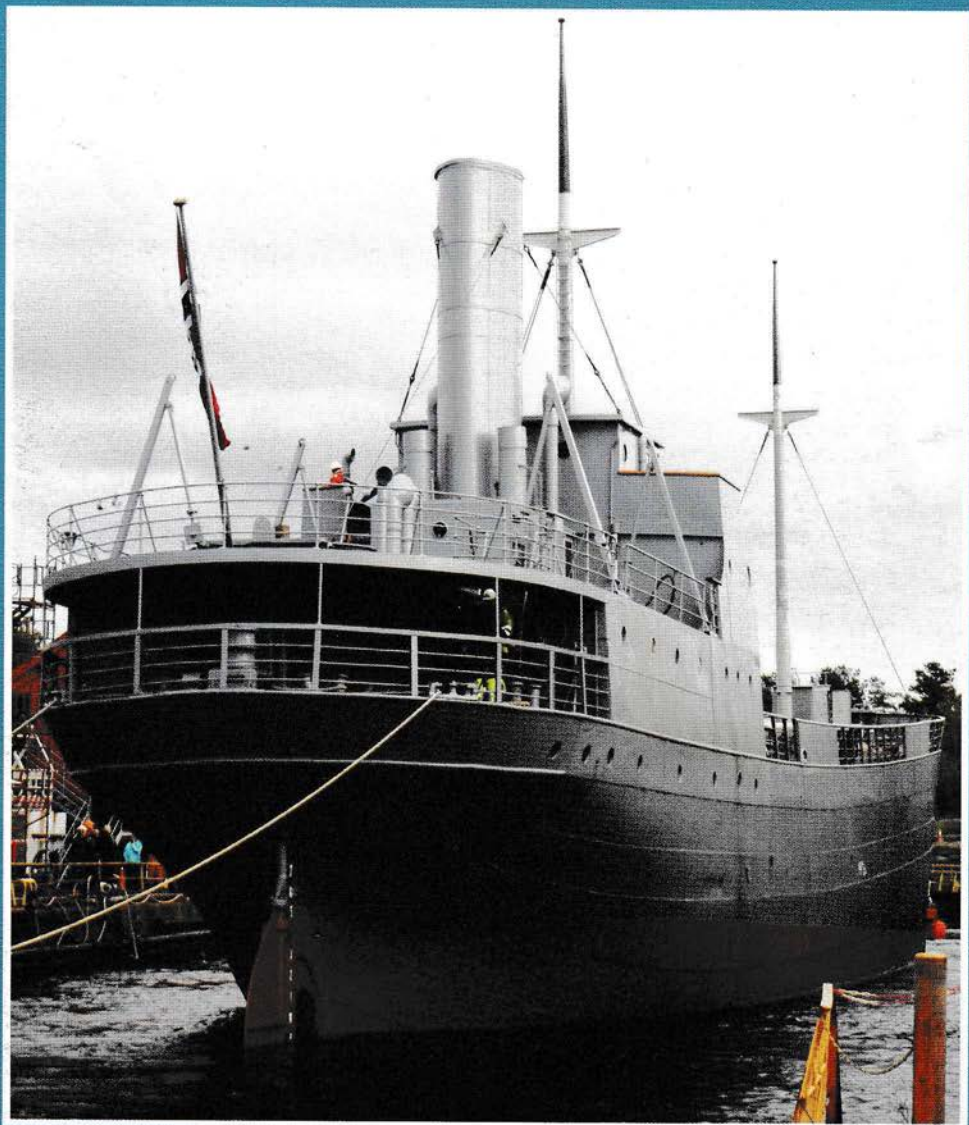


DAMPSKIBS

P O S T E N



DAMPSKIBSPOSTEN

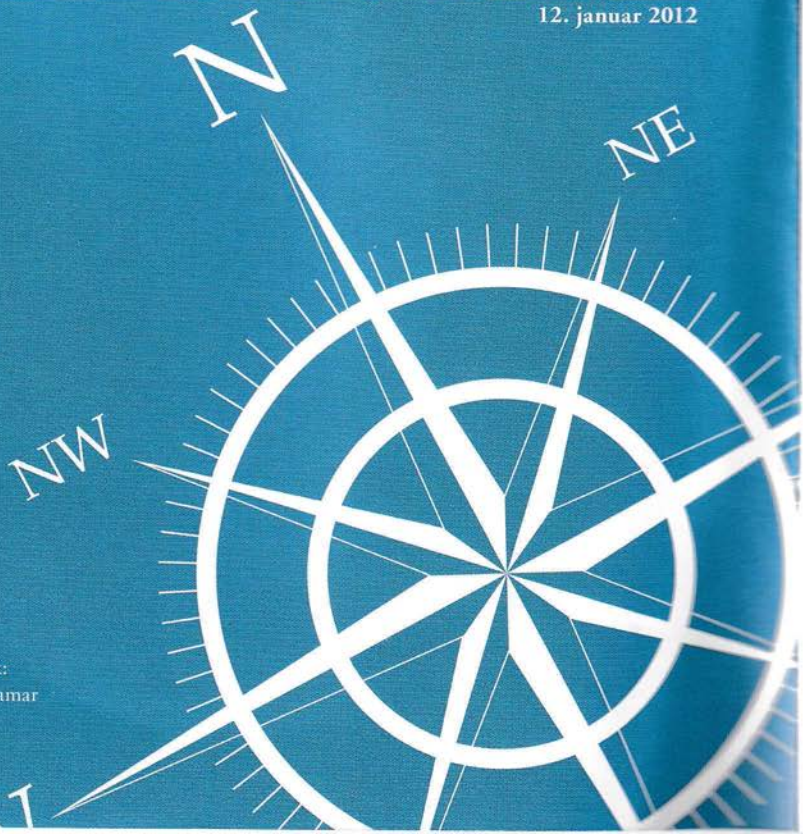
Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub og en rekke andre foreninger innen det frivillige fartøyvern. Du finner oversikt over dem på side 47. Bladet utkommer tre ganger i året. Om du ikke er tilsluttet noen forening, kan du abonnere på bladet. Det koster 150 kroner pr. år og bestilles gjennom Norsk Veteranskibsklub. Her kan du også kjøpe tidligere utgaver.

Bladet skal være bindeledd mellom foreningenes medlemmer, og med miljøer og instanser som arbeider med fartøyvern og kystkultur, eller som har kontakt med dette fagfeltet.

Bladet skal inspirere og informere. Inspirere alle som ser det som en viktig oppgave å bevare våre fartøyer, og informere om hvordan. Hoveddelen av stoffet vil derfor være om ulike sider av bevaringsarbeidet. For å få til det er vi avhengige av hjelp fra leserne. Send oss ideer og kommentarer, ros og ris, artikkelstoff og bilder. Alt mottas med takk, men gi redaktøren fullmakt til å bearbeide innsendt materiale. I den grad det er mulig, gjør han det i samråd med forfatteren. Alle innlegg står for forfatterens regning. Meningene deles ikke nødvendigvis av foreningene som står bak bladet.

FRIST FOR STOFF TIL NESTE NUMMER

12. januar 2012



Opplag 2 875
Urforming og trykk:
Printex trykkeri, Hamar



7



30



34



38

INNHold

- 4 Leiaren har ordet
- 7 D/S «Hestmanden» –
i tjeneste for Vesterålske
- 20 Hestmanden ved Bredalsholmen
- 27 Riksantikvarens syn på prosjektet
- 30 Hestmanden dokker ut
- 32 Hestmanden i Nordsjøfart
- 34 Frakteskuta Ekar i Haugesund
- 37 MS Jøsenfjord er kommet hjem
- 38 Risør trebåtfestival
- 42 Nytt fra Vestlandet
- 46 Maskinsjef Olav Juul Andersen
- 47 Redaksjonen

Dette nummeret dreier seg i stor grad om **Hestmanden**. Der må vi tillate oss, siden skuta fyller 100 og Norges største fartøyvernprosjekt har nådd en viktig milepel. **Vi belyser skutas** «yrkesaktive» periode, og tiden som restaureringsobjekt på Bredalsholmen. I neste utgave håper vi å få med eksempler på den dokumentasjonen vi har om skuta. Vi har selvfølgelig også stoff om de andre båtene i miljøet, men noe mer summarisk en vi kunne ønske. **God lesning.**

LEIAREN HAR ORDET

Av: Tor Bjørgeas, Nordhordland Veteranbåtlag

Foto: Nordhordland Veteranbåtlag

Fartøyvernar, ei tilvære med utfordringar

Fartøyvern har ikkje fått så mykje merksemd som bevaring av stavkyrkjer og bygningar med torvtekte tak. Det er vesentleg større utfordringar å ta vare på eit fartøy som flyt i sjøvatn, enn å ta vare på bygningar i eit tørt innlandsklima. Det er gledeleg å sjå at til trass for dette er mange fartøyvernprosjekt i gang over heile landet.

Dette gjeld fartøy av ulike typar, frå mindre trebåtar til større stålfartøy. Nokon med framdriftsmaskineri og andre med årar eller seglføring. Dei fleste av desse prosjekta er skipa som ei foreining for eit eller fleire fartøy og har medlemmer som får gjort det som må gjerast på dugnad. Den tyngste delen av prosjektet blir som regel det å få tak i midlar, slik at ein har økonomi til å kjøpa dei nødvendige tenestene og utstyret som trengst. Den som har kontakten med eventuelle sponsorar må vera godt førebudd slik at prosjektet kan bli presentert på ein tillitsvekkande måte. Det er lettare å skaffa dugande handverkarar til restaurering

enn å finne den rette mannen til å lukkast med sponsorkontakten. I dei fleste prosjekta blir det å prøve og feile til ein finn sin måte å få dette til på, men i nokon tilfelle har dessverre dei økonomiske utsiktene vore så mørke at prosjektet har blitt gitt opp.

Det fartøyet eg kjenner best til er D/S OSTER. Det vart freista å taka vare på båten i 1964. OSTER hadde då hatt kjelehavari og det vart vedteke på årsmøtet i rutelaget at skipet skulle ut av rutefarten og seljast. Det vart då skipa ein komite som bestod av tre vyrde menn: Døveprest Ragnvald Hammer, lærar Magnus Eikanger og avdelingssjef Wilhelm Waage. Desse karane engasjerte seg sterkt for å skapa interesse for bevaringstanken. Vidare prøvde dei å få tak i midlar slik at OSTER kunne bli kjøpt og bli tatt vare på. Det viste seg diverre at tida ikkje var moden for eit slikt prosjekt. D/S OSTER vart selt, ombygt til frakteskipet M/S VAKA og kom i fart i 1966. Hadde OSTER vart teken vare på i 1964, ville dette ha vore eit av dei aller første verneprosjekta for eit sjøgåande fartøy her i landet. Ved skipet sin neste korsveg, i 1995, hadde tida modnast og oppsluttnaden om å taka vare på OSTER var imponerende. Nær 300 menneske møtte fram ved seremonien da M/S VAKA vart overteke den 8. mars 1996.

I Oslo vart Norsk Veteranskibsklub skipa i mai 1964. Arne Lannerstedt, som var initiativtakaren, fortel at det første prosjektet deira var D/S PELLE, ein liten dampbåt med lang fartstid på havna i Arendal. Dette prosjektet let seg ikkje gjennomføre og PELLE vart selt og eksisterer fortsatt.



Lokalruteskipet D/S BØRØY-SUND vart det neste skipet for Norsk Veteranskibsklub. Etter tre år med forhandlingar lukkast finasieringa, og handelen gjekk i orden. Våren 1969 kunne Børøysund dampe av garde frå Melbu til Oslo for eiga maskin. Dette skipet hadde ei lang historie, som kombinert taubåt/passasjerskip i Trondheimsfjorden og som lokalruteskip både i Øygarden og i Lofoten og Vesterålen. Deretter vart skipet brukt som skuleskip for maskinistaspirantar i Melbu i nokre år.

I samband med Tønsberg by sitt tusenårs-jubileum i 1971 vart D/S KYSTEN 1 innkjøpt. Skipet har seinare gått i sommartrafikk rundt Tjøme. Dei siste åra har skipet gjennomgått store skrogreparasjonar.

Med bevaringa av to slike stolte skip som D/S BØRØYSUND og D/S KYSTEN 1 kom fartøyvernet for sjøgående fartøy omsider i gang. For innsjøane var det litt annleis. Hjuldamparen D/S SKIBLADNER har sidan 1856 vore i drift på Mjøsa. Her er det reiarlaget, AS Oplandske Dampskibsselskap, som tek vare på og held hjuldamparen i drift. D/S SKIBLADNER er det første fartøy som er blitt freda i Noreg.

Talet på verneverdige fartøy har auka betydeleg med åra og tel no omlag 230 fartøy. Alle desse ønskjer midlar slik at restaureringa deira kan fullførast. Riksantikvaren fordeler statsbudsjettet sine løyvingar til fartøyvern. Desse løyvingane er små, i alle fall sett med våre auge, og mange prosjekt må venta.

Kva er det som gjer at det finnst

folk som har både pågangsmot og energi til å halda på med prosjekta sine under slike økonomisk trange og fysisk slitsame tilhøve? Fartøyvernarane har ulike grunnar til å vera med. Nokon har drive på så lenge at dei har fått eit kjærleikstilhøve til fartøyet sitt. Andre tykkjer at det å taka vare på vår næraste fortid er interessant. Det styrkjer kjensla av at me har noko verdefullt å vise fram og vera stolte av. Det sosiale miljøet kring slike prosjekt er noko som dei fleste likar og gjerne vil vera med på. Denne sida viser seg å bli sterkare etterkvart som prosjektet går framover.

Det er og kjekt å kunna bidra med eigen fagkunnskap og å kunna læra av andre slikt ein ikkje har meistra tidlegare. Eit stort høgdepunkt for fartøyvernarane er når fartøyet er klart og etter inspeksjon og godkjenning av myndighetene får løyve til å leggja ut på fjorden og alt fungerer, stort sett, som det skal gjera.

Alle desse sidene gjev den enkelte så mykje att for innsatsen og for tida som har blitt brukt, at det langt overgår strabasene som eitkvart fartøyvernprosjekt må gå igjennom.

Lukka til, alle fartøyvernarar!



Dei to bileta i leiaren sitt innlegg syner godt milepelar i arbeidet med å setja i stand ei gamal skute. Dei er tekne ved Mastrevik Mek. Verkstad i 2001. På det eine ser vi dekkshuset i lufta, nesten på plass, av det andre ser vi korleis det ser ut under dekkshuset. Det er lett å tenke seg kor mykje arbeid som er gjort før denne heisinga, og kor mykje som står att. Nokre vil kan hende spørje: Manglar dei vet, desse folka?

D/S «HEST- MANDEN» – I TJENESTE FOR VESTER- ÅLSKE

Av: Eivind Lande

Skipet «Hestmanden»

I 1905 hadde Vesteråls Dampskibsselskab ett skip i hurtigrutefart, tre i lokalrutefart og fem skip i godsrutefart. Godsbåtene var egentlige kombinerte gods- og passasjerskip med maskin og overbygg midtskips. Lasterommene lå i forskipet, men de fleste hadde også et rom mellom maskinen og førsteplassinnredningen akter. Vesterålskes direktør, Richard With, mente imidlertid at det ville være behov for mer spesialbygde lasteskip for å kunne tilfredsstille et stadig økende transportbehov i Nord-Norge knyttet til gruvedrift og en gryende industrialisering. Han fikk selskapet med på å kontrahere et nytt lasteskip med maskin og overbygg akter. Skipstypen kalles gjerne baklader, og dette var på sett og vis en ny skipstype i norsk kystfart. Fordelen med denne konstruksjonen var det store sammenhengende dekkarealet.

Vesterålskes første baklader ble bygd ved Stavanger Støberi & Dok i 1906 og fikk navnet «Sortland».

I 1910 totalforliste selskapets «Vestfjord», og rederiet var da raskt ute og kontraherte et nytt lasteskip ved Laxevaags Maskin- & Jernskibsbyggeri i Bergen. Dette ble også en baklader, men noe større enn «Sortland». Skipet ble overlevert 22. november 1911 og fikk navnet «Hestmanden». Skipet var på 979 bruttotonn og lengden var 195 fot. Lastekapasiteten var på 1260 tonn dødvekt. Skipet hadde to gjennomgående dekk – spardekk og hoveddekk. Mellom hoveddekket og tanktoppen var det dessuten et banjerdekk med løse dekksplanker. Totalt hadde skipet fem separate lasterom – underrom 1 og 2, banjer 1 og 2 og et sammenhengende rom på hoveddekket. Skipet kunne også ta svært mye dekkslast på spardekket, og det hendte ofte at båtdekket akter ble brukt til lettere last som tomtønner osv. Skipet var utstyrt med to stålmaster hver med tre bommer og skipet skulle kunne laste hiv på inntil 10 tonn.

«Hestmanden» var opprinnelig bygd for en besetning på maksimalt 23 mann og en postekspeditør. Framme under bakken var det innredet en lugar for seks matroser og en lugar for fire fyrbøtere. Akterut på hoveddekket styrbord side var det egne lugarer for kaptein, førstestyrmann, andrestyrmann, førstemaskekinist og andremaskinist. På babord side hadde stueren, kokken og postekspeditøren sine lugarer. Oppe på spardekket var det to loslugarer, en tomannslugar for kahyt & messegut og en for båds- & tømmermand.



Mannskapsbilde fra ca 1919. Det ser ut til å være tatt på styrbord side på fordekket, litt forenom overbygget. Har noen flere opplysninger? Foto via Jørgen Bangor.

På lik linje med de fleste andre godsskip på den tida, hadde «Hestmanden» også passasjersertifikat. Det var dekkssarealet som avgjorde hvor stort passasjerseifikatet maksimalt kunne være, men det var også en forutsetning at det var tilstrekkelig livvester til det maksimale passasjerantallet. «Hestmanden»s dekkssareal var stort nok til at skipet kunne ha hatt over 300 passasjerer, men rederiet hadde ikke behov for mer enn maksimalt 100 passasjerer. Det var klasseinndeling også på godsåtene – førsteplass og tredjeplass. Hurtigruteskipene og de større kysttruteskipene hadde tre klasser på denne tida, men i lokalfarten og godsåfarten var det som regel kun mulig å reise med billigste eller dyreste billettalternativ. «Hestmanden» hadde to dobbeltlugarer på førsteplass rett ved den flotte førsteplassalongen

akter på hoveddekket. Og rett over – på spardekket – lå den tradisjonelle førsteplass røykesalongen. På tredjeplass var det tre lugarer med til sammen ti køyer på spardekket og en egen tredjeplassalong framfor byssa – også på spardekket. Kapteinen, førstemasinisten og postekspeditøren spiste nok sammen med eventuelle førsteplasspassasjerer nede i salongen akter. Fyrbøterne og matrosene måtte bære med seg maten over dekket og spise nede i sine lugarer under bakken. De øvrige mannskapene spiste i offisersmessa som lå nede på hoveddekket. På spardekket var det for øvrig også et billettkontor og et postkontor. Etter kort tid ble imidlertid «Hestmanden» satt in i utenriksfart og behovet for større kullbakser gjorde at store deler av innredningen i akterskipet ble endret.

VESTERAALENS DAMPSKIBSSELSKAB

1881–1987

Vesteraalens Dampskibsselskab (VDS) ble etablert på Stokmarknes i 1881 etter et initiativ fra Richard With. På den tida var det et usedvanlig godt sildefiske i Vesterålen, men jekter, jakter og tilfeldige dampskip klarte ikke å frakte rikdommene raskt nok sørover. Richard With så behovet for et lokalt dampskipsrederi og han fikk med seg andre innflytelsesrike menn i regionen.

Det nye selskapets første skip fikk navnet «Vesteraalen» og ble satt i rute Bergen–Lofoten–Vesterålen–Senja med initiativtakeren selv som fører og med Anders Holte som los. Fyr og sjømerker var dårlig utbygd, og den gang var det vanlig å ligge i ro når det var mørkt. Los Holte noterte nøyaktige kurser og distanser under dagseilas, og ved hjelp av disse kursbøkene var det mulig å ta seg fram i mørket også, mente With og Holte. Allerede i 1883 begynte «Vesteraalen» regelmessig nattseilas. Vesterålskes godsroute ble dermed raskere enn konkurrentenes, og ruten ble derfor også stadig mer interessant for passasjerer. Det var stor tilgang på last og rederiet gikk godt. Flere kombinerte gods- og passasjerskip ble anskaffet og i 1891 ble den første «Vesteraalen» erstattet av et nytt skip med samme navn.

Det var dette skipet som to år senere fikk æren av å åpne den nye ekspressruten fra Trondheim til Hammerfest som senere fikk navnet Hurtigruten. Ruten skulle være for post og passasjerer samt noe ilgods, særlig fersk fisk. Det var bare Vesteraalens Dampskibsselskab som la inn anbud på denne ruten. De to store kystrouteselskapene, Bergenske og Nordenfjeldske, mente

først det hele var for risikabelt, men etter hvert ble de også store aktører i hurtigrutefarten. Utviklingen fortsatte med stadig flere, større og bedre skip, og ruten ble etter hvert forlenget til Bergen i sør og til Kirkenes i nord. Hurtigruten ble snart selve hovedpulsåren mellom sør og nord. Lokalrutene utviklet seg parallelt, og disse ble overalt lagt opp slik at de skulle korrespondere med Hurtigruten. Det ble et gjensidig avhengighetsforhold. Lokalrutefarten i Lofoten og Vesterålen hadde vært drevet av Bergenske og Nordenfjeldske fra 1871, men i 1894 overtok Vesteraalens Dampskibsselskab lokalruten.

Godsrutene ble også stadig utvidet og fra 1915 hadde VDS sammenhengende rutefart fra Kristiania til Kirkenes. Hurtigruten, lokalrutene og godsrutene ble de tre bærebjelkene i Vesteraalens Dampskibsselskab, men rederiet forsøkte seg i perioder også på utenriksfart og rene turistruter.

På midten av 1980-tallet klarte Ofotens Dampskibsselskap (ODS) i Narvik å sikre seg over to tredeler av aksjene i VDS. En fusjon med ODS som det overtagende selskap var uunngåelig. Det nye rederiet fikk navnet Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab (OVDS). Den formelle sammenslåingen fant sted 1. januar 1988. Vesterålens tradisjonsrike stolthet hadde havnet i Narvik etter å ha eksistert i over 100 år og utvilsomt vært Nord-Norges største rederi mesteparten av tida. I 2006 fusjonerte OVDS med Troms Fylkes Dampskibsselskap (TFDS) til Hurtigruten ASA.

Variert fart hjemme og ute 1911–1919

«Hestmanden» seilte nordover fra Bergen allerede 23. november 1911. Skipet gikk i selskapets rute 1 og rute 4. Begge disse kystgodsrutene gikk mellom Bergen og Tromsø, men hadde en del ulike anløpssteder nordpå. Rute 4 gikk via Narvik og Tjeldsundet, og rute 1 gikk via Raftsundet, Vesterålen og yttersida av Senja. Fra 1915 ble rute 4 forlenget til Kristiania i sør og til Kirkenes i nord, noe rederiet gjorde i håp om å øke inntjeningen. Dette var imidlertid brudd på avtalen selskapet hadde inngått med de to store kysttruteselskapene – Bergenske og Nordenfjeldske – om ikke å operere sør for Bergen eller nord for Tromsø. Konkurransen mellom disse tre rederiene ble nå sterkere. Rute 4 fra Kristiania til Kirkenes ble etter hvert hovedruten for Vesterålshes godsbåter.

Rederiet mistet to skip i ved brann i 1912, det var «Raftsund» og selskapets første nybygg «Lofoten». En ny «Lofoten» ble kontrahert ved Akers Mek. Verksted og en ny «Raftsund» ved Laxevaag. Begge ble levert i 1913 – «Lofoten» fikk en tradisjonell profil med maskin og overbygg midtskip, mens nye «Raftsund» ble et søsterskip til «Hestmanden». I godsrutefarten hadde selskapet nå disse tre nye skipene i tillegg til de noe eldre skipene «Nordland», «Andenes» og «Sortland». Fraktmarkedet utviklet seg imidlertid ikke som forventet. Det var dårlige fiskerier i 1913 og derfor lite last å få sør- over, og allerede sommeren 1913 fikk «Hestmanden» sin første tur i utenriks- fart. Det var en tur med svovelkis fra Finneid til Halmstad i Sverige. Skipet

hadde også en tur til England samme år. Dette var enkeltstående turer hvor rederiet så en mulighet for å øke inntjeningen noe. «Lofoten» og «Raftsund» fikk også enkelte turer utenriks i 1913 og 1914. Da første verdenskrig brøt ut sommeren 1914, var imidlertid hele godsflåten i norske farvann.

Nordsjøen og farvannet rundt Storbritannia ble raskt krigssone hvor de krigførende nasjonene forsøkte å få kontroll over havner og forsyningslinjer. England var spesielt avhengig av forsyninger utenfra og prøvde å få kontroll over nøytral tonnasje. Tyskland var ikke like avhengig av tilførsler utenfra, men gjorde hva de kunne for å hindre nøytrale skip i å operere til fordel for engelskmennene. Miner og ubåter ble benyttet i stadig større utstrekning, og nordsjøfarten ble etter hvert meget risikofull. Fram til september 1915 hadde 46 norske skip blitt senket av tyske ubåter og ti norske skip var blitt senket av miner. Risikoen bidro til at fraktratene økte kraftig og Vesterålshes lot seg friste i et forsøk på å rette opp en ganske dårlig økonomisk situasjon. I 1915 var «Hestmanden», «Sortland» og «Raftsund» alle engasjert utenriks i perioder.

Kullbaksene på «Hestmanden» var imidlertid i minste laget for denne virksomheten. Skipet var jo bygd for å seile langs norskekysten med mulighet for bunkring i alle større havner i motsetning til nordsjøfart hvor det kunne bli langt mellom kullkaiene. Rederiet var imidlertid villig til å gjennomføre en større ombygging av «Hestmanden» for at skipet skulle bli bedre egnet for nye inntektsgivende oppgaver. Sommeren 1915 kom ski-

pet til Trondheim med en kullast fra Hull i England. Etter at lasten var losset ved Kullkompagniets kai, gikk «Hestmanden» til Trondhjems mekaniske Værksted for å utbedre en del skader og for å bygge større kullbakser om bord. Ombyggingen førte til at de fleste offiserslugarene, stersen og offisersmessa på hoveddekket ble gjort om til kullbakser. Nå ble det kun

og England. Dette var en meget farefull fart. «Raftsund» ble senket i 1916 på tur med malm fra Narvik til Middlesborough og «Lofoten», som for øvrig ble solgt til Bergenske i 1915, ble senket i den engelske kanalen i 1918. «Hestmanden» kom seg derimot velberget gjennom krigen. Det var imidlertid ikke mangel på dramatikk. Tyske ubåter opererte fra 1916 også på kysten ved

Sommeren 1915 kom skipet til Trondheim. Etter utlossing gikk «Hestmanden» til verksted for å bygge større kullbakser om bord

kaptein og stuert som holdt til nede akter på hoveddekket, mens styrmenn og maskinister flyttet opp på spardekket. Tredjeplassalongen framfor byssa ble nå ny offisersmesse. Samtlige passasjerlugarer både på første og tredjeplass måtte ofres for å få kabalen til å gå opp. På dette tidspunktet ble det trolig også innredet to dobbeltlugarer framme under bakken for bås, tømmermann og byssegutt/messegutt. Videre ble skorsteinen forlenget med fire fot. Mye tyder på at skipet beholdt denne hovedstrukturen fra 1915 helt fram til den omfattende ombyggingen ved Akers Mek. i 1946/47 med unntak av broarrangementet. Over det opprinnelige lave styrhuset og bestikklugaren ble det etablert ny bestikk og ny åpen bro som rundt 1930 fikk innebygde brovinger. Dette «byggverket» var ikke spesielt vakkert, men det var opplagt en fordel å komme et dekk høyere – spesielt når det var mye dekkslast.

Etter verkstedsoppholdet i Trondheim gikk «Hestmanden» stort sett i nordsjøfart mellom Nord-Norge og England eller mellom Nord-Frankrike

Kolahalvøya. Det ble derfor organisert konvoier for de allierte handelskipene. I 1917 hadde «Hestmanden» vært i Arkhangelsk med sild fra Kristiansund og hadde trelast i retur til England. Skipet deltok i en konvoi på 15 skip, men før konvoien kom inn i norsk farvann var den redusert til kun fem fartøyer – deriblant «Hestmanden». En annen episode fant sted i den engelske kanalen. «Hestmanden» deltok i en konvoi på tur fra Nord-Frankrike til Middlesborough. Skipet gjorde dårlig fart og sakk akterut. Da det ble mørkt valgte kaptein Jacob Sannes derfor og ankre på grunn av minefaren. Resten av konvoien ble senket av tyske skip. Ytterligere en episode samme år bidro til å gi skipet status som lykkeskip. Under et opphold i Jarrow on Tyne bombet et tysk luftskip havneområdet. Det ble store skader på land, men «Hestmanden» ble kun truffet av en granatsplint over døra til bestikken. Enkelte mente nok at «Hestmanden» ble beskyttet av høyere makter, mens andre igjen mente det var skipskatten Sara som brakte hell og lykke. Var ikke



«Hestmanden» i ordinær kyst rute fart sommeren 1930. Foto: Gjersøe-samlingen, Norsk Maritimt Museum.

katten kommet om bord før avgang, var mannskapet lite villig til å adlyde ordre. Hvis kapteinen dro i fløyta derimot, kom som regel Sara løpende.

Fra 1917 ble «Hestmanden» rekviert av engelske myndigheter og kaptein Sannes og resten av besetningen ble sendt hjem. Skipet fortsatte under engelsk kommando resten av krigen og kom først tilbake til Norge i mars 1919. Engelske myndigheter hadde da bekostet nødvendig vedlikehold og reparasjonsarbeider. «Hestmanden» var lastet med kull på turen tilbake fra Leith til Svolve. Grunnen til at engelskmennene kunne rekvirere norske skip på denne måten skyldes den såkalte tonasjeavtalen som var inngått mellom Norge og England. Avtalen gikk i hovedsak ut på å sikre engelskmennene tilgang til norske handelsfartøyer mot at Norge skulle få tilgang på kull.

Vesterålske tjente meget godt på

«Hestmandens» krigstjeneste – både når rederiet selv drev skipet og når engelskmennene gjorde det. 1918 var det beste året i selskapets historie het det i årsberetningen, og «Hestmanden» var viktigste årsak til det. Det var imidlertid stor misnøye blant kystens befolkning og blant norske myndigheter over hvordan selskapet hadde neglisjert den ordinære godsfarten. Statens dampskipskonsulent hadde uttalt at det var mer snakk om leilighetsfart enn rute fart, og at statsstøtten til denne virksomheten kanskje kunne brukes på bedre måter.

Mellomkrigstid 1919–1940

«Hestmanden» gikk rett inn i ruta Kristiania–Kirkenes etter hjemkomsten i 1919. Rederiet hadde nå kun fire godsbåter i drift, men etter noen få år hadde de igjen seks skip i gods rutefart. Avtalen med staten ble



«Hestmanden» fast i isen utenfor Arendal 13. februar 1940. På isen ser vi fra venstre los Oskar Hansen og kaptein Karl Jentoft. Foto: Museum Nord.

fornyet i 1920 og statsbidraget økte til 150 000 kroner per skip per år. Etter dette gikk statsstøtten gradvis nedover til det falt helt bort i 1929. Dampskipskonsulenten i departementet arbeidet for at Vesterålskes rute mellom hovedstaden og Kirkenes skulle bli en slags godshurtigrute og fra 1922 var seilingstida for en rundtur nede i 35 døgn. Ruteopplegget var fortsatt relativt fleksibelt. Var det mye last på et sted som ikke stod i ruteheftet og som kanskje lå litt utenfor hovedleia, ble det som regel et ekstra anløp. Oslo-ruten, eller rute 4 som den formelt het, var fortsatt rederiets hovedrute langs kysten med fem eller seks skip i virksomhet. I tillegg ble det i 1919 etablert en ilgodsrute fra Trondheim til Hammerfest (rute 7) som ble utført av Vesterålske og Nordenfjeldske i fellesskap. Det som for øvrig preget mellomkrigstida var den såkalte fraktkrigen. Striden stod

mellom Bergenske og Nordenfjeldske på den ene sida og Nordlandske Dampskibsselskab på den andre, men Vesterålske ble også påvirket av dette og ble tvunget til å sette ned prisene for ikke å tape markedsandeler. Striden varte helt til 1935 og endte til slutt i Høyesterett. Etter dette ble det enighet om felles fraktregulativ mellom Trondheim og Harstad.

«Hestmanden» seilte hele mellomkrigstida i rute 4 – mellom Oslo og Kirkenes. Fra 1928 ble Petsamo i Nord-Finland også lagt inn i ruteopplegget med ett anløp i måneden. «Hestmanden» var utallige ganger på verksted i denne perioden – først og fremst på Akers Mek. Verksted eller Trondhjems mekaniske Værksted. Årsaken var grunnberøringer, kaistøt, kollisjoner eller mer ordinære reparasjoner og vedlikeholdsarbeider. Selv om det ofte var mye last, gav godsfar-

ten lite overskudd. Det skyldes selvfølgelig også den harde konkurransen i fraktmarkedet, det var mange redier med i kampen om fraktinntektene. Situasjonen bedret seg noe i siste halvdel av 1930-tallet og Vesterålske følte etter hvert et sterkt behov for å modernisere hele godsruतेflåten. Det var mange fordeler ved å gå over fra kullfyrte dampskip til motorskip og i 1938 ble det første nye motorskipet levert fra Moss Værft & Dokk. Skipet fikk navnet «Vardø» og det ble levert ytterligere fire skip av denne typen i løpet av et par års tid. Andre verdenskrig bidro imidlertid til at den videre moderniseringsprosessen stoppet opp og «Hestmanden» fikk derfor fortsette i ennå mange år.

I Nortraskips tjeneste 1940–1945

9. april 1940 lå «Hestmanden» i Harstad på nordgående og hadde således akkurat krysset Vestfjorden før tyske og engelske flåtestyrker passerte området på tur til Narvik. «Hestmanden» fortsatte nordover mot Kirkenes, men etter at de hadde passert Vardø fikk de telegrafisk beskjed om å gå til Kirkenes hvor skipet formelt ble rekvirert av den norske marinen 15. april. Spesielt i Kirkenes, men også i Alta og andre steder i Nord-Norge, var det utplassert mange norske soldater og disse skulle nå transporteres sørover mot Sør-Troms og Ofoten for å settes inn i kampene som pågikk der. «Hestmanden» gikk flere turer med soldater og hadde også et stort antall hester med fra Alta til Sjøvegan. Norske myndigheter hadde samtidig stor interesse av å opprettholde en noenlunde normal sivil skipsfart

og 13. mai ble derfor skipet frigitt igjen. Forsyningssituasjonen var viktig og for Vesterålske var det spesielt viktig å ha tilgang på kull. Nesten hele rederiets flåte var fortsatt kullfyr og «Hestmanden» ble derfor sendt til Svalbard for å laste kull samme dag som skipet ble frigitt. Det ble ytterligere en tur til Svalbard og på disse to turene fraktet «Hestmanden» til sammen over 2000 tonn kull og om lag 40 gruvearbeidere ned til fastlandet.

7. juni bestemte regjeringen at alle norske handelsskip som befant seg i Nord-Norge skulle seile over til Storbritannia for at de ikke skulle falle i tyskernes hender. Skipene skulle samles i Kågsundet sør for Skjervøy samme kveld. «Hestmanden» bunkret kull i Tromsø til kl. 17.00 og gikk så nordover – ikke lenge etter at kongen og kronprinsen forlot ishavsbyen om bord i den engelske krysseren «Devonshire». Det var kun fire–fem skip som kom til Kågsundet denne kvelden. Tanken var at de skulle gå til havs å slutte seg til en engelsk konvoi. Vesterålsskes hurtigruteskip «Finmarken» ble imidlertid tvunget tilbake av tyske fly, og Nordenfjeldsskes hurtigruteskip «Prins Olav» og Bergenskes «Ariadne» ble senket. «Hestmanden» og lasteskipet «Nova» sluttet seg til konvoien og kom seg over til Færøyene. Her ble skipet liggende noen dager, og 24. juni ble skipet formelt underlagt Nortraships administrasjon. Nortraship var en organisasjon som var etablert av norske myndigheter i London i april 1940 for å administrere norske handelsfartøyer som befant seg utenfor tyskokkupert området. Dette omfattet over 1000

skip og var verdens største rederi.

Fra Færøyene fortsatte «Hestmanden» til Orknøene og Glasgow i Skottland. Nortraship ønsket lenge å sette skipet i fart på Portugal med kull og gruvetømmer, men kullbaksene var i minste laget for denne farten og kaptein Karl Jentoft frarådet det. Skipet ble derfor liggende uvirksomt i området utover høsten, en del verkstedsarbeider ble utført og det ble bygd ekstra beskyttelse rundt styrhuset. Mannskapet fikk opplæring i bruk

som fortsatt bare hadde en mitraljøs på hver broving å forsvare seg med. I 1943 fikk skipet imidlertid installert to Oerlikon-kanoner mens skipet lå i London. I tillegg til de utallige tyske bombetoktene over England var minefaren også meget stor. Tyskerne hadde utviklet en spesiell type magnetiske miner som ikke kunne sees på havoverflaten. Dette var en hard påkjønning, og mange krigsseilerne som kom velberget hjem til Norge fikk store psykiske problemer i ettertid.

Fem bomber ble sluppet og en av dem falt like foran baugen på skipet

av maskingevær i tillegg til at engelskmennene satte to skyttere om bord. Senere ble det installert to mitraljører på brovingene. Først i januar 1941 ble «Hestmanden» satt inn i britisk kystfart og skipet ble disponert av firmaet J. Hays & Sons i Glasgow. Skipet traffikerte særlig den engelske østkysten, men også kanalkysten, den engelske vestkysten, Wales og Skottland ble ofte besøkt. «Hestmanden» var også innom Belfast og sommeren 1941 hadde skipet minst en tur til Island.

Som under første verdenskrig var dette meget risikofull fart. «Hestmanden» hadde imidlertid hellet med seg også nå. Den mest dramatiske hendelsen under andre verdenskrig var trolig et tysk flyangrep utenfor Swansea Bay i mai 1941. Den ene flyvingen kom borti aktermasten på «Hestmanden» som brakk av og falt ned på broen. Fem bomber ble sluppet og en av dem falt like foran baugen på skipet. Det ble flere flyangrep, men ingen bomber traff «Hestmanden»

Av de 18 norske sjøfolkene som fulgte med «Hestmanden» over til Storbritannia i 1940 var det seks stykker som fortsatt stod om bord da skipet kom tilbake til Norge. De fleste hadde mønstret på andre skip, eller gått inn i marinen. Kun to gikk på land for godt. I tillegg døde kaptein Jentoft av hjerteslag på et sykehus i Skottland i desember 1944. Når det gjelder mannskapet på «Hestmanden» er det en som bør nevnes spesielt – båtsmann Bendik Kristiansen. Han startet sin karriere til sjøs i 1901 og mønstret på «Hestmanden» i 1914. Han stod om bord til 1945 og er uten tvil den som har lengst fartstid om bord. Etter ytterligere noen år på Vesterålskes godsbat M/S «Andenes» gikk han på land for godt i 1948 og ble da hedret med kongens fortjenestemedalje i gull.

Etterkrigstid 1945–1955

Vesterålske hadde mistet mange skip under krigen og det var et sterkt ønske å få «Hestmanden» raskt tilbake i fart



«Hestmanden» utenfor Ålesund i begynnelsen av 1950-årene. Foto: Stein A. Roald.

langs norskekysten. I midten av juni var det klart for avgang fra Glasgow til Oslo med elleve passasjerer og asfaltblokker, tobakk og Røde Kors-pakker i lasterommene. Skipet ble formelt overlevert fra Nortraship til Vesterålske 5. juli. «Hestmanden» var nedslitt og i relativt dårlig forfatning, men det var ikke anledning til de store reparasjonene på dette tidspunkt – kun et par dager ved Akers Mek. Kystgodsruten fra Oslo til Kirkenes måtte i gang igjen og i midten av juli gikk «Hestmanden» i rute fra hovedstaden som første skip etter krigen. Det var enorme transportbehov – ikke minst i forbindelse med gjenreisningen av Nord-Troms og Finnmark. Ruteopplegget som var satt opp var det nærmest umulig å forholde seg til. En rundtur Oslo–Kirkenes–Oslo tok i gjennomsnitt 35

døgn før krigen, men i de første årene etter krigen hadde gjennomsnittet steget til 58 døgn.

«Hestmanden» var som nevnt ganske nedslitt etter krigen og det naturlige ville vært å kontrahere nye motorskip på linje med de som kom like før krigen. Det var imidlertid mangel på stål og andre byggematerialer og lang ventetid ved verftene. Vesterålske valgte derfor i stedet å satse på en omfattende modernisering/ombygging av «Hestmanden». Skipet ble liggende ved Aker fra sommeren 1946 til oktober 1947. Den viktigste endringen som ble foretatt var ombygging av kjelen fra kull- til oljefyring. Dermed fikk man igjen frigitt masse plass på hoveddekket der kullbaksene hadde vært. Hele overbygget akter gjennomgikk dessuten en total modernisering og ombyg-

ging. Matrosene, fyrbøterne og messegutt/byssegutt fikk ikke lenger lov til å bo framme under bakken. De fikk derfor lugarer på hoveddekket – totalt 15 køyer. Den flotte førsteplassalongen helt akter på hoveddekket ble gjort om til mannskapsmesse og proviantrom. Videre ble det innredet bedre toalett- og dusjfasiliteter for både mannskap og offiserer. Spardekket ble nå offisersdekket med ny sters, offisersmesse og lugarer for to losere, to styrmenn, to maskinister og en stuert. Båtdekket fikk helt ny innredning med lugar og salong for kapteinen og to førsteplass passasjerlugarer. Hele brofronten ble også ny og skipet fikk nå et mer helhetlig utseende. Arbeidene ved Aker kostet 2,3 millioner kroner hvorav Nortraship dekket 900 000 kroner som erstatning for slitasje og skader påført under krigen.

«Hestmanden» fortsatte noen år i Oslo-ruten, men i 1951 og 1952 gikk skipet også mye på Østersjøen og Nord-Frankrike. I tillegg ble det et par turer med sildemel fra Egersund til London. Nordenfjeldske leide også skipet en periode, men i 1954 fikk rederiet sitt nye lasteskip «Vardø» og i november 1955 ble Vesterålskes gamle sliter solgt til Høvding Skipsopphugging i Sandnessjøen.

Nytt navn og nye oppgaver – «Vegafjord» 1955–1979

Høvding hadde kjøpt rettighetene til en rekke norske og tyske skipsvrak langs norskekysten. Selskapet ønsket derfor å bruke «Hestmanden» til base for bergingsoperasjoner, sleping og transport av skrapjern og vrakgods.

Skipet skiftet navn til «Vegafjord», men ellers ble det ikke gjort vesentlige endringer med fartøyet. I tillegg til skipets hovedbeskjeftigelse brukte Høvding «Vegafjord» også til en del ordinære frakteoppdrag i hele Nord-Europa. Det kunne være sildemel fra Bodø til Glasgow og koks i retur til Porsgrunn, eller papirmasse fra Tofte Cellulose til London. Videre til Rotterdam for å hente svovelkis til Kristiansand. Det viktigste arbeidet var imidlertid knyttet til skipsvrakene fra andre verdenskrig. Det mest kjent var det tyske slagskipet «Tirpitz» som ble senket utenfor Tromsø i 1944. Høvding arbeidet i årevis for å fjerne dette vraket. Stålplatene ble solgt til mange forskjellige kunder, bl.a. havnet en last i Hamburg, men da lasten skulle losses, glapp et av hivene. «Vegafjord» fikk hull i skutebunnen og måtte senere på verksted for å reparere skaden. Et annet kjent bergingsoppdrag som Høvding utførte var den legendariske tyske ubåten U 843 som havarerte i internasjonalt farvann sørøst for Læsø i Kattegat. Interessen for vraket var stor fordi det visstnok skulle befinne seg en verdifull wolfram-last om bord. Det Høvding virkelig tjente penger på var imidlertid store mengder opium som befant seg om bord og som etter hvert ble solgt til et legemiddelfirma i Sveits.

«Vegafjord» var i virksomhet for Høvding fram til 1964. Da ble skipet lagt i opplag i Meisfjorden rett nord for Sandnessjøen i påvente av opphugging eller nye eiere. Einar Høvding så den historiske verdien skipet hadde og tok kontakt med Norsk Sjøfartsmuseum. Direktør Svein Molaug ved museet

ønsket kun å overta byssa, men det var ikke Høvding interessert i. Skipet ble derfor liggende, og forfallet ble ikke mindre med årene. På slutten av 1970-tallet vurderte Høvding å bygge om skipet til lekter, men dette ble det heller ikke noe av. Årsaken til det var nok at Norsk Veteranskibsklub begynte å interessere seg for skipet, og etter en ekstraordinær generalforsamling i klubben ble «Vegafjord» ex «Hestmanden» overtatt i 1979. Etter 16 år i klubbens eie og ytterligere 16 år som selvstendig stiftelse (Stiftelsen Hestmanden) fremstår skipet nå ved sitt 100-årsjubileum som et verdig minnesmerke over norske sjøfolk og krigsseilerne innsats under to verdenskriger.

«Hestmanden» er utvilsomt landets største fartøyvernprosjekt. Målet har hele tida vært at skipet skulle seile for egen maskin i sommerhalvåret – mellom Oslo og Kirkenes – med utstillinger om krigsseilerne og norsk maritim

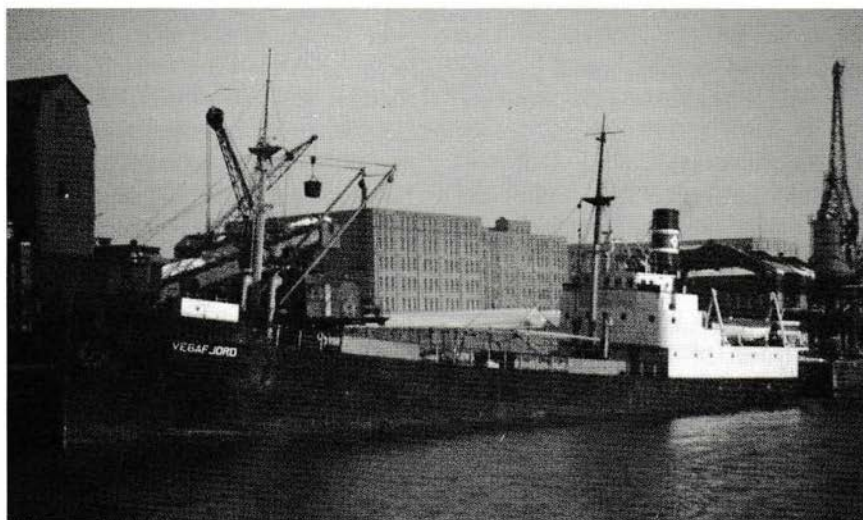
historie i lasterommene. Kostnadene ble imidlertid høyere enn først antatt og kulturvernmyndighetene endret derfor nylig kurs. «Hestmanden» vil derfor – i alle fall inntil videre – bli liggende i Kristiansand som et stasjonært museum.

Litteratur

- Nilsen, Tore L.: D/S «Hestmanden» – en veteran fra to verdenskriger, Bergen 1994
 Rasmussen, Tom: «Skibet arbeidet voldsomt i sjøen...», Kristiansand 1997
 Stavseth, Reidar: På nordnorsk kjøll – Vesteraalens Dampskibsselskab gjennom 75 år, Stokmarknes 1956

Tom Rasmussens bok/rapport er en historisk-teknisk dokumentasjon av lastedampskipet «Hestmanden» gitt ut av Stiftelsen Hestmanden og Hardanger Fartøyvernssenter. Den kan også kjøpes ved Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter.

Tore L. Nilsen ved Bergens Sjøfartsmuse-



«Vegafjord» fotografert i Bristol 9. januar 1963. Foto: Ray Perry.

um skrev sin store artikkel om «Hestmanden» på oppdrag for Norsk Veteranskibsklub. Den ble utgitt som eget særtrykk og dessuten trykket i museets årbok for 1993. Særtrykket er utsolgt, men årboken er fremdeles til salgs ved Bergens Sjøfartsmuseum.

I «Sjøfartshistorisk årbok 2009», som utkom sist sommer, har historikeren Finn Olstad skrevet artikkelen «Det store sviket? Striden om Nortraships hemmelige fond». Han gir en balansert fremstilling av striden som først i de senere år er bilagt. Myndighetenes dårlige samvittighet i forhold til krigsseilerne har trolig bidratt til at «Museumsskipet Hestmanden» har blitt realisert.

Årene etter «Hestmandens» yrkesaktive periode kan deles i omtrent tre like lange perioder: opplag i Meisfjorden, sikring ved Norsk Veteranskibsklub og gjenoppbygging på Bredalsholmen. Den første av disse er ikke så mye å skrive hjem om. Den tredje behandler Svein Vik Såghus

inngående i sin artikkel. Den midtre perioden, hvor Veteranskibsklubbens innsats var avgjørende for av skuta fremdeles lever, vil vi komme tilbake til senere.



Disse bildene viser «Vegafjord» i Meisfjorden 1981. Foto: Georg Jensen.

HEST- MANDEN VED BRE- DALSHOLMEN

I 19 år har Hestmanden ligget ved Bredalsholmen. Der har den bidratt til oppbygning av kompetanse om restaurering av stålskip. En kompetanse vi er helt avhengige av for å kunne bevare våre gamle stålfartøyer.

Av: Svein Vik Sæghus

Foto: Bredalsholmen

Hestmanden restaureres og et fartøyvernssenter blir etablert

I 1992 ble Hestmanden slept langs kysten fra Trondheim til Bredalsholmen i Kristiansand, hvor Kristiansands Mekaniske Verksted hadde lagt ned deler av sin virksomhet få år tidligere. Et veteranskipsverft var under etablering i det gamle dokkanlegget som nå var i kommunalt eie, vernet som teknisk industrielt kulturminne. Tanken var å utvikle det til et nasjonalt fartøyvernssenter for stålskip med Hestmanden som det første fartøyvernprosjektet. Begge deler, Hestmanden og fartøyvernssenter,

inngikk i Riksantikvarens planer. Enda var det en begrenset aktivitet uten fast ansatte, så forventningene til det nye prosjektet var store. Store var også øynene til de mange tilskuerne. Hestmanden var ikke akkurat et vakkert skue på vei inn byfjorden.

Med Hestmanden ved kai ble det ansatt en prosjektleder på verftet. Det måtte en kraftig oppgradering til før dokkanlegget kunne fungere som restaureringsverft for historiske skip. Skrap etter tidligere virksomhet ble ryddet bort og utstyr overhaldt og fornyet. Arbeidet foregikk på dugnad, supplert med tiltaksmidler fra arbeidskontoret. For Hestmandens del ble det noen år ved kai uten synlig fremdrift, men prosjektet sto likevel ikke stille. Det pågikk et målrettet arbeid for å skaffe midler, og oppmerksomheten ble særlig rettet mot det kommende frigjøringsjubileet i 1995. Hestmanden var eneste bevarte skip fra Nortraships flåte og betydningen som monument over krigsseilerne ble vektlagt. Norsk Veteranskipsklubb overdro skipet til den nyopprettede Stiftelsen Hestmanden, hvor blant annet Agder Krigsseilerforening var representert. Det skulle også avklares hvilken versjon restaureringen skulle basere seg på. Betydningen som symbol for krigsseilerne pekte mot krigsversjonen, men nyere praksis i fartøyvernet hellet mer og mer mot å bevare skipet slik det var i sin siste periode i kommersiell drift. Det medførte mindre ombygginger og færre gjetninger. Det var Riksantikvaren som tok beslutningen om Aker-versjonen etter ombyggingen i 1947. Det ble et mål å få skipet satt i



Etter noen år ved kai, går DS Hestmanden inn i dokka, august 1996.

stand til seilende skip, men utfordringene lå oppe i dagen og aktørene var oppmerksomme på at utfallet kunne bli et skip ved kai. Kommuner, fylkeskommuner, bedrifter, organisasjoner og privatpersoner ga viktige tilskudd til oppstarten, og ved markeringen av frigjøringsjubileet vedtok Stortinget at skipet skulle restaureres som et minnesmerke over krigsseilernes innsats. Med vedtaket fulgte en bevilgning på de første 5 millionene. I 1996 tildelede Riksantikvaren verftet status som nasjonalt fartøyvernssenter. Det ble tilsatt tre håndverkere, og i august ble Hestmanden dokket sammen med MS Hindholmen. Riksantikvaren kom også til å stå for hovedfinansieringen av prosjektet videre.

Første milepæl, et flytende skrog

Vel plassert i dokka i dokka ble gammel betong i lasterommet meislet ut og dobbeltbunnen åpnet. Det første avviket fra en restriktiv restaureringstankegang kom i dobbeltbunnen. Originalt var konstruksjon klinket, men ved gjenoppbygging og fornyelse av stål ble den i stedet sveiset. Bunnen ville jo være utenfor synsvidde når skipet kom på vann, men begrunnelsen for unntaket lå ikke i dette. Den bygget på de store utfordringene i forhold til tilkomst. Klinking krever tilkomst fra begge sider og de trange rommene i dobbeltbunnen gjorde det nærmest umulig, i alle fall svært kostbart å få området klinket.

Første milepæl innebar tett skrog opp til hoveddekk, altså et skip som

kunne flyte. Dermed fortsatte arbeidet oppover skutesidene. Plater og spant ble tatt ut og nye klinket på plass. Ved lokale tæringar ble det åpnet for å felle inn nytt stål ved sveising samtidig som alle tidligere klinkede sømmer ble klinket på ny. Metoden bidro til å bevare en større del av originalmaterialet, sammenliknet med en mer håndverkstro gjenoppbygging hvor det

...diskusjonene om sveising i dobbeltbunn og moderne bunnplugger...

kun ble klinket. Kostnadsbesparende var det også. Etter hvert som delmålet nærmet seg måtte bunnpluggene på plass, og med dem kom Hestmandens store bunnpluggdiskusjon. Her sto teknisk ekspertise med Veritas på den ene siden og Hestmandens fagråd med Riksantikvaren på den andre. Det var

en diskusjon om en detalj hvor valget sto mellom den originale og enkle utformingen med en bolt gjenget i skroget, eller det moderne og mer lekkasjesikre med bunnplugger gjenget i et tykkere gods på skrogets innside. Ville skipet stå i fare for å synke med de opprinnelige løsningene eller var det gamle godt nok? Avgjørelsen tok tid, og det skal ikke legges skjul på at flere håndverkere dro på smilebåndet mens ukene gikk, og de ventet på å få satt pluggene på plass. Bunnpluggene befant seg jo godt gjemt på skipets underside. Det endte med et kompromiss; moderne på de mest utsatte stedene og originale løsninger der det ble vurdert som trygt.

Med diskusjonene om sveising i dobbeltbunn og moderne bunnplugger er det ingen tvil om at lista for restaureringsarbeidet ble lagt høyt, sammenliknet med andre skip av en viss stør-



Plateutskiftning i skroget, Et mindre stykke av nedre plate felles inn med sveis. Platesømmene for øvrig klinkes.

relse. Det skulle i utgangspunktet være autentisk i gjenoppbyggingen, også på områder som ikke var synlige. Det skulle svært vektige grunner til for å sette antikvariske hensyn til side. For Fartøyvernssenteret ble Hestmanden viktig for dannelsen av en restaureringskultur. Erfaringen til de ansatte kom i utgangspunktet fra skipsreparasjoner og skipsbygging på den ene siden og kulturfaglig håndtering av mindre trebåter og landfaste kulturminner på den andre. Restaurering av store skip stiller andre utfordringer og med Hestmanden ble ny kompetanse bygget opp. Underveis ble det klart at både sikkerhetsfaktorer, og i enda større grad kostnadshensyn, kom til å få større plass enn det vi i utgangspunktet jobbet ut fra. I 2002 var skroget ferdig opp til hoveddekk og Hestmanden kunne dokkes ut en periode for å gi plass for andre prosjekt.

Seilende museum

Neste milepæl var tette dekk og dermed fjerning av det skjemmende midlertidige overbygget, eller geitefjøset som det til tider ble kalt. Det var en oppfatning om at med arbeidene i bunn og skutesider var en stor del av stålarbeidet tilbakelagt. Men det forelå ingen helhetlig tilstandsvurdering av skipet og tilstanden på dekkene var ikke undersøkt. Da det kom pålegg fra sjøfartsmyndighetene om å skifte så å si hele hoveddekket, ble veien frem til neste milepæl lengre enn noen hadde drømt om. Lugarinnredningen måtte ut, dørkbelegget meisles opp og utstyr og rør i maskinrommet under dekk måtte fjernes for tilkomst. Deretter

var det å gå løs på plater, spant, knær og dekkshjelker. Vi startet i akterenden og fremfor å fullføre arbeidet helt til baugen ble milepælen justert til tett og avdekket akterskip. Forskipet måtte med andre ord vente.

Forbindelsen mellom Hestmanden og Bredalsholmen var nær, og mange hadde nok problemer med å skille institusjonene fra hverandre. Samrøre var en mindre flatterende betegnelse som senere dukket opp. Når Hestmandens fremtid ble diskutert var Bredalsholmen med. Det måtte penger til drift, og for et lasteskip som Hestmanden ville turer på fjorden med feststemte mennesker neppe være et godt alternativ. En avtale mellom Stiftelsen Hestmanden, Riksantikvaren og Kulturdepartementet i 2006, sikret driftstilskudd og midler for å tilrettelegge skipet for formidling. Målet om et seilende skip ble stadfestet, og det ble akseptert ombygginger i et avgrenset område for å kunne ta imot publikum. Riksantikvaren skulle stå for restaurering og Kulturdepartementet skulle gjennom Vest-Agder-museet stå for formidling og drift. Både lasterom og lugarer skulle fylles med utstillinger om sjøfolk og skip, med vekt på krigsseilerne under andre verdenskrig. Avtalen representerer ett første skritt mot adskillelsen mellom skip og fartøyvernssenter.

Krise

Det så lyst ut i forhold til Hestmandens fremtidige skjebne, men kalddusjen kom da budsjettet for restaureringsarbeidene viste seg ikke å holde mål ved utgangen av 2008. Da budsjettet sprakk var det dels fordi det aldri hadde vært utført

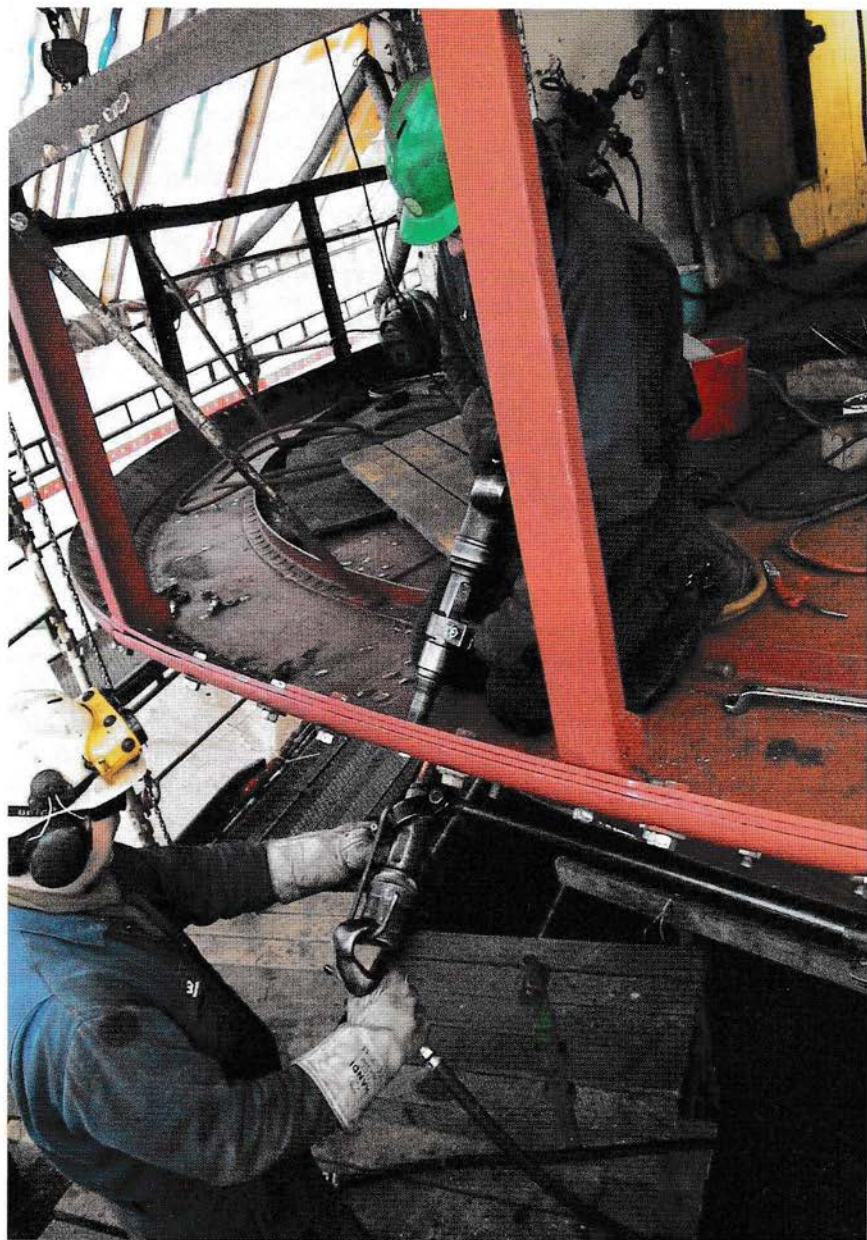
tilstandsanalyse på skipet. Det er nevnt at utskiftingene på hoveddekk kom som en overraskelse. Likedan ble det med hudplatene over hoveddekk. Etter en inspeksjon fra Veritas i 2007 var det god grunn til ny bekymring. Flere plater og spant måtte ut. En annen årsak til at budsjettet ikke holdt, er at avtalen med Riksantikvaren og Kulturdepartementet i praksis innebar en fastpris på de resterende arbeidene. Alt arbeid var tidligere utført på timebasis, og Bredalsholmen manglet både verktøy og erfaring fra å måle fremdrift i forhold til budsjett. For hvert arbeid som ble utført ble det brukt flere arbeidstimer enn forutsatt. Men det var ikke bare Bredalsholmen som var uforberedt. Heller ikke Riksantikvaren som bidragsyter tok konsekvensene av at det forelå en avtale om fastpris. Antikvariske utfordringer ble møtt som tidligere. Når en overbordventil ikke kunne repareres eller tilsvarende ikke kunne anskaffes, ble det avtalt å støpe ny. At det ikke var rom på budsjettet, ble mindre vektlagt. Når dokumentasjonen kunne fortelle at det sto en donkeykjele om bord i 1947 som nå var borte, ble det bestilt ny kjele, selv om den ikke var med i budsjettet. Slik hadde samarbeidet mellom fartøyvernssenter og Riksantikvar foregått siden 1995, og slik fortsatte det. En avtale om fastpris på de premissene som i praksis forelå var i beste fall svært problematisk. Resultatet ble oppvaskmøter og halvannet års stillstand. Krisa kom et halvår etter at akterskipet var avduket med storslått markering på nye tredekk, lagt av Hardanger Fartøyvernssenter.

Krisesituasjonen i 2009 rammet

begge institusjonene som tidligere var så sammenvevd, og som ved mange andre kriser fulgte omstrukturering og fornyelse. Hestmanden og Bredalsholmen kom etter den tid til å operere med egne agendaer. Og selv om Bredalsholmen fortsatt sto for både ideer og løsninger, ble fastpris og forhandlinger den nye hverdagen.

Skip ved kai

Fugl Phønix er kanskje ikke det rette begrepet. Noen hevder at Hestmanden ble vingestekket. Restaureringen fikk i alle fall en ny giv, og i siste fase fikk verftet også kontroll over kostnadene. Riksantikvaren avsto å gi penger til seilende skip, og Bredalsholmen presenterte et tilbud på et skip uten fungerende maskin og dampdrevet utstyr, og bare delvis innredet, et mål som kunne gjøre det mulig å formidle Hestmanden fra en fast kaiplass, og som kanskje kunne danne grunnlag for en videreføring på et senere tidspunkt. I 2010 kom restaureringsarbeidene i gang igjen. Riksantikvaren var fortsatt hovedbidragsyter, men Vest Agder Fylke som hadde vært støttespiller gjennom hele prosessen, også økonomisk, kom nå tyngre inn med midler. På hoveddekk og videre opp skutesidene til spardekket, ble det valgt enklere løsninger. Plater med rusttæring fikk stå igjen, ettersom sjødyktighet ikke lengre var et mål. På det store lastedekket forut ble det lagt over to og en halv kilometer dekksp plank, og etter noen heftige diskusjoner om alternative og moderne natemetoder, ble det lagt hamp og bek i like mange kilometer med nat. Uavhengig av det pågående restaureringsarbeidet, ble



Hekken er en del av skipets mer kompliserte konstruksjoner, med dobbelkrumming av plater og skjeving av vinkler. I stedet for å benytte mothold om bord mot klinkeren på utsiden, klinkes det her fra begge sider. Dermed oppnås en jevnere avrenning i rennestein rundt hekken.

formidlingsansvaret for Hestmanden overført fra Vest-Agder-museet til Stiftelsen Arkivet, som gjennom andre tema har stort fokus på 2. verdenskrig. Driftsansvaret for skipet beholdt eierstiftelsen selv.

lom antikvariske løsninger, sjøsikkerhet og økonomi har flyttet seg underveis, og at bunn og topp er preget av hver sin «tidsånd». Skipet sjøsettes på 100 års dagen for stabelavløpet den 23. sept. 1911, og overrekkes eierne to

Målet for landets foreløpig største fartøyvernprosjekt var et restaurert skip som kunne fortelle historier.

Hestmandens originalrigg var det lite igjen av, og en historisk korrekt kopi ville være kostbar. Økonomi hadde nå fått en annen rolle enn tidligere og Riksantikvaren åpnet for å sveise master og bomposter, selv om disse tidligere var klinket. Det medførte naturligvis diskusjoner i fartøyvernmiljøet. Her var det brukt store resurser på å restaurere skipet etter en relativt høy antikvarisk standard, selv på steder der ingen kunne se hva som var gjort, for så tilslutt å sveise riggen, kanskje det mest iøynefallende stedet om bord. Bredalsholmen la frem et kompromiss. Mastenes nedre del og de fire bompostene ble klinket, mens mastenes øvre del ble sveiset. Det er avgjort en løsning som styrker den antikvariske utførelsen, men først og fremst er det en løsning som tar visuelle hensyn.

Målet for landets foreløpig største fartøyvernprosjekt var et restaurert skip som kunne fortelle historier, et minnesmerke over krigsseilere og norsk kystfart. Dette har vi nå fått, om enn noe redusert i forhold til en del forventninger. Dersom arbeidet nå følges opp av en tilrettelegging for publikum, er skipet restaurert til et nivå som gjør det egnet til formidling. Vi må leve med at balansepunktet mel-

måneders senere på 100 årsdagen for overleveringen fra Laxevaags Maskin og Jernskibsbyggeri til Vesteraalen Dampskibsselskab. Forhåpentligvis vil en aktiv formidling bidra til ny interesse for en senere videreføring, kanskje til seilende skip.

For Bredalsholmen har Hestmanden vært kilde til kunnskap innen et fagfelt vi på forhånd viste lite om. Det er bygget opp kompetanse om håndverk, restaurering, dokumentasjon og planarbeid. I prosjektets siste fase har fartøyvernssenteret også vist at de økonomiske utfordringene kan håndteres. I tillegg har fartøyvernet for øvrig tatt noen av erfaringene til følge. I den nye fartøyvernplanen er det lagt vekt på at det å undersøke, og skaffe kunnskap om skipets tekniske tilstand, er avgjørende før et omfattende restaureringsprosjekt settes i gang. Det er sagt om Hestmanden og flere andre restaureringsprosjekt; hadde vi kjent til totalkostnadene på forhånd, ville det aldri blitt gjennomført. Nå er tiden inne til først å utrede kostnadene, for deretter å møte dem i gjennomføringen.

Svein Vik Sæghus er ansatt ved Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter, og har fulgt restaureringen av Hestmanden siden 2000.

RIKSANTI- KVARENS SYN PÅ PRO- SJEKTET

Hos Riksantikvaren finner vi «Seksjon for fartøy og tekniske kulturminner», avdelingen som skal forvalte vår arv som sjøfart- og industrinasjon. Et av avdelingens største prosjekter er nettopp «Hestmanden», som nå nærmer seg, håper vi, en foreløpig avslutning. Hvilke erfaringer er så høstet i prosessen? Leder for seksjonen, Alexander Ytteborg, snakker villig og entusiastisk om dette.

Av: Georg Jensen

«Hestmanden» er landets største fartøyvernprosjekt. Nå som det snart er ferdigstilt, kan du si hva det har betydd for fartøyvernarbeidet?

Det har gitt fartøyvernarbeidet større oppmerksomhet. Det har blitt en heldig forbindelse mellom minnesmerket over krigsseilerne og fartøyvern. Vi kan da også vanskelig tenke oss noe

mer egnet til å fortelle krigsseilernes historie enn «Hestmanden», uteseiler gjennom to verdenskriger og en legende på kysten i fredstid. Istandsettingen av Hestmanden blir altså noe langt mer enn å bevare et fartøy, vi reiser samtidig et minnesmerke.

I den perioden «Hestmanden» har vært under restaurering ved Bredalsholmen, altså fra 1995 til i dag, har bevilgningene til fartøyvern har øket fra nærmere 12 til 42 millioner. Selv om mye av dette har gått til «Hestmanden», har også den generelle og varige økningen vært betydelig. Vi ser altså en gradvis harmonisering mellom fartøyvern og annet kulturminnevern.

Ringvirkningene er også tydelige. «Hestmanden» var den første kunden ved Bredalsholmen, og verftet ville ikke blitt bygget opp til det nå er uten Hestmanden. Se også på planene i Kristiansand for Porto Franco, en hjemmehavn for byens store veteranskip. Der kan vi også vise til «Hestmandens» behov.

Hvilke erfaringer har Riksantikvaren høstet av prosjektet?

Vi har sett at prosjektet er i ytterkant av det vi kan make innen fartøyvern, både på grunn av økonomien og det at det er for stort til å mobilisere frivillig engasjement. Vi må altså inn i et politisk landskap, både nasjonalt og regionalt for å få det til. Her har krigsseilermønumentet vært det nasjonale, og ringvirkningene på Sørlandet det regionale argument. Det er vel bare «Hestmanden» som har kvaliteter som berettiger til et slikt engasjement.

Størrelsen gjør som nevnt at det

ikke er noe for en gjeng entusiaster, det blir et «offentlig» prosjekt. Her har antagelig ikke avklaringen av roller og ansvarsområder vært god nok. Hvem er eier, bestiller, utfører, hvem styrer prosjektet og hvem betaler? Alle svarene har tilsynelatende vært «det offentlige». Det er for svakt i et prosjekt til over 100 millioner.

Hvordan kan disse erfaringene brukes på andre prosjekter?

Det er fire hovedfelt vi må arbeide grundig med før vi setter i gang. Det er ikke skarpe grenser mellom dem. Likevel kan det være en nyttig inndeling for å klargjøre både tanker og argumenter. La oss ta dem punktvis:

Formål

Om vi nå vil ta fatt på et bevaringsprosjekt, må vi spørre: Hvorfor har vi valgt nettopp dette fartøyet? Hvilken

historie kan det fortelle, og har det en kvalitet eller autentisitet som gjør at det kan fortelle denne historien? En gammel båt kan oftest fortelle mange historier. Hvilken skal vi velge, og må fartøyet endres eller restaureres tilbake til noe det ikke er for å kunne fortelle? Her har vi bunkevis med kompromisser. Tenk bare på «Hestmanden». Den er gråmalt som en Nortraship-båt for å kunne fortelle om krigsseilerne, men restaurert til 1947-epoken for å kunne bevare mest mulig av det autentiske.

Strategi

Strategien skal beskrive veien mot målet. Da kommer en lang rekke spørsmål: Hvilke ressurser har vi, i form av arbeidsvillige entusiaster, sponsorer, kunnskap, verkstedtilgang? Hvilke muligheter har vi for senere drift og inntjening? Hvilket fartsområde er aktuelt, og hvilke sikkerhetskrav må vi underkaste oss? Noen av svarene bør vi få



hos Skipskontrollen, en direktoratkollega av Riksantikvaren, og en krevende og utfordrende samarbeidspartner.

Kostnader

Utsagnet «tid er penger» gjelder tilsynelatende ikke i vår bransje. Ting tar tid, lang tid. Likevel må vi, særlig overfor sponsorer, kunne vise til kostnads- og tidsplaner som holder. For et helt prosjekt kan vi vanskelig få til det, men for avgrensede, mindre deler, særlig der vi kjøper tjenester, er vi nødt til å følge slike planer.

Prosjektstyring

Prosjektstyring er en vanlig arbeidsform innen næringslivet, og her finnes både retningslinjer og erfaring. På samme måte som for kostnader må vi styre de tjenester vi kjøper, men hva med dugnadsarbeidet? Vi kan ikke styre en dugnadsgjeng på samme måte som vi styrer en bedrift. Her ligger dugnadsarbeidets egenart og styrke: vi arbeider fordi vi har lyst, ikke fordi vi må.

På hvilken måte vil erfaringene påvirke fremtidig fartøyvern?

«Hestmanden» er et så spesielt prosjekt at erfaringene ikke uten videre kan overføres. For den videre drift må vi nok til utenlandske museumshavner for å få ideer. For andre endringer i fartøyvernet er det vanskelig å si hva som skyldes «Hestmanden», hva som kommer av generell tilnærming til andre felt av kulturminnevernet og hva som er en følge av annen utvikling.

De siste årene er en rekke fartøyer, hovedsakelig ferjer, fredet. Nå står også andre grupper for tur til vurdering.

En fredning betyr et sterkere vern, ved at staten vil føle et sterkere ansvar for fartøyet. Det kan bety driftsstøtte der det er små inntektsmuligheter, og annen hjelp som kan avlaste ildsjelene. Noen form for «overstyring» tror vi ikke det blir, formålet med vern endres jo ikke. Støtten kan derimot føre til at vi unngår uheldige kompromisser der vi gir avkall på autentisitet for å øke inntjeningsmulighetene.

Den «regionaliseringen» av fartøyvernet som er foreslått, betyr at fylkeskommunene skal behandle saker som vedrører de vernede båtene, mens Riksantikvaren beholder de som er fredet. Da kommer vi også på linje med øvrige deler av kulturminnesektoren. Om hvert fylke skal bygge opp slik kompetanse, eller om flere samarbeider, er ikke ferdig diskutert.

Vi har også oppgaver som ennå ikke er løst: Vi må få til et bedre samarbeid med Skipskontrollen, vi må få til en ordning med opplæring av maskinmannskaper og vi må finne kombinasjonsløsninger med frivillig og lønnet mannskap. Dette er hva vi kan kalle interne utfordringer. De eksterne er at mens fartøyvernet har vokst og fått anerkjennelse som verne-disiplin, har også samfunnet endret seg. Det er nå færre sjøfolk, færre verft og en helt annen teknologi enn for bare noen tiår siden. Avstanden mellom den fortiden vi skal bevare og nåtiden er altså blitt større.

Den store utfordringen blir da å bevare entusiastenes innsats i fartøyvernet. Uten dem er det ikke grunnlag for Riksantikvarens hovedfilosofi: at flåten av veteranskipp skal vernes gjennom bruk.

HEST- MANDEN DOKKER UT

Av: Georg Jensen

Foto: Endre Wrånes, Bredalsholmen

Den 23. september, på hundreårsdagen for stabelavløpningen i Bergen i 1911, ble «Hestmanden» trukket ut av dokka på Bredalsholmen. Ikke helt ferdig, men så ferdig at den kan starte sin nye gjerning som historieforteller. Begivenheten ble markert med taler av fylkesordfører, styreleder, men først og fremst av miljøvernminister Erik Solheim. Alle som har bidratt fikk ros. Om ikke Veteranskibsklubben ble nevnt direkte, tar vi likevel vår andel av rosen. Dette

var først og fremst krigsseilernes dag. De var representert ved Søren Brandsnes, som har vært aktiv i arbeidet med båten helt siden den kom til Kristiansand.

Solheim nevnte i sin tale at skuta mangler propell, og understreket dermed at restaureringsarbeidet ikke er fullført. Det er det først når skuta kan gå for egen maskin, langs hele kysten, og dermed bli hele Norges krigsminnesmerke.

Formidlingen av «Hestmandens» historie vil stiftelsen «Arkivet» ta seg av. Den er et senter for historieformidling og fredsbygging. De holder til i det tidligere Statsarkivet i Kristiansand, en bygning som under krigen var Gestapos hovedkvarter på Sørlandet. Bygningen og «Hestmanden» vil utfylle hverandre og være ypperlige arenaer for senterets virksomhet.

Det første eksemplet på formidlingen får vi den 22. november, hundre år etter at «Hestmanden» ble ferdigstilt. Da skal det være dåp på nytt, stor markering i Kristiansands nye kulturhus, og da kommer kongen.





Hestmanden males i krigens farge. Et kontroversielt valg ut fra antikvarisk synsvinkel, men symbolverdien for et minnesmerke over krigsseilerne blir ivaretatt.



Miljøvernministeren taler.

HEST- MANDEN I NORDSJØ- FART

Da «Børøysund» var i Nord-Norge i 1998 traff vi flere som hadde seilt med «Hestmanden». En av dem var Torbjørn Kjørstad fra Langøya i Hadsel. Han hadde fotoapparat mens han var på «Hestmanden», og han brukte det flittig de to årene han sto om bord. Av de i alt 26 bildene han gav oss, har vi valgt ut noen få.

Av: Georg Jensen

Foto: Torbjørn Kjørstad

Den 13. mai 1950, fem dager etter at han fylte 15 år, mønstret Torbjørn på «Hestmanden». Etter sjøguttskole på skoleskipet «Brand IV», forgjengeren til den lange rekken av «Gann»-båter, var han klar for sjølivet. Han startet som dekksgutt, men ble senere smører og så fyrbøter. Det begynte med den velkjente kystfarten, men konjunktorene endret seg, og 8. januar 1951 gikk «Hestmanden» på nytt inn i utenriksfart. Det startet med en last cellulose fra Sarpsborg til Danmark, og fortsatte på Østersjøen og Nordsjøen. De hadde flere turer

med filler (tøyballer) fra Antwerpen og Rotterdam til et spinneri i Stettin. Returlastene var fra Gdynia og Gdansk. En av lastene var kull for les Tresport i Frankrike. I Holland og Belgia lastet og losset de som regel med kaikraner. I Polen (tidligere Tyskland) var det store ødeleggelser og kaikraner manglet. Lasting og lossing foregikk delvis med trillbårer. Det ble også et par turer fra Egersund til London med sildemel.

Torbjørn var minst av maskinfolkene og måtte inn i trange rom som fyrganger og donkeykjele når det var behov. På donkeykjelen krøp han inn mannhullet, rundt hele hvelvingen innvendig og ut mannhullet igjen. Det var for trangt til å snu inne på kjelen.



Familiehygge på luka. Maskinsjef Bakkejord fra Risøyhavn og hans kone, messepike Lise Bakkejord.



Mannskapsbilde, antagelig tatt i Antwerpen. Fra venstre stuerten, en matros og en fyrbøter. Navnene er ikke kjent.



Samling på akterdekket. Foran fra venstre jungmann eller lettmatros Asbjørn Pedersen fra Slåttnes i Hadsel, kaptein Tolo og fyrbøter Arne Nilsen fra Kjerringvik i Eidsfjorden. Bak fra venstre Harald Olsen fra Kvitnes, Viggo Hokland fra Hokland på Hadsel og Reidar Myrvold fra Gjerstadveien på Langøya. Bildet er tatt i Kielerkanalen.

FRAKTE- SKUTA EKAR I HAUGE- SUND

Siden EKAR kom til Haugesund vinteren 2005, har restaureringen gått jevnt og trutt fremover ved hjelp av stor andel dugnadsinnsats.

Av: Trygve Eriksen jr.

Det har fra første dag vært prioritert at båten skal se presentabel ut utenfra uansett tilstand. Dette kommer vel med ettersom båten har fast stasjon på et godt synlig sted i Smedasundet på Haugesunds Indre havn; nærmere bestemt ved Stiftelsen Haugesjøens sjøhus på Kortanes hvor EKAR har selskap av hardangerjakten JOHANNE KARINE og hønerævsjøytten KAIA. Sammen bidrar dette kystkulturmiljøet med båter og sjøhus svært positivt i bybildet og vi har aldri hørt annet enn gode ord om prosjektet fra omgivelsene.

Dugnadsarbeidet er lagt opp med fast ukentlig dugnad året rundt. I sommerhalvåret foregår også mye arbeid utenom ettersom laget nå har en stabil

gjeng med arbeidsføre pensjonister som ønsker dette. På dugnadene møter jevnt 5-10 personer. De aktive medlemmene har nesten alle yrkesbakgrunn som på en eller annen måte er relevant for restaureringsarbeidet. Det er en likevel en påtakelig utfordring at unge folk faller fra og at verving av nye medlemmer går trått. Med båten i ikke-brukbar forfatning, ribbet for innredning og store deler av året beliggende i Dåfjorden på Stord er det kan hende ikke så rart, men vi håper dette vil snu seg etter hvert.

EKARs undervannsskrog viste seg etter ankomst i Haugesund å være i mye verre forfatning enn ventet. Faktisk så ille at tanken på at vi hentet båten i Trondheim vintersdagen og gikk den hjem for egen maskin i dårlig vær dukker opp rett som det er. Båten gikk rett på slipp på Ytraland på Karmøy etter hjemkomst. Her satt vi på en dobling, ny anoder og stoffet båten opp etter beste evne, men rusten brøt ikke uventet snart gjennom. Sommeren 2005 ble alt over dekk inkludert rekker sandblåst og malt opp på dugnad og båten har siden sett fin ut. I desember 2007 gikk vi i dokk ved verftet Aibel i Haugesund som en av de minste båtene som noen gang har vært i dokken. På daglig dugnad et par uker i strekk sandblåste vi så utvendig skrog og malte dette opp til lav kostnad (sand, maling, anoder og noe leie av utstyr). Dette var strengt nødvendig for å bli kvitt pågående korrosjon bla. i vannlinjen, få malt opp båten i system som holdt korrosjonen i sjakk og få oversikt over skrogets tilstand. Samtidig visste vi kunne komme til å blåse hull der platene var for tynne. Selvsagt ble det



verre enn vi kunne forestille oss, med et tredvetalls blåste hull som ble midlertidig reparert med doblinger. Deretter et års tid med venting på slippørn i Dåfjorden for plateskift. Tilskudd fra RA til dette arbeidet var på plass våren 2008, men høyt aktivitetsnivå og kun én slipp i Dåfjorden gjorde at vi likevel måtte vente til november 2008 før vi sto på plass og arbeidet var i gang. Deretter kom vi et betydelig steg videre ved at alle hudplater med spant og bunnstokker under BB-side av lasterommet ble byttet ut i Dåfjorden. Til tross for ganske omfattende innsats for å kartlegge skrogets tilstand måtte vi bare innse at platene var enda dårligere enn vi hadde regnet med. Dessverre måtte vi, igjen på grunn av verftets kapasitet, gå på sjøen med SB-side like dårlig som før og med nye doblinger over et par lekkasjer i maskinrommet. Sommerhalvåret lå båten derfor i Haugesund. Høsten 2010 gikk så EKAR igjen til Dåfjorden

for utskifting av bunnstokker, spant og hudplater under lasterommets SB-side. Da båten gikk på sjøen igjen var bunnen av lasterommet i sin helhet fornyet med spant, bunnstokker og hudplater. Kun Kjøll og kjøllplater er tilbake fra originalt. Vel vitende om platetykkelsene i bunn var det lite hyggelig å måtte gå på sjøen igjen uten å ha byttet plater vi vet er elendige i maskinrommet. EKAR gikk så til Haugesund og ligger i skrivende stund på Kortanes og avventer ny tur til Dåfjorden for videre plateskift, forhåpentlig alt dårlig i maskinrommet denne gang.

I sommer har dugnadsinnsatsen om bord konsentrert seg om å få på plass mesanmasten som ble demontert før forrige tur til Dåfjorden og restaurert innendørs i vinter. Videre har sveisere i laget lagt ned stor innsats i å bytte båtdekket over casingen som var til dels fraværende under mange lag med malt tjærepapp med store lekkasjer i

innredningen som resultat. Deler av casingen stammer fra ombygningen fra fiskefartøy til fraktestartøy i Tyskland i 1928. Trolig stammer deler av båtdekket over bakre del av casingen fra den gang. Dette dekket har trolig i flere årtier vært helt bortrustet, men stadig nye lag med tjæreapp har vært brukt til å dekke hullene i dekk. Nå er dekket helt og tett for første gang på sikkert 30 år. Videre har snekker i laget arbeidet mye med styrehus og bestikk.

EKARs behov fremover er primært å få byttet resten av de dårlige hudplatene inkludert spant i akterskipet. Kollisjonsskottet forut er papirtynt

og har ikke fungert som et tett skott på mange tiår pga fravær av tett dør. Skottet er for øvrig det originale fra 1915 som er flyttet forover ved ombygning til fraktestartøy i Norge. Utskifting av dette slik at skroget deles i tre tette rom er også et sentralt behov. Etter dette er det tredekk med rennesteiner og dekkssbjelker av stål som er neste trinn. Lukekarmen står i dag på dekkssbjelker som er rustet av i skutesidene slik at hele stasen henger i dekksp plankene.

Skulle du bo i eller ved Haugesund og ønske å være med på restaureringen av EKAR har vi dognad hver mandag kl.18. Møt bare opp, om ikke annet for en prat.



FERJEKIOSKEN.NO

Ny bok fra Fusa Dampskibsexpedition:

Dar kjem dampen – med post

Av Arne Eriksen og Audun Hanstveit

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

MS JØSEN- FJORD ER KOMMET HJEM

Av: Christian Fr. Wyller

Foto: Andelslaget MS Jøsenfjord

Siden midten av 1800-tallet har det vært lokalrutebåter som har trafikkert Ryfylkefjordene og gitt forbindelse til Stavanger. I årenes løp har ulike skip pløyd fjorden – mest kjent er nok fjordbussene som ble konstruert av teknisk direktør Thorsen i Stavangerske rett før krigen. Dessverre er ingen fjordabåt bevart – hittil.

Men rett før jul ble det kjent at MS Jøsenfjord vansmekket som husbåt i Nederland og var til salgs for kr. 35.000. En gjeng entusiaster skaffet midler til å dra til Schagen og ta henne i øyesyn. Vakker var hun ikke, men i forbausende god stand. Og hovedmotoren – den eneste fire sylinders Rubb – kom igang på første forsøk!

Vel hjemme ble det innkalt til folkemøte med stort oppmøte og «Andelslaget MS Jøsenfjord» ble stiftet i februar. Målsettingen var å få skipet hjem og det lyktes over all forventning. I løpet av noen uker ble det samlet inn 700.000 kroner og Jøsenfjord ble overtatt 8. april. I påsken drog åtte mann til Nederland for å få skipet dokksatt, sjekket og få ordnet med slep. Men siden Nordsjøen oppførte seg som en jaget politiker (la seg helt flat), besluttet man å gå for egen maskin. Og lykken stod den kjeke bi – etter 48 timers problemfri seilas kunne Jøsenfjord fortøyes i Sandangervågen på Randøy – midt i sitt tidligere fartsområde.



RISØR TREBÅT- FESTIVAL

**Et naturlig valg for årets
sommertur med stålskipene D/S
Børøysund og D/S Styrbjørn.**

Av: Rolf Nordby

Foto: Anne Alm Thorstensen

«Skal dere til Trebåtfestivalen i Risør i sommer?» Mange kikket på våre stålskip og undret seg litt over at vi skulle delta på en slik festival. De så for seg et stevne med furu, eik og mahognyentusiaster som fnyser foraktlig over alle andre byggematerialer for båter, spesielt plast. Et kossestevne for snekker og skøyter.

Men Trebåtfestivalen i Risør er så uendelig mye mer enn et slik kossestevne. De senere årene er det blitt jobbet godt for å gi stevnet en bredde som favner mange temaer innen kystkulturen. Man har ønsket å involvere byen Risør i stevnet og gi ringvirkninger for byens øvrige frivillige organisasjonsliv. Det skal være et tilbud til byens innbyggere og besøkende til å oppleve både flotte båter, utstillinger, foredrag med maritimt preg, konserter og folkeliv. Noe for hele familien, og derfor er det lagt inn flere barneaktiviteter som sjørøvercruise, knutekurs og klatrevegger. Programmet for de fire dagene

hadde 80 poster. Alt fra regattaer, historisk draktparade, åpne turer med D/S Børøysund og D/S Styrbjørn,, foredrag av Eivind Lande, whiskysmaking, omvisning på båtbyggerier, til konserter med bl.a. Odd Nordstoga og Vamp. Festivalledelsen synes å ha lykket godt med sin breddesatsing, her var det noe for enhver. De anslår at ca 13.000 personer besøkte stevnet. Riktig nok var dette en liten tilbakegang i forhold til fjoråret. Men en slik tilbakegang hadde de også med været. Som for sommeren ellers i Norge var det av og på hele tiden, med bra vær torsdag og lørdag, mens fredagen og søndagen var svært så grisevåte. Slik virker vesentlig inn på besøksantallet.

Festivalen skal også vise det maritime Risør, med byens lange og omfattende sjøfartstradisjon. Kanonjolla «Øster Riisør III» hadde som vanlig en sentral rolle under stevnet, de fleste tilseilende ble hilst hjertelig velkommen med hurrarop fra jollas glade mannskaper, ikledd tidsriktige uniformer. Spesielt for året var at bryggkantene var «smykket» med biter av kjølen fra barken Latona, som forliste i innseilingen til Risør i 1902. Dykkere fra den lokale klubben hadde hentet opp disse gjenstandene til berikelse av festivalen.

Trebåtfestivalen kaller seg Dugnad-festivalen. Og det er i sannhet litt av en dugnadsinnsats som ligger bak et slik arrangement. Her er det mange ildsjeler som trår til på frivillig basis, hvilket er helt nødvendig for å få det hele i land økonomisk. Festivalen må leie inn mange personer til forskjellige oppgaver som bl.a. vakthold og parkering. Disse oppgavene går til lokale idrettslag og

foreninger, som stiller med sine frivillige, mens leieinntektene går til lagene og foreningene. Disse ringvirkningene av festivalen er positive for hele frivillighetsarbeidet i Risør.

Svært positivt var det også at festivalledelsen har satset på yngre krefter og etablert en egen ungdomsgruppe av frivillige. Som et trekkplaster ble alle unge festivalfrivillige invitert på en seiltur til Skagen med «Risør II». Slik skal det gjøres, slik skaper en entusiasme hos de yngre generasjoner for arbeid innen kulturbevaring, slik sørger en for å skape miljø som de unge kan identifisere seg med og føle seg hjemme i. Det er ikke til å benekte at det store gross deltagere på festivalen ellers har et litt aldrende preg.

Festivalen hadde besøk av ca 150 båter, og det var mye forskjellig å se, fra

minesviperen Alta til de lekreste smykkeskrin av noen småbåter. Og fellesnevneren for de aller fleste var: Mye arbeid. Det kunne vært artig å vite hvor mange arbeidstimer som ligger samlet bak alle disse båtene. Man kunne drive en temmelig stor bedrift av denne arbeidsinnsatsen.

I tillegg var det ca 50 utstillere med varierte maritime temaer. For oss i Norsk Veteranskibsklub var det spesielt hyggelig å møte igjen «gamleredaktøren» Thor, med sin Lise. Han hadde stand ved våre båter, han viste stilte ut en del av sine fantastiske flotte modeller. Dette ga oss en god anledning til å invitere dem begge til en festmiddag på akterdekket på D/S Børøysund, der vi samlet kunne gi uttrykk for den takk vi skylder Thor for hans formidable innsats for Dampskipsposten gjennom ca



«Gamleredaktøren» Thor Hansen med en av sine fine modeller. Kan den være av briggen «Albertine»?



Modellsnekker Bjørn Anderssen viste hvordan han laget støpmodellen til halegattet på «Styrbjørn».

80 nummer av dette organ. Karaffelen han fikk, med begge vår båter inngravert, er bare en bitte liten fortjeneste for dette arbeidet..

Årets tema på festivalen var «Fra seil til damp». Og hva var da mer naturlig enn å spesielt invitere D/S Børø Sund og D/S Styrbjørn til stevnet. Vi ble selvfølgelig plassert ved Dampskipsbrygga og representerte den ene delen av temaet, ved å holde åpne båter og seile tur for publikum. Vi skulle egentlig seilt to slike turer, men fredagen var så våt at nesten ingen følte seg tiltrukket av en tur i det våte element. Lørdagen derimot, ble en festdag på sjøen, med et begeistret fulltallig publikum på begge våre båter, i nydelig sommervær. Da var det godt å være mannskap også. I

det hele tatt hadde mannskapene på våre båter gode dager i Risør, mye å se av båter og utstillinger, fine konserter, godt med utesteder og gode samvær. En passe blanding av arbeid og fornøyelse.

En tradisjon på Trebåtfestivalen er søndagens pris- og premieutdelinger, for regattaseiere, beste utstillere, best restaurerte båt m.m. For oss var det en stor glede og inspirasjon at den meget kompetente juryen valgte å gi prisen for best restaurerte båt til D/S Styrbjørn, mens Norsk Veteranskipsklub fikk juryens hederspris for det formidable og dyktige arbeid som er nedlagt for å ta vare på våre to flotte veteranfartøyer. Vi elsket hvert godord vi fikk – og synes også det er litt fortjent.

Vi vant også den uoffisielle Bacalao-

prisen.. Eivind, Magnar og deres gode hjelpere laget en fem stjernes bacalao-kjempegryte, som ble servert om bord på D/S Børøysund til festivalens hovedtilstelning for komiteen og spesielt inviterter fra kultur og sponsorer. Servert av båtens effektive kelnerkorps. En stor suksess som høstet lovord i en slik grad at vi promte ble ønsket hjertelig tilbake ved neste års festival, som stevnets egen

bacalaobåt. Det hadde vært en god ide for klubbens økonomi?

Det ble en av de korteste sommer-turene vi har hatt, men man behøver ikke reise langt for at det skal bli bra. Våre nærområder fortjener også besøk av våre båter. Og den beste suksessfaktoren i år var etter min mening at våre to båter igjen var i samseilas. Det gjør godt for mannskapsmiljøet.

VIL DU HA HESTMANDEN PÅ VEGGEN?

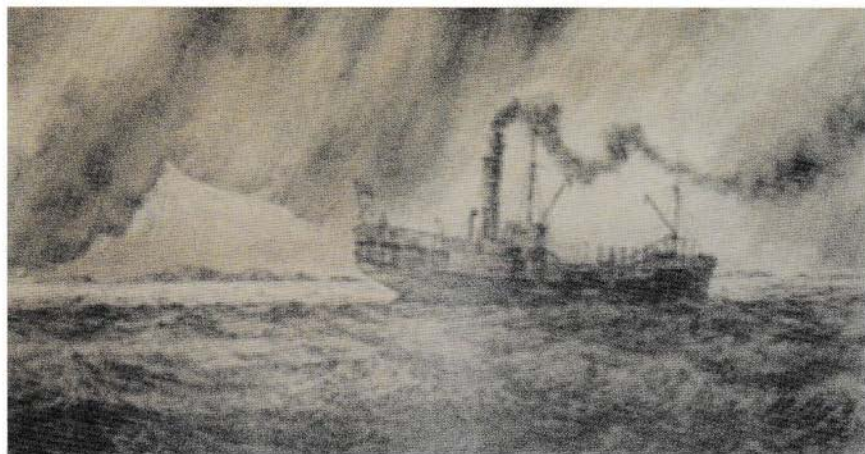
Norsk Veteranskibsklub har i flere år solgt litografier av kjente, norske kunstnere. Litografiene ble i sin tid gitt som gave til Veteranskibsklubben og alle inntekter fra salget går til istandsetting og restaurering av våre skip. Vi vil i år – i anledning DS Hestmandens 100-års jubileum - spesielt trekke frem Karl Erik Harrs kjente og meget flotte litografi av skipet i leia med øya Hestmannen i bakgrunnen.

Litografiet er i grått/rosa med bilde-mål 590 x 340 mm . Det er trykket i et

opplag på 200 eksemplarer og vi har nå kun 5 igjen for salg. Litografiet inngår i NVSKs kunstmappe og må kjøpes som en del av denne. Kunstmappen består av ytterligere 4 trykk med maritime motiver av meget anerkjente, norske grafikere: Dag Rødsand, Bjørn Willy Mortensen, Geir Kleppan og Hans Gerhard Sørensen.

Prisen for mappen med fem trykk, inklusive Harrs Hestmanden-bilde er NOK 7 500,00.

www.nvsk.no/om-nvsk/kunstfondet



NYTT FRA VEST- LANDET

MF FOLGEFONN TIL- BAKE I HARDANGER

Av: Harald Sætre

Foto: Harald Sætre

Hardanger Fartøyvernssenter i Norheimsund har fått ein ny attraksjon. Søndag 15. mai i år markerte Alexander

Ytteborg, leiaren for Seksjon for fartøy og tekniske kulturminne hos Riksantikvaren, at MF Folgefonn no er freda. Den gamle ferja vart bygd for Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD) i 1938 og gjekk i rutefart i Hardanger og Sunnhordland fram til 1979. I 2010 vart ho kjøpt av Hardanger og Voss Museum og frakta heim frå London der ho hadde tent som klubbhus for ein båtklubb i 30 år. Heimferda skjedde om bord i eit av Eide Marine Service sine tungløfteskip.

Om lag 500 menneske hadde funne vegen til fartøyvernssenteret denne søndagen. Ved kaien låg og to andre HSD-båtar, DS Stord I (1913) og MS Granvin (1931). Frå Bergen, Odda, Kvinnherad og bygdene langs Hardangerfjorden kom folk i veteranbussar. Denne dagen,



Folgefonn under slep frå Dåfjorden til Norheimsund 25. april.



Manglande vedlikehald og forfall prega salongen då MF Folgefonn kom frå England sommaren 2010. Men det betyr og at det meste av det originale interiøret er intakt, noko vi i dag kan vera glade for.

som og markerte sesongopninga ved fartøyvernssenteret, vart såleis ein flott dokumentasjon av samferdslehistoria i distriktet. Om bord i Folgefonn var det HSD-utstilling og sosiolog Erik Fossåskaret fortalde om ferjetrafikken. Om bord i Stord I orienterte leiar for fartøyvernavdelinga, Åsmund Kristiansen, om restaureringa og innreiing av dampbåten. Før MS Granvin utpå ettermiddagen sette kursen mot Bergen med passasjerar, vart den nye livbåten til Granvin overlevert av båtbyggjar Peter Helland-Hansen ved Småbåtavdelinga ved senteret.

MF Folgefonn skal vera eit tilbod til publikum som vitjar senteret, og vil syne delar av Vestlandet si samferdslehistorie. I tillegg skal MF Folgefonn gradvis restaurerast. Senteret har og fått hand om ein gammal ferjelem med

utstyr. Det er med tid og stunder meininga å gjenskapa ei tidsrett ferjekai ved senteret. Vinteren 2010/11 låg MF Folgefonn ved Dåfjorden slipp i Fitjar det det vart utført diverse arbeid på skroget. 2. påskedag vart ho slept til Norheimsund av MS Vulcanus.

MF Folgefonn vart bygd for det viktige riksvegsambandet mellom Aust- og Vestlandet gjennom indre Hardanger, og vart sett i drift 2. juni 1938 mellom Ålvik og Kinsarvik. Seinare vart ferja nytta i dei fleste samband som HSD trafikerte. MF Folgefonn er ei ope fjordferje med overbyggningsdekk og med midtcasing på bildekket. Konstruksjon og innreiing er i all hovudsak den originale frå 1938. Men manglande vedlikehald og naturleg forfall gjennom mange år har sett sitt preg både utvendig og innvendig.

ARBEID I GANG PÅ «STAVENES»

Av: Øyvin Konglevoll

Foto: via Harald Sætre

Etter ganske lang tids stillstand er det nå arbeid og framdrift i gang om bord i «Stavenes».

Rundt midten av august ble «Stavenes» tatt opp på slippet i Dåfjorden. Fram til skrivende stund er gammel betong fjernet fra maskinrom og lasterom. Framre del av motorfundament er fjernet. På det gjenstående skal dampmaskinen plasseres. Videre er skott mellom maskin og lasterom fjernet, samt del av ståldørk i lasterommet.

Gammel dørk i aktersalong ble fjernet på dugnad.

Området framfor lasterommet ble innvendig vannblåst og malt i 2008. Nå er resten av skipet innvendig blitt sandblåst, både salongområde akter, lasterom og maskinrom. Det er Fitjar Sandblåsing som har gjort jobben. I anbudet inngår også priming og maling.

Når et 107 år gammelt skip blir sandblåst er det alltid med spenning om det dukker opp kjedelige overraskelser. «Stavenes» er solid bygget, så vi er spart for det. Dog kan det ble aktuelt med noe plateskift.

Det videre arbeid går ut på tilrettelegging for nedsetting av dampmaskin og kjel. I dette inkluderes blant annet



Det å ta bussen til byen kan innebære så mangt. Stavenes i Sognefjorden sommeren 1939.

kjelefundament og gjenoppsetting av kullbakser. Det blir en historisk merkedag når dampmaskin og kjel igjen er kommet om bord i «Stavenes». Det er spennende tider for den gamle FSF-dampen.

Tilgangen på midler, både fra privat og offentlig hold, bestemmer i stor grad hvor fort spenningen stiger. For «Stavenes» som for andre fartøyvernprosjekt er det å håpe at det kommende statsbudsjett igjen gir et løft for fartøyvernet etter fjorårets stillstand.

Bærekraftig

Det er ikke tvil om at «Stavenes» er et bærekraftig prosjekt. FjordTours AS, et av Europas største rundtursselskaper, som i sesongen frakter 500 000–600 000 reisende på strekningen Flåm – Gudvangen har ønske om å sette «Stavenes» inn i denne ruten når passasjersertifikatet er på plass. Så sterkt er ønsket at det er underskrevet en intensjonsavtale om samarbeid.

NYTT FRA FERJELAGET «SKÅNEVIK»

Av: Viggo Nonås

Når du leser dette har vi endelig fått avviklet årsmøtet, og vi er på sporet igjen når det gjelder det formelle. «Skånevik» har i sommer gått 3 måneder i turistruten Fjærland–Balestrand, utleid til Det Midthordlandske Dampskipsselskap (MDS) som har driftet fartøyet. Ruten hadde trolig en liten nedgang i passasjertallet fra i fjor, dette skyldes i hovedsak at

tunellen på veien inn til Fjærland er blitt bompengefri.

«Skånevik» har fungert fint i sesongen uten driftsavbrudd. Nå står høsten for tur, og de manglene Sjøfartsdirektoratet har påpekt må utbedres. Det medfører store stolarbeider på forskipet. Vi står overfor den største utfordringen vi har hatt siden vi overtok «Skånevik». Arbeidet kommer til å bli meget kostbart, og Ferjelaget må ha hjelp til dette. Vi fikk også pålegg om å flytte alle redningsvestene ned på bildekket. Dette er utført, men vi ser ingen sikkerhetsmessig gevinst ved løsningen.

«Skånevik» er nå ISM-sertifisert for 148 passasjerer, og kan føre biler. Det ble et omfattende arbeid med sertifiseringen, mye måtte tegnes på nytt av et konsulentfirma, til en kostnad av tett på 50 000. Ferjelaget og MDS samarbeidet godt i dette arbeidet.

MDS er ISM-ansvarlig for Ferjelaget. Dette er vi meget fornøyd med, å klare dette selv er et stort arbeid for en liten organisasjon. Ferjelaget er i en fase der vi prøver å reorganisere oss noe. Vi må ha flere til å drive selve laget, og skape høyere aktivitet om bord. Vi har fått med oss flere nå som vi tror skal være viktige personer fremover. Det er vi glade for!



MASKIN- SJEF OLAV JUUL ANDERSEN

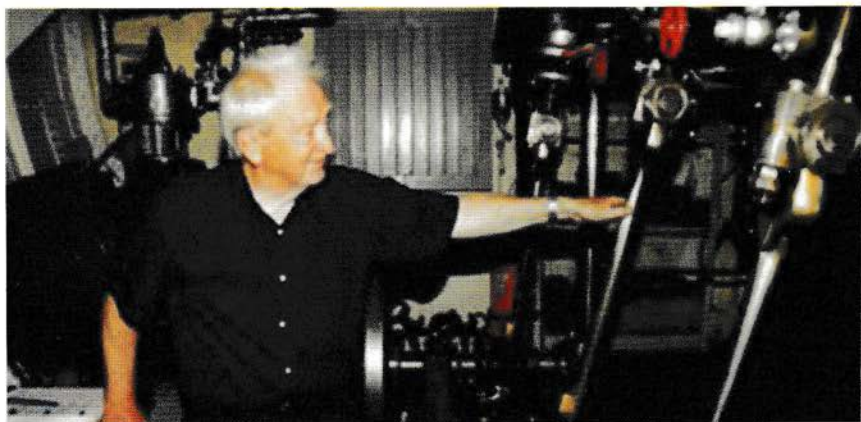
Av: Eivind Lande

Foto: Øystein Rysst

Tidligere maskinsjef Olav Juul Andersen døde 13. juni i år, nesten 89 år gammel. Han vokste opp på Stokmarknes med en far som var annenmaskinist på «Børøysund». Olav var ofte på besøk hos faren og ble godt kjent om bord allerede som guttunge. I 1942 jobbet han som fyrbøter noen måneder om bord. Olav Juul Andersen hadde imidlertid større ambisjoner, han tok maskinistutdanning og fortsatte i Vesteraalens Dampskibsselskab hele

sitt yrkesaktive liv. Han var innom «Børøysund» som maskinsjef fra 1953 til 1955 og endte til slutt opp som maskinsjef på rederiets flaggskip M/S «Lofoten».

Olav Juul Andersen hadde stor interesse for «Børøysund» og han hadde en fantastisk hukommelse. Han var derfor en meget nyttig informant for Norsk Veteranskibsklub – både i forbindelse med arbeidet med «Børøysund»-boka og i forhold til selve driften av skipet. Han var flere ganger med oss på tur og øste da av sin enorme detaljkunnskap om Vesteraalens Dampskibsselskab, om mannskapet, maskinen, kjelen og ikke minst om kullfyringens mange finesser. Da Olav Juul Andersen skjønte at livet var i ferd med å ebbe ut, gjorde han det klart for familien at i hans dødsannonse skulle det stå at han i stedet for blomster til båren heller ønsket en gave til «Børøysund». Norsk Veteranskibsklub fikk således overført et betydelig beløp etter Olav Juul Andersens bortgang. Norsk Veteranskibsklub og mannskapet på «Børøysund» vil med dette få takke for den flotte pengegaven og det fine samarbeidet vi hadde i mange år.



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, 0111 Oslo
www.nvsk.no/nvsk@nvsk.no
Formann: Eivind Lande
Tlf. 926 62 717

Nordhordland Veteranbåtlag

5991 Osterreider
www.oster.no/torjb@online.no
Leiar: Tor Bjørgeaas
Tlf. 975 47 816

Nordenfjeldske Staalskibs-union

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

Veteranbåtlaget Ekar

c/o Tollefsen, Glimmervegen 1,
5516 Haugeund
www.visekar.no
Formannen: Svein O. Tollefsen.
Tlf. 958 40 024

Andelslaget MS Jøsenfjord

Postboks 3031, Hillevåg
4095 STAVANGER
www.josenfjord.no/post@josenfjord.no
Leder: Lars Randa
Tlf. 934 26 622

Stiftelsen D/S Stord I

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

Veteranskibslaget Fjordabåten

Postboks 1740, Nordnes, 5816 Bergen
www.fjordabaaten.no
Formann: Terje Kvamme
Tlf. 55 28 31 18, 951 35 711

Atloys venner

Kystmuseet i Sogn og Fjordane
Postboks 94, 6901 Florø
www.atloy.no/leiar@atloy.no
Kontaktmann: Sander Ødelien
Tlf. 900 51 867

Ferjelaget «Skånevik»

Heimli, 5640 Eikelandssøsen
www.ferjelaget.no/www.ferjekiosken.no
skaanevik@ferjelaget.no
Leder: Viggo Nonås
Tlf. 901 55 067

Veteranskibslaget Stavenes

Postboks 36, 6851 Sogndal
www.ds-stavenes.no/post@ds-stavenes.no
Leder: Øyvinn Konglevoll
Tlf. 993 91 904



Vi har naturlig nok «Hestmanden» på omslaget denne gang.

Forsidebilde: «Hestmanden» forlater dokka på Bredalsholmen den 23. september, etter at miljøvernminister Erik Solheim ønsket lykke på reisen.

Baksidebilde: «Hestmanden» i sin dypeste fornedrelse, da «Borøysund» var på besøk i Meisfjorden sommeren 1981.

Foto: Endre Wrånes, Bredalsholmen og Georg Jensen