stord var vel starten på fartøyvernet på Vestlandet tidlig på 1980-tallet. Granvin ble kjøpt som «erstatningsbåt» etter at Stord brant, og Folgefonn kom hjem i fjor etter et lengre utenlandsopphold.

Foto: A/S Oplandske Dampskibsselskap og Lars Djuve via Hardanger Fartøyvernssenter.