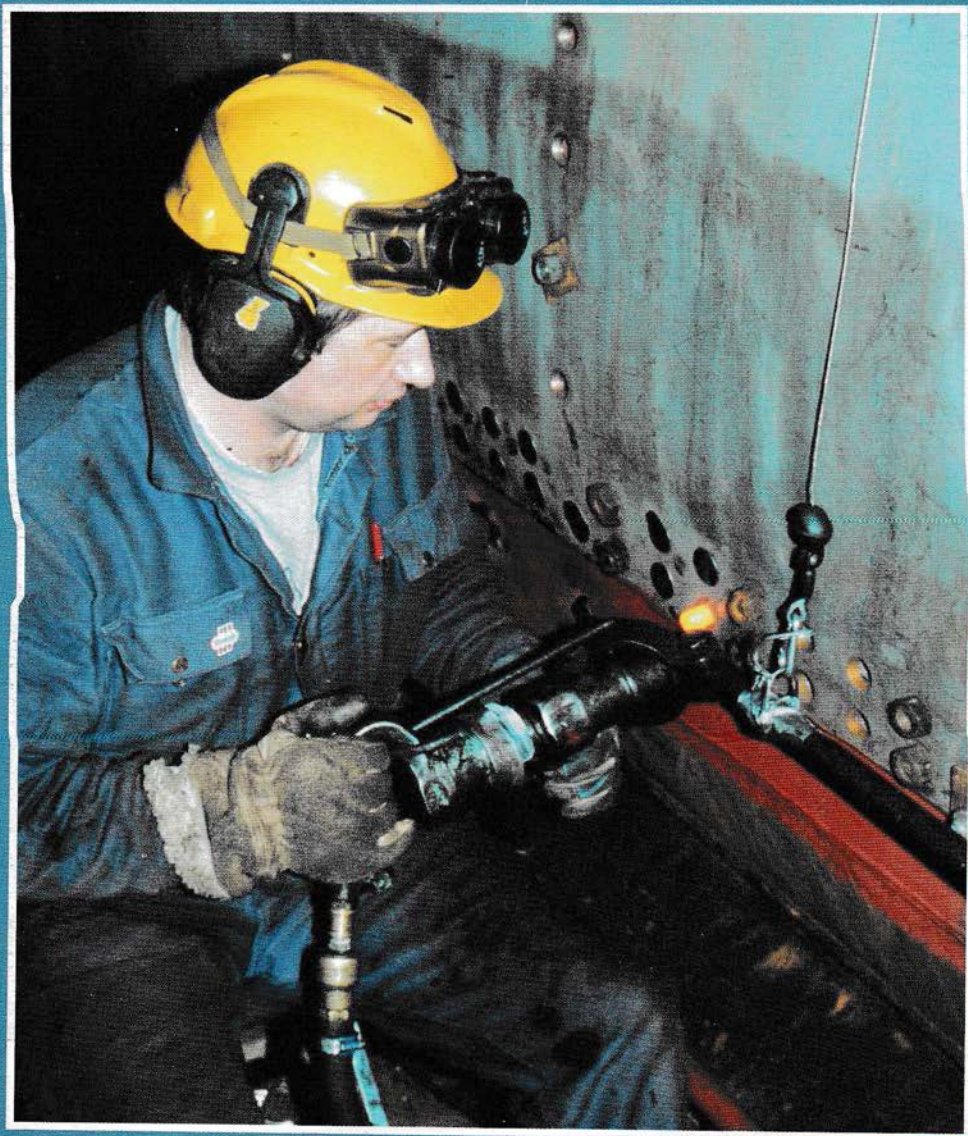


DAMPSKIBS

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.

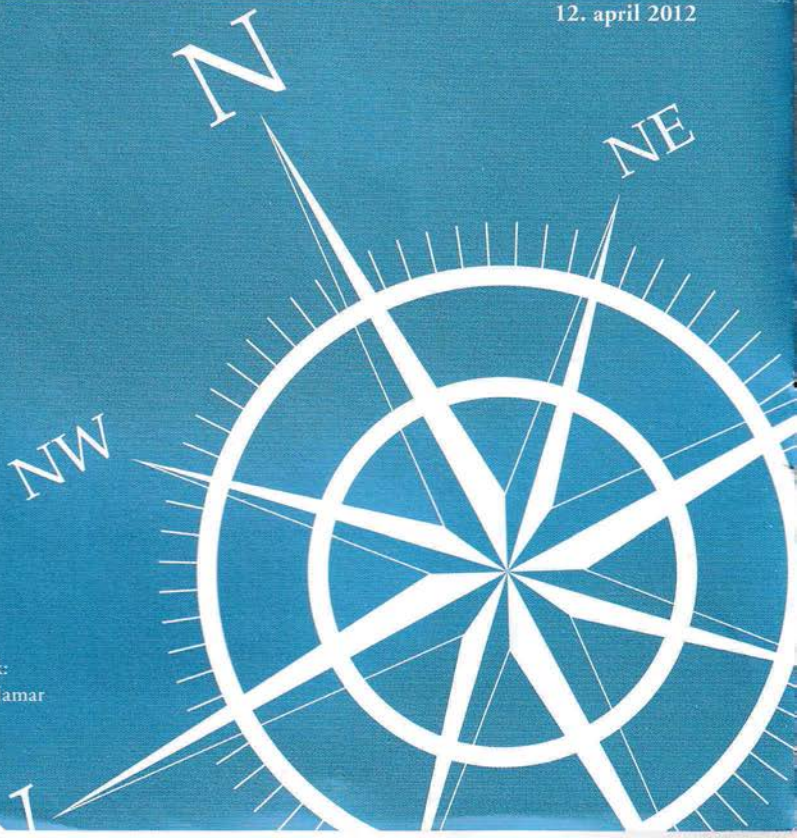
FRIST FOR STOFF TIL NESTE NUMMER

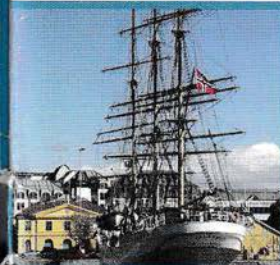
12. april 2012

Opplag 2 765

Utforming og trykk:

Printex Trykkeri, Hamar





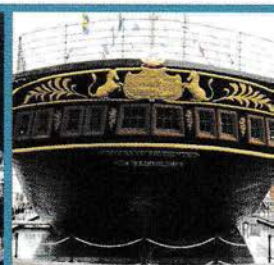
6



12



20



24

INNHold

- 4 Formannen har ordet
- 6 Porto Franco
- 12 «Hestmanden» klar for nye oppgaver
- 14 Oslo Maritime Kulturvernssenter
- 20 Det går fremover med D/S «Stord 1»
- 24 «Great Britain»
– skipet som ikke ville dø
- 28 Lastebåten «Brandbu»
- 32 Slepebåten «Bjørn» av Helsingør
- 36 MS «Jøsenfjord»
– Noregs eldste kystruteskip
- 39 Praktbok om skipsforlis
- 40 Ny bok om «Hestmanden»
- 42 MS «Skogøy»
- 47 Redaksjonen

I hovedartiklene i dette nummeret kan vi lese om planlagte **museumshavner i Kristiansand og Oslo**. Når de er etablert kan mange av båtene våre få en trygg havn og bli vist frem, både de som seiler regelmessig og de som ikke lenger kan legge fra kai. Hvordan vil det påvirke det frivillige vernearbeidet? Her får vi spennende utfordringer. Vi har også stoff om «**Hestmanden**». Det skulle da også bare mangle, siden **Kongen besøkte båten i høst**. Ellers presenterer vi noen nykommere i miljøet. **God lesning.**

FORMANNEN HAR ORDET

Tekst: Eivind Lande
Norsk veteranskibsklubb

Da har 2011 gått over i historien og 2012 er godt i gang. Fjoråret var et relativt rolig og godt år for Norsk Veteranskibsklubb. Vi fokuserte på formidling av våre flytende kulturminner med mange åpne turer for allmennheten og åpne skip både i Oslo og på sommerturen nedover til Risør. «Børøysund» er forholdsvis lett «å selge», men vi sliter fortsatt med å få inntjening, turer og aktivitet på «Styrbjörn». Alle kreative innspill mottas med takk!

Trebåtfestivalen i Risør hadde «fra seil til damp» som tema i 2011, og våre to kullfyrte dampfartøyer var derfor spesielt invitert til den vakre sørlandsbyen. Det ble en usedvanlig positiv opplevelse selv om været var meget variabelt. Festivalen handlet ikke bare om klassiske trebåter; det ble blandt annet arrangert over 50 konserter i løpet av de fire dagene festivalen varte. Videre var det foredrag, utstillinger, håndverksdemonstrasjoner, regattaer og mye annet av interesse. Spesielt positivt for klubben var det selvfølgelig at «Styrbjörn» fikk

prisen for beste verftsrestaurerte motorbåt (de hadde ingen egen dampklasse) og at Norsk Veteranskibsklubb fikk årets hederspris. Denne prisen henger meget høyt ifølge juryen, og den deles ikke ut hvert år – kun hvis det er spesielt verdige enkeltpersoner eller foreninger som har utmerket seg på en svært positiv måte. Klubben fikk prisen for det arbeidet som har vært lagt ned gjennom snart 50 år for å ta vare på gamle dampskip og for å skape interesse for det maritime kulturvernarbeidet generelt.

For meg personlig var det likevel «Hestmanden»-jubileet i Kristiansand som var fjorårets største begivenhet. Som eneste representant for klubben ble jeg invitert til dåpssermonien 22. november – nøyaktig 100 år etter at skipet ble overlevert fra Laxevaags Maskin- & Jernskibsbyggeri til Vesteraalens Dampskibsselskab. Kathrine Høvding hadde fått det ærefulle oppdraget å være gudmor, og seremonien fant sted på kaia ved det nye konsert- og teaterhuset Kilden med over 240 krigsseilere og Kong Harald som æresgjester. Hovedhensikten med arrangementet var å markere at istandsettingen av «Hestmanden» nå har kommet så langt at skipet kan tas i bruk som formidlingsarena for å fortelle krigsseilernes historie.

Etter selve dåpsseremonien fikk Kong Harald, riksantikvar Jørn Holme, gudmor Kathrine Høvding med flere omvisning om bord, mens krigsseilerne og de øvrige gjestene trakk inn i foajeen på kulturhuset. Etter omvisningen håndhilste kongen

på samtlige av de frammøtte krigsseilerne før alle samlet seg til lunsj, taler og underholdning inne i selve konsertsalen. Kong Harald hadde ytret ønske om at alle gjenlevende krigsseilere måtte inviteres til arrangementet. Det skulle vise seg å bli en enorm jobb å oppspore samtlige, og det viste seg at over 1300 av disse tidligere sjøfolkene fortsatt var i live. Forsvarsdepartementet dekket reise og opphold for alle som ville komme til Kristiansand og 240 av dem takket ja – den yngste var 85 år.

Stiftelsen Hestmanden, Vest-Agder fylkeskommune, Kristiansand kommune og Stiftelsen Arkivet stod som arrangør. Sistnevnte stiftelse skal stå for selve formidlingsarbeidet om bord – først og fremst knyttet til krigsseilernes historie. Det var flotte kulturelle innslag og det ble holdt en rekke taler hvor krigsseilernes betydningsfulle innsats ble understreket. Videre ble en rekke aktører og offentlige instanser takket for de bevilgningene og den arbeidsinnsatsen som er lagt ned for å få «Hestmanden»-prosjektet vel i havn. Det var imidlertid ingen som nevnte Norsk Veteranskibsklub i sine takketaler. Det var tross alt klubben, med Jon Schrøder i spissen, som reddet skipet fra opphugging etter at prisen var presset ned på et overkommelig nivå. Beslutningen om å overta «Hestmanden» ble tatt på en ekstraordinær generalforsamling sommeren 1979, og Petter Olsen bidro etter hvert med nødvendig finansiering. I 1992 ble skipet slept til Bredalsholmen Dokk og

Fartøyvernssenter i Kristiansand, og i 1995 etablerte klubben Stiftelsen Hestmanden. I forbindelse med frigjøringsjubileet samme år besluttet Stortinget at istandsettingen av «Hestmanden» skulle prioriteres, og de første fem millionene ble bevilget.

100-årsmarkeringen i Kristiansand skulle imidlertid ikke være en takkeseremoni for alle de gode kreftene som har bidratt til å realisere «Hestmanden»-prosjektet. Arrangementet skulle først og fremst være en markering av krigsseilernes innsats under verdenskrigene. Det ble det også – en rørende og verdig seremoni.

PS. I forrige nummer av Dampskibsposten stod det en lengre artikkel om «Hestmanden» i Vesterålskes tjeneste. Ved en feiltakelse kom ikke innledningen til artikkelen med, men for de spesielt interesserte finnes artikkelen i sin helhet på klubbens nettside www.nvsk.no/a/274



Eivind Lande

PORTO FRANCO – EN NASJONAL MUSEUMSHAVN I KRISTIANSAND

Det er på tide å få en nasjonal arena for fartøyvern i Norge. Et sted – eller et nettverk av to – tre sentrale havner - som kan presentere og formidle vår fartøykultur med bredde og mangfold. Kristiansand har alle forutsetninger for å bli en slik nasjonal arena.

Tekst: Gunnar Eikli, rådgiver hos
fylkeskonservatoren i Vest-Agder

Foto: Porto Franco prosjektet

Kristiansand har en stor flåte verne og verneverdige fartøy – både skip og båter. Disse fartøyene var basis for Porto Franco – ett av elleve pilotprosjekter i Riksantikvarens verdiskapingsprogram på kulturminneområdet. Målet med prosjektet var å sikre gode og sentrale kaiplasser for skipene i Kristiansands sentrum – ikke minst med tanke på formidling og synlighet for et større publikum. Men like viktig var det å legge til rette for et godt samarbeid fartøyene imellom når det gjaldt drift, vedlikehold og god forvaltning. Det er disse målene som videreføres gjennom

arbeidet med å etablere en nasjonal museumshavn i Kristiansand.

Fartøyvern og byutvikling!

Norske havnebyer har gjennom de siste tiårene gjennomgått store forandringer. Den tradisjonelle havnetrafikken flyttes i stor grad ut av sentrum og havneområdene har til gjengjeld blitt de mest attraktive – og kostbare – tomtene i ulike byutviklingsprogrammer. Dette er også den aktuelle situasjonen i Kristiansand. Kampen om havnefronten pågår for fullt.

En av de sentrale erfaringene fra pilotprosjektet Porto Franco er nødvendigheten av å delta i kommunale og fylkeskommunale planprosesser. Slike prosesser tar tid, men langsiktige løsninger kommer ikke over natta. I disse dager er en ny kvadratur- og havneplan for Kristiansand ute på høring. Porto Franco-prosjektet har fått anledning til å komme med innspill i planprosessen. Det gir grunn til optimisme når plangruppa skriver:

Sentralt i vårt bilde av Vesterhavna er sjøfartsbyen Kristiansand, vår historie, framvekst og tradisjonelle orientering mot Europa. Blant tiltakene som nevnes er: ...synliggjøring av Kristiansands maritime kulturarv slik prosjektet Porto Franco-nasjonal museumshavn beskriver.

Hva er det så Porto Franco-prosjektet ønsker å oppnå?

Først litt om «porto franco» – frihavn på norsk. Navnet er valgt fordi det aktualiserer og formidler ett av Kristiansand bys sentrale immaterielle kulturminner. Helt fra 1780-åra og fram til for noen tiår siden, har borgerne av

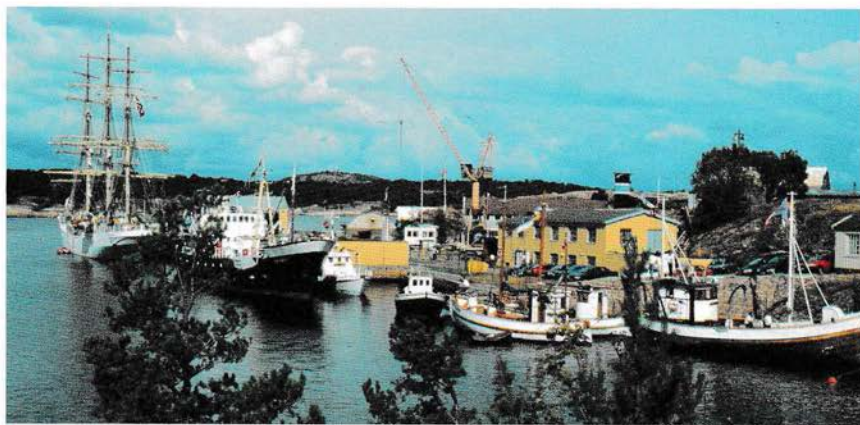
denne herlige by forsøkt å etablere en frihavn. Frihavnsideene i Kristiansand stammet opprinnelig fra Livorno,- ideer som var snytt ut av rennesansens Italia for å fremme handel og skipsfart i siste halvdel av 1500-tallet. Det ble etter hvert etablert frihavner over hele verden. Foruten å tjene handelen og følgelig også skipsfarten, fikk disse havnene en viktig kulturell funksjon som åpne, internasjonale møtesteder.

Kristiansand fikk aldri formelt sett sin Frihavn. Den ble stoppet av nasjonale myndigheter. Men fortsatt finnes rester av de storstilte planene – Frilageret som i dag utgjør fergeterminalen i Kristiansand havn – og minner etter en for lengst nedrevet pakkbod i Gravane som gikk under navnet Porto Franco – fordi det visstnok ble frihandlet med både det ene og andre mellom dens trauste peler.

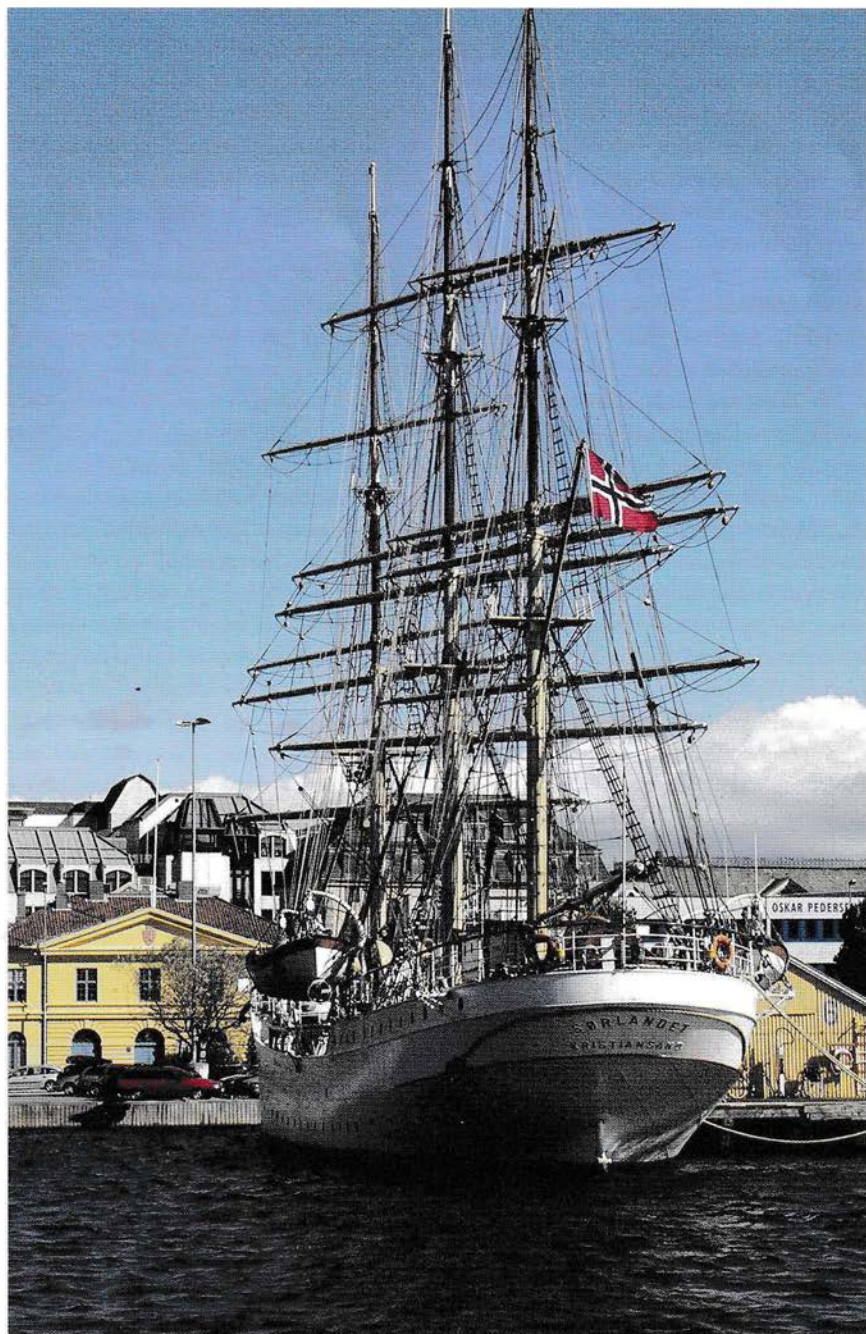
Men byens mentalitetshistorie kan ingen ta fra den – den åpne, driftige, internasjonale byen som i sin opprinnelse og sitt vesen var basert på sjøfarten: - Kristiansand fikk sin puls og sitt liv fra den mektige nordeuropeiske handels-

ruta mellom Østersjøen og Vest-Europa. Havnebyen Kristiansand - med den gamle historiske havn Vlecker (Flekkerøy) – ble en av de fremste transitt- og servicehavner langs denne handelsruta. De første befestinger – og en orlogshavn - kom på midten av 1500-tallet.

Ett av de kulturminnene som tydelig minner om denne trafikken i dag, er lasarettet som troner på høyden mellom østre og vestre havn. I begynnelsen av 1800-tallet lå Nord-Europas største karantenestasjon her – en institusjon som kom til å bli ledende på smittebekjempelse ikke bare i nasjonal sammenheng. Med et snev av sjåvinisme må det være lov til å si at Kristiansand var byen som inviterte pesten inn på bryggekannten og løste utfordringen ved å bygge kunnskap og kompetanse. Og så tjente de penger på det naturligvis. Omtrent på samme tid var Agdesidens hovedstad en av de ledende verftsbyene i Norge – med stor skipshandlervirksomhet og videre utvikling av egen sjøfart. Med i bildet hører også at Kristiansand ble Norges fremste kaperby under Napoleonskrigene. En



En del av båtsamlingen. Her på Bredalsholmen



Fullriggeren ved Kai 6 i vestre havn

tyisk reisende, Leopold von Buck, konkluderte med at byen knapt kunne sies å være norsk. Ikke bare var byen vant til fremmede, - de kastet seg nærmest over dem som om de var selve kilden til byens vekst og rikdom.

Kristiansand er på mange måter en historie om det internasjonale i det norske - som så mye annet i norsk kultur - ikke minst i kystkulturen og sjøfarten. Porto Franco-begrepet er et signal om det - og et uttrykk for at vi ønsker å sette skipene inn i en større historisk og samfunnmessig sammenheng.

Båter og folk. En levende havn

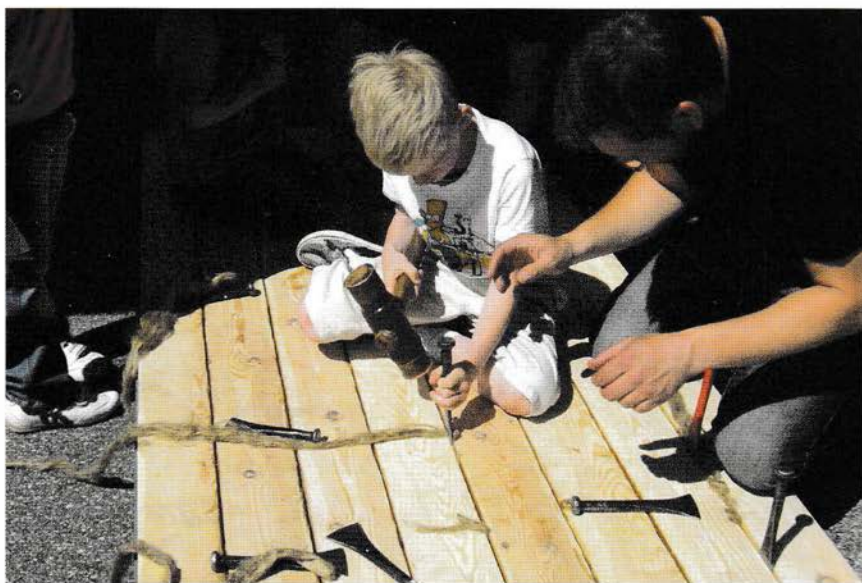
Skip og båter er ikke øyer i havet. Til et hvert fartøy hører en hel verden og framfor alt folk. Denne skribenten - og tidligere prosjektleder for Porto Franco-prosjektet - har holdt på med fartøyvern i mange år. Og drivkraften har faktisk ikke først og fremst vært fartøyene. Nei, mottoet har alltid vært det grundtvigianske: Mennesket først! Det er også fokus på «den menneskelige faktor» som har gjort det mulig å arbeide i dette underlige spenningsfeltet mellom det vi beskriver som materielle kulturminner, og det som gjerne sorteres under immaterielle kulturminner, - og som opprettholdes av det forvaltningsmessige skillet mellom Miljøverndepartementet og Kulturdepartementet. Det har imidlertid skjedd en gledelig utvikling på dette området de senere årene, og en økende forståelse av at det er enheten av det materielle og det immaterielle som faktisk gir mening og verdi. Eller for å si det enkelt med ei kjent vise: Folk treng hus og hus treng folk i all si tid. Det er ikke mindre sant for båter. En

god nasjonal arena for fartøykultur vil derfor etter mitt syn måtte bygge på et nært samarbeid mellom Riksantikvaren/ Miljøverndepartementet og Kulturdepartementet. Det vil bidra til å sikre både en god forvaltningsmessig bevaring av fartøyene og en god og levende formidling og bruk. De senere årene har det også vært økende oppmerksomhet mot helhetlige kulturmiljøer. Med den bokstavelig talt rivende utviklingen våre havnebyer er inne i, kan fartøyene bidra til å bevare i alle fall noen sentrale historiske identitetsverdier i framtida.

Arbeidet med en nasjonal museums-havn er i startgropa foreløpig. Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune samarbeider i disse dager om en utredning som i første omgang går til Riksantikvaren.

Noen sentrale funksjoner er planmessig vedtatt lokalt og regionalt. Det gjelder i første rekke å etablere en museumshavn i Nodeviga, midt i smørøyet mellom østre og vestre havn. Her er det også planlagt et nytt formidlingsbygg for Vest-Agdermuseet som samtidig er tenkt som et nav for de ulike tilbudene for publikum i en nasjonal museumshavn. På grunn av plass- og dybdeforhold vil det imidlertid ikke bli mulig å samle de største skipene her. Rent formidlingsmessig ville det nok vært mange fordeler med å kunne samle både små og store fartøy på samme sted. På en annen side; Porto Franco ønsker å vise bredden i det maritime kulturmiljøet og legger stor vekt også på å formidle også andre sentrale sammenhenger ut over selve byhavna.

Akkurat i disse dager arbeides det med ulike lokaliteter for de store fartøyene. På sikt skal flere havnefunksjo-



Driving av dekk for store og små

ner flyttes ut av de mest sentrumsnære områdene. Inntil dette skjer må nok de større fartøyene belage seg på en viss mobilitet. Foreløpig er det da også bare D/S Hestmanden av de større som blir liggende fast i havn, mens Fullriggeren Sørlandet, Gamle Oksøy, og M/S Sjøkurs (ex. Ragnvald Jarl) er seilende fartøy.

Porto Franco – et mangfoldig nettverk

I Kristiansand er det nå etablert et nettverk med mange aktører innenfor det maritime kulturfeltet. Hensikten er som før nevnt et ønske om å sette fartøyene – store og små – inn i en større kulturhistorisk sammenheng.

En viktig samarbeidspartner i så måte er Vest-Agdermuseet som har hovedansvaret for utviklingen av den planlagte museumshavna i Nodeviga. En annen viktig partner er Kystverket og etatsmu-

seet Lindesnes fyrmuseum. Kristiansand har tre fredete fyr hvorav to av dem, Grønningen og Odderøya fyr, allerede er en del av det publikum kan oppleve og se i dag. Dessuten har vi også tre sentrale fartøyer med i prosjektet fra Kystverkets virksomhet, losskøyta «Dagmar», losskrysseren «Skøy» og fyrforsyningsfartøyet «Gamle Oksøy».

Med i nettverket er også M/S «Sjøkurs» - en moderne maritim videregående skole som seiler den gamle hurtigruta «Ragnvald jarl».

To helt sentrale fartøy i samlingen er naturligvis fullriggeren «Sørlandet» og D/S «Hestmanden». Førstnevnte er Sørlandets seilende ikon framfor noen. Sistnevnte er ikke mindre viktig i nasjonal sammenheng. Det er en stor glede for alle maritimt interesserte at krigsseilerne nå endelig har fått sitt velfortjente monument!



Gamle Oksøy

De fleste som har drevet med fartøyvern vet at langsiktig bevaring og bruk av fartøyer og skip er en krevende øvelse. Noen grunnleggende betingelser må være på plass.

Når det gjelder istandsetting og vedlikehold av de større fartøyene er Bredalsholmen Dokk og Fartøyvern senter en nødvendig aktør. Senteret inkluderer et verneverdig dokkanlegg, verksteder, reservedelslager og opplagsplasser for skip som ennå ikke er klare for et større publikum i byen. Og framfor alt – her er det gjennom årene bygget god kompetanse på istandsetting av stålskip etter antikvariske retningslinjer.

Bragdøya kystkultursenter, - med kystlaget som en drivende kraft - har trebåtbygger, slipp og verksteder. Laget har også flere mindre fartøy og ikke minst en stor samling åpne tradisjonelle båter. Her drives det en mangfoldig frivillig

virksomhet av stor betydning også for fartøyvernet. Laget har ingen problemer med å mønstre komplett mannskap til for eksempel M/S Gamle Oksøy – hvilket de da også regelmessig gjør. Bragdøya er i seg selv et verdifullt bynært kulturmiljø som representerer de tradisjonelle primærnæringene både innenfor kystjordbruk og fiskeri. Dessuten driver Bragdøya kystlag Grønningen fyr og har stått sentralt i utviklingen av Kystled sør.

Kort oppsummert: Vi som arbeider med kystkultur i Kristiansand og Vest-Agder er stolte av vår maritime arv. Vi vil gjerne at mange skal få øynene opp for den rikdommen vi har.

Etter at artikkelen er skrevet har både Kristiansand bystyre og Vest-Agder fylkesting vedtatt å arbeide videre med museumshavn-prosjektet. Målet er at de kan vise resultater i 2015. Da skal nemlig Kristiansand være anløpshavn for «Tall Ship Race».

«HEST- MANDEN» KLAR FOR NYE OPP- GAVER

Den 22. november i fjor kunne vi se bakover: For hundre år siden var «Hestmanden» ferdig og ble overlevert til rederiet. Vi kunne også se fremover: Nå starter «Hestmanden» sitt nye virke som «minneskip», som et sted vi kan minnes dem som ofret så mye, og som et sted vi kan lære å sikre den freden som ble vunnet for 67 år siden. Begge deler ble markert med et stort arrangement ved Kristiansands nye kulturhus Kilden.

Tekst: Georg Jensen

Foto: Bredalsholmen

Så er «Hestmanden» blitt det minnesmerke den var tenkt å bli gjennom mer enn tretti år. På 100-årsdagen, med Kongen og 240 krigsseilere til stede, ble den døpt på nytt av Kathrine Høvdning, nå til fart med tankegods,

- ikke med stykkgods som var dens tidligere virke. Fra hele verden kom norske krigsseilere, de som risikerte liv og helse gjennom seks lange år, for så lenge varte krigen for mange av dem. Staute karer, mange med brystet fullt av medaljer, alle preget av krigsårene og årene etter det. For mange var det tunge år med senskader og manglende anerkjennelse for innsatsen. 22. november ble en stor opplevelse for alle som var med.

Nå har «Hestmanden» nådd en milepel som kulturminne. Restaureringen er ført så langt at formidlingen kan starte. Den oppgaven skal Stiftelsen Arkivet ta seg av. Det har historiefordmidling og fredsbygging som arbeidsfelt. «Hestmanden» vil gi nye muligheter til å presentere krigens redsler og norske sjøfolks innsats. Skuta har også store muligheter som utstillingslokale, men kravet om å bevare skipets autenticitet er samtidig en utfordring. Vi ser frem til spennende utstillinger og forventer et langt større besøkstall på «Hestmanden» enn på kanonmuseet på Møvig, distriktets minnesmerke over tysk krigshistorie.

Stiftelsen Hestmanden, som eier skuta, har også nådd en milepel i sitt arbeid. Likevel er det fortsatt store oppgaver å ta fatt på. For at utstillingene skal evne å formidle, må «Hestmanden» være et levende skip, med lyder, lukter, og ikke minst et vedlikehold og en «style» som sjømenn kan kjenne seg igjen i. I maskinrommet gjenstår mye før det gir noen mening i å svare med maskintelegrafen. I lugarer mangler innredning og på dekk

mangler livbåter og annet utstyr.

For å løse disse oppgavene er det ikke nok med et styre og en administrasjon, det trengs også mennesker med interesse og entusiasme. Alt fartøyvern i Norge har erfart hvor viktig entusiasters innsats er. Denne innsatsen er ikke minst viktig på «Hestmanden», hvor mye av formid-

lingen gjelder nettopp enkeltmenneskers initiativ og ansvarsfølelse. Skuta vil bli sentral i museumshavna som nå planlegges i Kristiansand. Vi håper den der vil få den omsorg den trenger og fortjener.

Vi ønsker Stiftelsen Hestmanden og Stiftelsen Arkivet lykke til i det store og viktige arbeidet som venter.



OSLO MARITIME KULTUR- VERN- SENTER

Det er ikke bare i Kristiansand det er planer om museumshavn. I hovedstaden arbeider Oslo Maritime Kulturvernssenter med å etablere sin «hjemmehavn» innerst i Pipervika. Begge prosjektene arbeider for å formidle den historien båtene kan fortelle. Mye er likt, men en viktig forskjell er eierskapet. I Kristiansand er fylke og kommune en viktig deltager og pådriver, i Oslo er det de frivillige organisasjonene som har lederrollen. En felles erfaring er imidlertid hvor viktig det er å bygge nettverk.

Tekst: Rolf Nordby

I 2009 ble Norsk Veteransklubb (NVSK) kastet ut av Pappabodene, disse verneverdige små husene på Rådhusplassen, innerst i Piperviken, som vi 30 år tidligere hadde reddet fra riving og nennsomt restaurert. Med

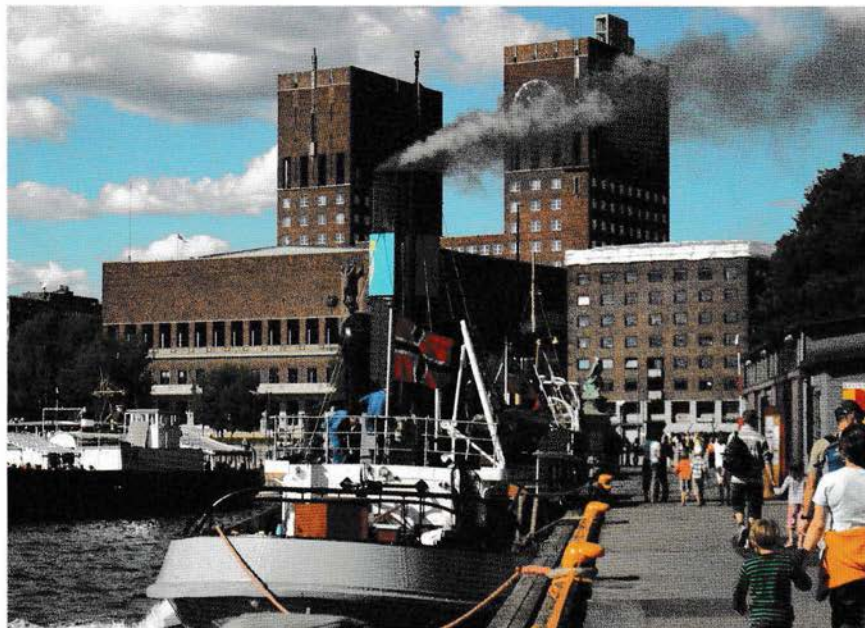
betydelig dugnadsinnsats. Mange år senere måtte vi igjen på banen og kjempe for Pappabodenes eksistens, da det kom nye planer om riving og flytting. Og igjen vant vi frem. Da vi så ble kastet ut i 2009 til fordel for kommersiell uteserveringsdrift fra disse bodene, følte vi dette både sterkt urettferdig og uriktig. Noe vi fortsatt mener. Pappabodene kunne med fordel hatt en annen aktivitet, med maritimt kulturinnhold tilpasset sin lokalisering. Vi har to veteranskip i drift med plassering på nordre Akershus kai, en virksomhet som er helt avhengig av landbaserte fasiliteter, særlig hvis vi skal kunne utføre og ta vare på de kulturhistoriske verdier som vi forvalter. Vår aktive drift krever lagerplass, kontorplass, møteplass og arkivplass. Og her ble vi stygt kvestet.

Men tar vi på oss en annen hatt, byutviklerhatten, og litt andre briller, publikumsbriller, og er realistiske – hva annet kunne vi vente?

Ny bruk av havneområdene

Da vi etablerte oss på Nordre Akershus kai for mer enn 30 år siden var situasjonen for havnen en hel annen enn den er i dag. Da var behovet for tradisjonell havnevirksomhet i dette området på vei ut, Rådhusplassen og veien nedenfor Akerhus festning en eneste dundrende trafikkmaskin. Området var dødt for publikum. Det var «lett» for Oslo havn å la oss etablere oss med kaiplass og romslig med lokaler i skur 28 og Pappabodene.

Utviklingen har medført at disse arealer i dag er reneste indrefiletten blant Oslos eiendomsarealer. Trafikkfritt,



Et slikt miljø ønsker vi å tilby byen. Foto: Anne Thorstensen

vestvendt, sentralt, flott utsikt over sjøen. Sjøkanten i Oslo har gått fra å være en havneby til en fjordby. Her har de største endringene i byen skjedd, de tradisjonelle havneområdene er ikke lenger avstengte områder. Byen har flyttet helt ut på bryggekanter og utbyggerne står i kø for å fylle denne plassen med rådyr boliger og forretningsbygg. Og heldigvis en flott og folkekjær opera. Grønlia, Langkaia, Paulsenkaia, Bjørvika, Aker Brygge, Tjuvholmen, og snart Filipstad og Langkaia. Alt blir en sammenhengende by. Oslo Havn kommer til å operere med skipstrafikk fra Kongshavn, over Sjursøya og til Bekkelagskaia. I tillegg til fergetrafikken og cruisetrafikken fra Vippetangen, Søndre Akershus kai og Hjortnes. Selv Oslo Havn er fra politisk hold presset på arealer.

Og penga rår. Et område hvor vi overhodet ikke kan konkurrere.

Nye krav til vår virksomhet

Det er ett haveområde som i denne utbyggingsboomen har fått ligge relativt uendret. Kaiene fra Vippetangen til Rådhusbryggene. Og det kan vi takke Akershus festning og Rådhuset for. Selv ikke den mest utbyggingsivrige politiker kan gå inn for å bygge stort mellom disse verdige byggverk og utsikten til og fra sjøen. Her hjelper det ikke med de feteste pengebunker. Men det er klart at mange pengesterke krefter kunne tenke seg å etablere virksomheter på dette området, selv under de begrensede rammer som gis her. Det er mange som mer enn gjerne kunne tenke seg våre skur 28 og 29 til for eksempel restaurantdrift. Dette, sammen med



Et variert utvalg av fartøyer. Foto: Anne Thorstensen

et klart politisk ønske om å aktivisere disse attraktive områdene for Oslos befolkning, har helt endret vår situasjon og de krav som stilles til oss for å kunne fortsette vår virksomhet.

Og stikkordet har i sterkere og sterkere grad vært «aktivitet». Etter hvert som området har blitt mer åpent og mer besøkt har vi også fått sterkere og sterkere krav på oss til å aktivisere skurene og kaiene for publikum. Det er ikke lenger nok med vårt trauste fartøyvern. Vi må aktivisere og formidle, ikke bare internt, vi må lage noe som oppfattes som et tilbud til almenheten.

Og vi har i stor grad fulgt opp dette kravet. Fra Norsk Veteranskibsklubs side med etableringen av åpne turer for publikum, flere åpne skip, omvisninger om bord for barnehager og skoleklasser med mere Fra Oslo Maritime

Kulturvernssenters (OMK) side først og fremst ved at det nå etableres Maritimt kulturhus i skur 28 og skur 29.

Disse satsningene tror vi kan føre til at området kan sikres for maritim kulturvirksomhet for lang tid fremover. At vi kan få mer forutsigbarhet i våre fremtidsplaner, uten å være redd for ytterligere arealinnskrenkninger eller utkastelse. Selv om området fra Akershusutstikkeren til Rådhusbrygge 1 er regulert til veteranhavn, er det i realiteten bare kaikanten som er sikret for dette, skur 28 og skur 29 er mer utsatt for «omregulering».

Hva sier myndighetene?

Oslo Havn er en joker i dette spillet. Og her har vi en god følelse av å ha en medspiller som ønsker en utvikling i samme retning som det vi gjør.



Utvendig oppussing av skur 28. Foto: Rolf Nordby

Administrasjonen i Oslo Havn gir klart uttrykk for at de ønsker maritim kulturvirksomhet på Nordre Akershus kai. Og dette kom tydelig frem i en fersk artikkel i Aftenpostens Aften den 12. januar i år. Det var lesning som for oss smaker av fløte og varme medvinder.

I intervju med havnedirektør Anne Sigrid Hamran fortelles det om stor-satsning fra Oslo Havns side for å ta vare på en rekke skur og bygninger langs havnen. Med oppussing og restaurering gjelder dette kornsiloen og fiskehallen på Vipptangen, Oslo Havns administrasjonsbygg, et stort antall havneskur – og deriblant skur 28 og 29. Overskriften er: Gamle havneskur på Akershuskaia fornyes og åpnes opp. Kulturhus og ny restaurant skal trekke folk til området nedenfor festningen. Det skal bli mer liv

og røre på Akershuskaia». Og artikkelen avsluttes med byantikvar Janne Wilberg som gleder seg over de nye planene: «Vi ser mange muligheter til å formidle historien i dette området. Det er viktig å finne kvalitative løsninger. Vi må akseptere at bruken endres over tid.

Jo da, vi har gode medspillere!

At Oslo Havns planer følges opp ser vi tydelig på Nordre Akershus kai for tiden. Skur 28 er pakket inn og det foregår en utvendig oppussing, for Oslo Havns regning. I skur 29 er det stor aktivitet med innvendige ombygginger for kontorer, verksteder og lagerplass for OMKs forskjellige medlemsorganisasjoner. Når dette er gjort, starter OMK en omfattende innvendig ombygging av skur 28 for etablering av kulturhus, og for restaurant-drift mellom skur 28 og 29.



Vinterpresenningen er en nødvendig del av bevaringen. Foto: Anne Thorstensen

Hva er OMK?

Da er det på tide med en liten presentasjon av OMK og planene for kulturhus i disse skurene.

Oslo Maritime Kulturvernssenter ble stiftet i 1994 med formål å arbeide for opprettelse av en museumshavn for bevaringsverdige fartøyer og et senter for det maritime vernearbeidet i Oslo. OMK er organisert som en stiftelse, og har følgende organisasjoner som medlemmer:

- Norsk Veteranskibsklub
- Seilskøyteklubben Colin Archer
- Den norske Veteranredningsskøyte Forening
- Norsk Motorskøyteklubb
- KFUM Oslo Sjøkorps
- Kystlaget Viken
(lokallag av Forbundet Kysten)
- Fartøylaget KNM Alta.

Det er representanter for disse aktørene som utgjør styret i OMK. Som en ser, en god bredde inne det maritime kulturvernet.

Det er viktig å merke seg at det er OMK som på vegne av medlemsorganisasjonene leier og disponerer skurene 28 og 29, med tilhørende kai, samt Rådhusbrygge 1. Det er OMK som inngår alle avtaler med Oslo Havn og som fører alle samtaler og gjør avtaler med nødvendige parter i det arbeidet som pågår med ombygging til kulturhus, som planlegger og som har ansvaret for de økonomiske sidene av utbygging og drift.

For ikke å gjøre denne artikkel alt for lang, foreslås at den enkelte går inn på hjemmesiden til Oslo Maritime Kulturvernssenter (www.akershuskaia.no), der planene for kulturhuset pre-

senteres, blant annet med instruktive plantegninger over begge skurene. Det skal bemerkes at disse planene er tilsluttet av Oslo Havn og Oslo kommune, ved bydel St. Hanshaugen, den bydel som omfatter våre områder.

Det er litt av et løft OMK har påtatt seg med etablering av kulturhus i skur 28 og 29. Vi får bare håpe vi ikke pådrar oss en varig strekk i ryggen, og da tenker vi først og fremst økonomisk. Selv om vi har fått en god start med bl.a. tipsemidler for 1.3 mill, er det langt igjen å gå før vi har de budsjetterte rammene for ombyggingen på plass. Men det gjelder å være optimist, og vi har stor tro på at kulturhuset kan gi god inntjening på bl.a. utleie av selskapslokaler, restaurantområde og annet.

Videre planer -

Det viktige fremover er at vi sørger for at kulturhuset fylles med aktiviteter av maritim karakter. Klarer vi ikke det, og aktivitetene først og fremst blir knyttet opp mot selskapeligheter og restaurantdrift, da har vi tapt noe vesentlig. Den maritime aktiviteten blir en stor utfordring for alle organisasjonene i OMK. I tillegg til de daglige driftsoppgavene for fartøyene og OMK, som lokalene, møterommene og kontorene skal betjene, må det satses på publikumsaktiviteter, både for våre egne organisasjoner og utenforstående. Kurs, foredrag, møter, konserter – alle aspekter med maritim tilknytning. Både for voksne og barn. Det siste er spesielt viktig, noen skal overta vår kulturarv. Det er OMK som må sitte med hånden på roret når det skal navigeres blant alle de aktiviteter et

slikt kulturhus kan inneholde. Og medlemsorganisasjonene i OMK skal ha et fortrinn til bruk av lokalene. Det er en nødvendig forutsetning for at vi skal legge tilstrekkelig arbeid og ressurser i dette kulturhuset.

Vi går spennende tider i møte på Nordre Akershus kai. Håpet er at dette kulturhuset og den nye sommerrestauranten mellom skurene (som mange av oss opplevde som en positiv tilvekst i sommer) skal medføre flere folk på kaia, som kan oppleve og se våre båter, og hva vi driver med om bord. Formidling er jo en av hovedoppgavene for vår virksomhet, og da trenger vi folk på kaiene.

For oss som driver med fartøyer i aktiv drift er det klart at kulturhuset også har sine negative sider. Kulturhuset er plasskrevende, men det er også aktiv fartøydriфт. Den plass vi har fått til sistnevnte har blitt vesentlig redusert. Vi må fremover sørge for at vi ikke blir så vingstektet at aktiv fartøydriфт blir for vanskelig. Vi snakker om en museums-havn for veteranbåter, og har planer for flere båter på området enn det som er der i dag. Båter som også vil ha behov for landbaserte lokaler. Dette blir en balansegang fremover.

Kulturhuset tror vi blir en realitet. Vi tror også at dette blir et godt løft for et levende og aktivt miljø på Nordre Akershus kai. Et miljø som kan sikre vår eksistens på lang sikt. Så får vi i medlemsorganisasjonene samarbeide om å finne konstruktive løsninger på de problemer vi har og som vil oppstå fremover. Vi må være opportunistiske optimister.

DET GÅR FREMOVER MED D/S «STORD 1»

Om bord på «Stord I» er annen gangs restaurering inne i nest siste etappe. En milepel var presentasjonsturen til Odda sist sommer, for å vise fram skuta, trene mannskapet, og forsikre seg om at alt virket. Siste etappe blir kommende vinter, og til hundreårsdagen skal den være så og si klar. Vi gleder oss.

Tekst: Arne Sundal (om fremdriftsplanen)
og Harald Sætre (om oddaturen)

D/S «Stord 1» har vært under gjenoppbygging etter brannen i 1987 og mye er blitt gjort, men det har tatt lang tid.

I 2010, med tanke på båtens 100 års jubileum i 2013, besluttet styret i Stiftelsen D/S «Stord 1» å lage en 3 års fremdriftsplan med mål for ferdigstilling i jubileumsåret. Økonomien ville være en viktig faktor for realisering av planen. Alle som driver med veteranbåter har erfaring for at om vi skal lykkes med planene, må det økonomiske fundamentet være til stede.

D/S «Stord 1» har vært og er et for-

midabelt prosjekt å gjennomføre med bakgrunn i at det drives på frivillig basis og innsamlede midler. Hadde man på forhånd hatt peiling på hva det ville koste av slit og krefter, ville vel neppe båten seilt i dag!

Vinteren 2010–2011

I arbeidssesongen 2010–2011 skulle det legges furuplank på hoveddekket ved fremre lasteluke, innredning av 2. plass spisesalong på babord side, det skulle bygges trapp fra shelterdekk og ned til hoveddekk, og på styrbord side ble det laget sterids. Hele området her skulle få 8 nye dører. Skipssidene på 2. plass forut skulle bli innkledd og alle lysventiler skulle få omramming.

Det skulle også utføres en god del maskinarbeider og ikke minst skulle slukkeanlegget i maskinen bli ferdig installert. Båten skulle også i dokk for stålarbeider, vedlikehold og reparasjoner.

I skrivende stund kan vi fortelle at planen ble gjennomført og at det hele kom på ca. kr. 2,7 millioner. Som er betalt!



Shelterdekket foran midtskipshuset.
Foto: Harald Sætre

Vinteren 2011–2012

Nå skal vi legge furuplank på shelterdekket foran midtskipshuset, vi skal innrede 2 stk. 4 manns lugarer, en på babord og en på styrbord side på hoveddekket, samt at vi skal foreta annet nødvendig arbeide. Dette vil ha en kostnadsramme på ca. kr. 2,2 millioner.

Arbeidende er i gang, fremdriften ser bra ut og alt skal være ferdig til primo mai, slik at båten er klar til kommende seilingssesong.

Vinteren 2012–2013

I perioden 2012–2013 er planen å innrede 2. plass fasiliteter på hoveddekket forut. De består av 2. plass herresalong på babord side samt herre sovelugar forut. På styrbord side blir det sovelugar for damer og 2. plass damesalong. Dette har en kostnadsramme på ca. kr. 2,5 millioner.

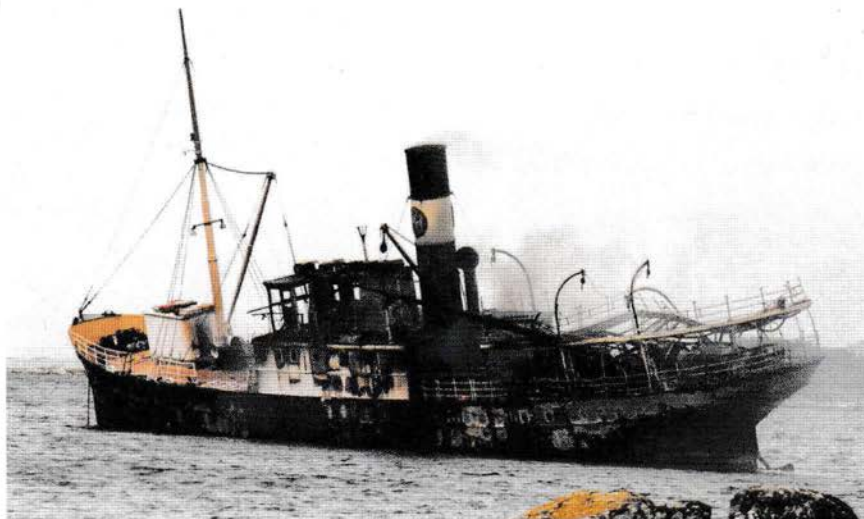
Når denne perioden er over i mai 2013 vil «Stord I», som tilnærmet fer-

dig, gå fra Hardanger Fartøyvernsenter i Norheimsund til Bergen og vil være klar til å feire sitt eget 100 års jubileum i hjembyen, hvor den ble bygget i 1913.

Vel møtt om bord.

DS «Stord I» i Oddaruta sommaren 2011

Den siste helga i juli 2011 var DS Stord I på visningstur til Hardanger og Odda. For første gong sidan 1969 la Stord igjen til kai i Odda, men no som dampskip. Båten var i mange år etter krigen eit kjent, om ikkje alltid like kjær, innslag i Hardanger. Frå 1949 til 1959 gjekk motorskipet Stord fast i Oddaruta. Sunnhordlendingane hadde etter krigen fått den staselege «Sunnhordland», medan hardingane måtte ta til takke med «gamledampen» Stord. Rett nok var Stord motorisert og hadde fått ny innredning. Men med sine to Paxman Ricardo-dieselmotorar



Etter seks års restaurering, to uker i fart, og en ødeleggende brann så skuta slik ut i slutten av mai 1987. Foto: Alf J. Kristiansen

bråka og rista båten i meste laget. Som motorskip vart difor ikkje Stord nokon populær båt.

Men sommaren 2011 fekk hardingane oppleva dampen Stord. Då var det over 80 år sidan sist dampbåten Stord hadde lagt til kai i Odda i faste ruter. Turen starta torsdag morgon i Bergen med Norheimsund som første stopp og overnatting. Fredag held Stord I fram til Odda via Utne.

Med på turen var tidlegare direktør ved Norsk Sjøfartsmuseum, Bård Kolltveit, som trødde sine barnesko i Odda, og Åsmund Kristiansen frå Hardanger Fartøyvernssenter. I Norheimsund og Odda var det ope skip og mange nytta høve å ta ein tur om bord. For mange eldre HSD-pensjonistar vart det eit kjekt gjensyn med den gamle fjordabåten.

På kveldstid var det kåseri av Bård Kolltveit som levandegjorde dambåtferdsla i Hardanger i eldre tider slik

berre han kan det. Levande, interessert og kunnskapsrik formidla han kva rutebåtane har hatt å seia for utviklinga i bygdene langs fjorden. Åsmund Kristiansen fortalde om det omfattande restaureringsarbeidet som Hardanger Fartøyvernssenter starta med vinteren 2007, eit arbeid som har hausta mykje god omtale og som fartøyvernssenteret med rette kan vera stolt av.

På veg frå Utne til Odda var spelemannen og forteljaren Arne Jordan invitert med. I tillegg til å spela fleire slåttar på hardingfela, hadde han mange gode historiar om livet langs fjorden i eldre tider. Om kvelden og ut i dei små natterimane ved kai i Odda, spela Magne Skorpen, Kjell Pedersen og Lorentz Kannelønning opp til dans på promenadedekket.

Laurdag føremiddag sette Stord I kursen mot Lofthus og Morellfestivalen som vart siste stopp på turen. Her var det besøk av bl.a. ordføraren og representantar frå reiselivet. Utover ettermiddagen var det mange som fann vegen om bord, og til tider var det kø ved gangveien av både eldre og yngre som ville ta dampen, og ikkje minst dampmaskina, nærare i augnesyn.

Mange hadde nok sett fram til ein tur på fjorden under besøket i Hardanger. Men sommaren 2011 var ikkje passasjersertifikatet på plass. Men for mannskapet var turen viktig; ein blei mellom anna meir kjend med båten og fekk erfaring med å gå lengre turar. I tillegg fekk ein vist fram båten, og ikkje minst fekk styret i Stiftelsen knyta nye kontaktar som kan bli viktige samarbeidspartnarar for DS Stord I i åra som kjem.



Kø for å koma om bord. Foto: Harald Sætre



Stord I i Sørfjorden. Foto: Bård Kolltveit



Ved kai i Odda, sommeren 2011. Foto: Harald Sætre

«GREAT BRITAIN» – SKIPET SOM IKKE VILLE DØ

«Bevaring gjennom bruk» har vært en forutsetning for det meste av frivillig fartøyvern i Norge. Det har også vært det førende prinsipp i Riksantikvarens arbeid innen fartøyvern. Hva så når skipene blir så gamle og skrøpelige at de ikke lenger kan seile? Her forteller gamle-redaktøren om hvordan et slikt skip er bevart i England.

Tekst og foto: Thor Hansen

Engelskmennene kan dette med museum, formidling og ikke minst det å ta vare på historiske fartøyer. Bristols stolthet «Great Britain» fra 1843, - tiden med så mange ny oppdagelser og ideer, ble ferdig restaurert i 2005 og fremstår som ett av de viktigste historiske skip i verden.

Da jeg besøkte Port Stanley på Falklandsøyene for en tid tilbake, ble jeg virkelig oppmerksom på dette datidens gigantskip. På det lokale museet fikk jeg

se gjenstander og bilder fra skipets storhetstid og senere som et sørgelig vrak i Sparrow Cove nær Port Stanley.

I 1886 hadde uværet herjet stygt med skipet ved Kap Horn og hun måtte som mange andre fartøyer på denne tiden søke nødhavn på Falklandsøyene. Man skjønnte snart at kostnadene ville bli for store til at skipet igjen kunne komme ut på verdenshavene. Det engang så store stolte skipet ble degradert til et flytende lager til oppbevaring av ull og senere kull.

Etter 47 år, i 1933, var skipet for gammelt og ubrukelig også for dette formålet. Hun ble tauet til en bukt, forlatt og overlatt til sin egen skjebne i sin aller siste havn, trodde man. Kun enkelte suvenirjegere, sjøfugler og folk som var opptatt av sjofartshistorie, var interessert i denne dødende kjempen som lå og forfalt. På slutten av 60-tallet fant man ut at dette spesielle skipet måtte reddes for ettertiden, før det rustet vekk. I 1970 ble vraket plassert på en kjempelekter og tauet den lange vegen hjem til sin fødeplass, The Great Western Dockyard i Bristol.

Spennende livshistorie

Enkelte skip er utrolige seiglivete og overlever. Mye på grunn av solid konstruksjon, men det kan også være at fartøyet har en helt spesiell historie og ikke minst at kloke mennesker vet å verdsette dette. Slik er det med «Great Britain» der hun nå nyter sin «pensjonisttilværelse» i den originale tørrdokken hvor Brunel bygde henne. Ingeniørgeniet Isambard K. Brunel konstruerte mye, - ikke bare skip, men også bruer, jernbaner, dokker og mye



mer. Den berømte broen Clifton Suspension Bridge, over elven hvor så mange skip er blitt fotografert, er også hans verk. Den kreative og dristige Brunel tegnet «Great Britain», datidens største havgående skip bygget av jern og drevet med skrupropell. Brunel hadde først tenkt å utstyre skipet med skovlejhjul, men bestemte seg for å satse på propelldrift som var det siste innen maritim teknologi. Brunel ga seg ivrig i kast med skruproblematikken og da han bygde skipet ble flere propelltyper vurdert og valget falt på en med seks vinkelformede blader. Hans mange ideer skulle senere bli videreført av andre skipsbyggere med stor suksess.

Med seks flaggsmykkete master, en firesylindret dampmaskin på 1 800

ihp som kunne få skipet opp i en fart på over 12 knop, en lengde på 98,15 meter og tonnasje på 3 443 tonn, ble skipet sjøsatt i 1843 under stor festivitats. Et langt «arbeidsliv» kunne ta fatt og det endte ikke før i 1933. Da hadde hun vært med på det meste: Start som et gigantisk teknisk vidunder i ingeniørenes heroiske tidsalder. Pioner som luksus passasjerskip i ruten mellom Bristol og New York. Troppetransportskip under Krimkrigen. Emigrantskip fra Liverpool til Melbourne. Etter 30 år forsvant damp og passasjerer fra skipet og hun ble ombygget til fullrigger med tre master som lasteskip med kull fra England til San Francisco og returlast med hvete fra USA eller guano fra Sør-Amerika. Sagaen for skipet tok nær slutt etter



dette, men den 19. juli 1970, 127 år etter hun ble sjøsatt, kunne hun ta plass i dokken som hun ble bygd og et formidabelt restaureringsarbeid kunne ta fatt.

Skipet i dag

«Great Britain» gir et mektig inntrykk der hun ligger praktfull i all sin velde. Skipet er brakt tilbake til utseende som passasjerskip med 6 flaggpyntede skonnertriggede master og med replika av dampmaskin og propell. I hele tørrdokken er det blitt lagt et glasslokk som går rundt skipet i vannlinjen og illuderer at skipet ligger på sjøen. Det er mulig å gå under «vannet» og ned i bunnen av tørrdokken og studere skipets undervannskonstruksjoner.

Overalt hvor man vandrer ombord oses det av Victoria-tiden, og for oss nordmenn er det underlig å se den strenge klasseinndelingen. Men det er imponerende å se alt det vakre, - ikke minst den fantastiske 1. klasse spisesalen. Her skjer fortsatt festligheter som brylluper og lignende. Rundt om på skipet er det plassert menneskekopier i tidsriktige klær som utfører forskjellige gjøremål. Man føler seg som en utvalgt passasjer som kan vandre rundt på verdens første store luksus ocean-liner.

Brunel's mesterverk blir årlig besøkt av over 150 000 mennesker og man opplever atmosfæren fra en viktig, men en svunnen tid i denne engelske nasjonalskatten.



LASTE- BÅTEN «BRAND- BU»

Gamle båter finner man på de mest uventede steder. Hvem skulle vel trodd at det i Røykenvik i Randsfjorden ligger en gammel lastebåt. Bygget i 1907, og omtrent ikke endret siden dampmaskinen ble byttet ut med glødehodemotor i 1920?

Tekst og foto: Georg Jensen

Røykenvik er kanskje mest kjent for ulykken for omtrent 1150 år siden, da Halvdan Svarte gikk gjennom isen og druknet. Dette var lenge før dampskipenes tid, og derfor kanskje ikke så interessant for oss fartøyvernere. Det er derimot båten som ligger i opplag ved en badeplass litt syd for tettstedet. Gammelmodig og rar, med skøytebaug og taubåthekk, et fyrstikkesselignende styrehus, men også mast og bom og winch, slik en lastebåt skal ha.

Den har vært kjent blant entusiaster i flere år, men de har ikke vært mange nok, og heller ikke lokale nok, til å starte forening, slik det har skjedd så mange steder langs kysten. Bevaringen

av båten er derfor en manns verk. Det er Roar Sundt fra Gran som har æren for at båten fremdeles lever. Han er mekaniker, skogsarbeider og altmuligmann med interesse for historie og gammel mekanikk. For drøyt 30 år siden fattet han interesse for båtene på Randsfjorden. Var det noen igjen av de gamle? I en vik på vestsiden av fjorden, like syd for det som en gang var Onsager teglverk, fant han et vrak på bunnen. Det lå riktignok ikke dypere enn at sommervannstanden var omtrent opp til det som syntes som en naturlig vannlinje. Et viktig poeng var at vannstanden inne i båten var høyere enn utenfor, altså var skroget tett. Han sporet opp eieren, betalte skrapjernpris for skuta og var med ett skipsreder. En av brannvesenets store pumper fikk skuta lens, slik at den kunne taues til opplagsplassen i Røykenvik. Her er det



som i noen engelske havner, der båtene står tørt ved fjære, slik at mannskapet kan drive bunnvedlikehold. Forskjellen er bare at i Randsfjorden skifter ikke flo og fjære med døgnet, men med året. Fjære er det ettervinter og vår, og flo(m) sist i mai.

Hva er nå dette for båt? Det meste av sin aktive tid tøffet den opp og ned Randsfjorden med murstein og takstein fra Onsager teglverk. Lasten ble for en stor del kjørt om bord og i land med trillebår. Derfor har skuta ikke bare rekkeport, men også port i lukekarmen. Vi kan vel anta at det var den som fraktet murstein til de mange teglfjøsene vi finner rundt på Hadeland. Med et mannskap på fire var «Brandbu» aldri noen utpreget rasjonell båt. Moderniseringen i 1920 innebar mer moderne maskineri, men likevel ikke så moderne at maskinisten ble arbeidsledig. Det måtte fremde-

les være en mann i maskinrommet for å besørge manøvreringen. I 1946 ble teglverket lagt ned. «Brandbu» ble arbeidsledig og lagt i opplag i ei vik i nærheten av teglverket. Etter et par år brakk ankerkjettingen og båten drev på land.

Hvilken oppgave Roar sto overfor da han overtok båten, vet de litt om, de som har vært med på å sette i stand en gammel båt. Roar selv hadde kanskje ikke vett nok til å la seg skremme. Han tok fatt, og var alene om det meste. Naboer, venner og en maskinsjefbror har hjulpet til, men den kontinuerlige entusiasmen og utholdenheten er det bare Roar som har hatt. Styrehuset er rekonstruert etter det som var igjen i 1979, mast og bom på grunnlag av et fotografi fra 1920-årene. Under dekk er frostsprengte maskindeler lappet med araldit og sveising, manglende deler er erstattet eller alternative løsninger er



improvisert. Kombinasjonen av godt stål og skånsomt ferskvann har gjort at det er små skader i skroget, og altså lite behov for plateskift. Likevel viser bildene litt av arbeidet Roar har utført.

Den turbåten for familien som Roar så for seg da han startet, er det ikke blitt mye av. Riktignok er det påbegynt innredning til turbruk i lasterommet, men så mange turer er det ikke blitt. Den siste var vel for ti år siden. Maskinen var i gang for fem år siden. Båten er nå blitt for stor og krevende for en eier som er blitt pensjonist. Dermed står vi igjen med det spørsmålet som er så sørgelig aktuelt for gamle båter: Hvor skal det bli av dem?



Lastebåten BRANDBU

Dimensjoner

Lengde: 66 fot

Bredde: 17 fot

Dypgående: 5,5 fot

Tonnasje: 48 bruttotonn, 23 nettotonn

Historie:

- 1907 Bygget ved Drammens Jernstøberi 1907 for Engnæs tresliperi Brandbu. Utstyrt med 12 hestekrefters dampmaskin.
- 1910 Overdratt til Onsager teglverk på vestsiden av Randsfjorden.
- 1920 Dampmaskinen erstattet med 25 hestekrefters totakt Avance råoljemotor.
- 1946 I opplag i Elnesvika litt syd for teglverket.
- 1948 Drev i land og sank på grunt vann.
- 1979 Kjøpt av Roar Sundt. Hevet og slept til Røykenvik.

Skriftlige kilder:

Jernstøberiets båter. Tangen og Åskollen historielag. Drammen 2004
Helge Stenersen: Dampskipsfarten på Randsfjorden. Eget forlag 1983



Slik så den ut sommeren 1979, da Roar fant henne. Det trengs mot og fantasi for å se mulighetene, og kanskje naivitet for ikke å se problemene. Foto: Roar Sundt



SLEPEBÅTEN «BJØRN» AV HELSINGØR

Etter mange års møysommelig innsats er slepebåten «Bjørn» klar til å la gå for og akter, bakke ut fra kaien og sette kurs mot åpent farvann. De som best kan bedømme arbeidet som er lagt ned, er vel gjengen på vår egen «Styrbjørn». De vil kjenne seg igjen, både ombord, i mannskapsmiljøet og i omfanget av arbeidet. Vi andre vil også kjenne oss igjen, i strevet med økonomi og svak rekruttering. Det er jamen på tide at vi møtes.

Tekst: Bjørn Hedegaard

Foto: Dansk Veteranskibsklub S/S Bjørn

Sidste skib der blev restaureret på Helsingør skibsværft inden værftets ombygning til Kulturværft.

Det lyder som noget af en påstand, men i øjeblikket er en flok gamle værftsarbejdere, skibsbyggere, svejsere, snedkere, maskinmestre og andre interesserede pensionister ved at reparere og restaurere den gamle kombinerede isbryder og slæpebåd S/S Bjørn, som ligger i den gamle Helsingør statshavn. Alt arbejde udføres af frivillige og der arbejdes hver tirsdag og torsdag.

I 2001 dannedes Dansk veteran-skibsklub S/S Bjørn og vi er i dag oppe på 230 medlemmer hvoraf 35 er arbejdende, men da vi har en meget høj gennemsnitsalder og der gerne fremover skal være nogle som vil tage sig af Bjørn og bevare den for eftertiden, så mangler vi yngre medlemmer. Det er vigtigt at bevare Bjørn. Der er i Danmark kun 3 dampskibe tilbage, nemlig Hjejlen i Silkeborg, Skelskør i Frederikssund og så Bjørn i Helsingør. Disse skibe repræsenterer en epoke i dansk skibsfarts historie nemlig overgangen fra sejskibenes tid og til de moderne skibe.

I bygning 12 på det gamle skibsværft var der indtil oktober 2007 indrettet et værksted, med gamle maskiner som drejebænk, søjleboremaskine, fræser, koldsav, presse, et skibsbyggerplan, diverse arbejdsborde samt en svejseafdeling. Derudover var der et helt træbearbejdningsværksted. I 2007 opsgav kommunen vores lejemål grundet bygning af kulturværftet, så gode råd var dyre.

Heldigvis havde lokalbanen i Helsingør netop samlet deres værksteder centralt i Hillerød, så deres gamle værksted i remise på Grønnehavevej i Helsingør stod ledigt. Det kom til vores kundskab og med tidligere borgmester Per Tærsebøls mellemkomst har vi kvit og frit lånt de gamle lokaler af Lokalbanen HHGB.

S/S Bjørn blev bygget i Bremerhaven i 1908 og leveret til Randers Havn den 4. februar 1909. Byggeomkostningerne var 119.000 og med diverse extra arbejder som bl. a. omfattede en styremaskine kom de samlede omkostninger op på kr. 121.918,15. I Randers sejlede det indtil 1981, hvor det blev udskiftet med et mere moderne fartøj. Dansk veteran-



skibsklub til bevarelse af gamle fartøjer købte den gamle båd af Randers havn for 72 kr. een kr. for hvert aktivt år.

Skibet er fuldt nittet med isforstærkning og 5 vandtætte skod. Det er 27 m langt, 8 m bredt og stikker fuldt lastet med vand i kedel, for og agterpeak samt 25 t. kul 3,15 m. Tonnagen er 135 BRT og 45 NRT. Hovedmaskinen er en trippel expansions dampmaskine, der udvikler 450 IHK ved 135 omdrejninger pr. minut hvilket giver en fart på 10 knob. Kedlen er en skotsk marinekedel indrettet til kulfyrt med 2 fyrkanaler og et damptryk på 13 bar. Den originale kedel revnede i 1924 og blev udskiftet med en ny kedel, bygget på Ålborg værft. I 1950 blev kedlen ombygget til oliefyr. Vi har nu bygget den tilbage til kulfyrt samt nedsat arbejdsstrykket til 10 bar, da skibet ikke mere skal bruges til slæbning og isbrydning. De gamle olietanke blev fjernet og tilbageført til kulkasser,

hvor der nu kan være i alt 25 tons kul. Kulforbruget er ca. et kg. kul pr. ihk.

Skibet var i en temmelig dårlig forfatning med meget kraftige rustangreb, så der har været meget pladearbejde. Al aptering har været nænsomt fjernet for at sikre fri adgang til skibssiderne, hvor der under vandlinien er udskiftet ca. 50m² plade samt spanter og bundstokke. Alt elektrisk er udskiftet. Hoveddæk samt brodæk er udskiftet. Under hele restaureringen har vi haft et meget tæt samarbejde med søfartsstyrelsen, således at alt bliver godkendt. Vi har fået tilladelse til at sejle med 36 passagerer når skibet er færdigt, hvilket vi regner med vil ske i år 2012. Vi har haft damp på kedlen og afprøvet samtlige maskiner. Det var et stort øjeblik, da selve hovedmaskinen kørte for første gang i 27 år.

Skibsbevaringsfonden har erklæret Bjørn for bevaringsværdig og har indtil nu støttet restaureringen med 3,8

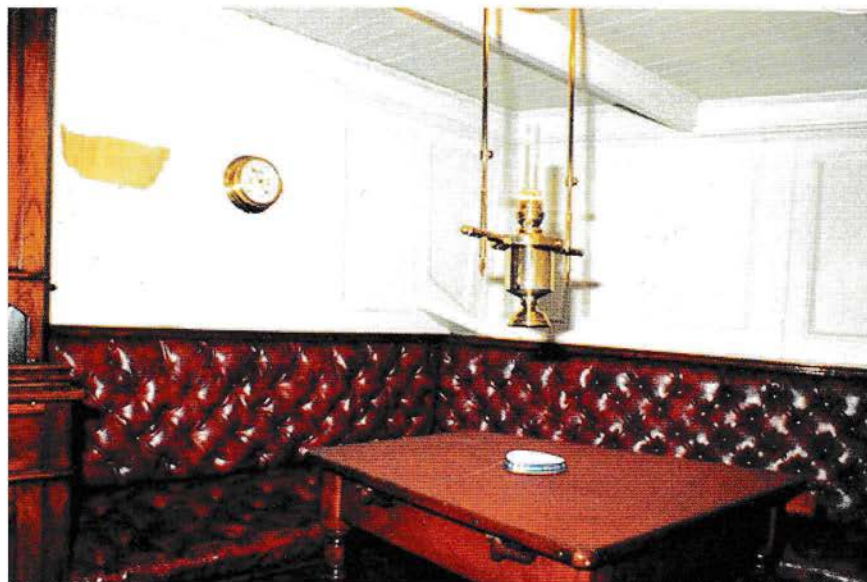


Revnet kondensator «Metalock`es». Et velkjent problem på våre gamle dampere. Saltvannets virkning gjennom hundre år kan ikke lenger oversees.

mio. A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers fond til almene formål har støttet med 2.581.470 kr. Af andre sponsorer kan nævnes Lauritsens fond, Hempel, Lemvig møller og Munck, rederiet Norden, Nordea, Den danske bank og Arbejdernes landsbank, samt mange af vores leverandører. Restaureringen har indtil nu kostet ca. 7 mio. kr.

Det er meningen, at Bjørn skal deltage i kulturelle arrangementer, være åben for erhvervsskoler for kommende maskinmestre og navigatører. Indtjeningen skal være gennem firmaer, som vil enten bruge skibet til repræsentative formål eller til firmaudflugter, familiesammenkomster enten ved kaj eller en sejltur. Et eksempel kan være vielser til søs, receptioner m.m. Vi har åbent hus arrangementer f. eks. den årlige kulturnat. Der har i det sidste år været 20 rundvisninger på Bjørn. Det har været foreninger,

som har hørt om Bjørn og gerne vil se skibet. I den lokale befolkning er der meget stor interesse for det gamle skib og der er indledt et samarbejde med den nye søfartsmuseum og værftsmuseet. Interesserede kan gå ind på vores hjemmeside, som er www.ss-bjoern.dk eller kontakte formanden Bent Hedegaard på e-post: Bent.Hedegaard@privat.dk



MS «JØSEN- FJORD», NOREGS ELDSTE KYSTRUTE- SKIP

Med ei så mangfaldig historie som «Jøsenfjord» har, er det ei stor og viktig oppgåve å samle alle trådane i den veven som skal gje oss eit bilete av skuta gjennom 126 år. Her kan vi lese om ei hending der «Jøsenfjord», som den gongen heitte «Lindesnæs», spela ei viktig rolle.

Tekst: Signy Eike-Kongsvik

Langs Noregskysten kom det på 1800-talet fleire kystruteskip som gjekk mellom kystbyar og mellomstader. Kystruteskipa gjorde det mulig å utvikle relativt regelmessige samband langs kysten. Først ute var hjuldamparen DS «Constitutionen» som frå slutten av 1820-åra gjekk i rute frå hovudstaden til Bergen. Omtrent ti år etter, den 5. mars 1838, gjekk hjuldamparen DS «Prinds Gustav» frå

Trondheim med kurs for Nord-Noreg, og i 1842 blei det etablert ei kystrute frå Trondheim til Kristiansand.

Det første kystruteskipet til Det Stavangerske Dampskipsselskap var DS «Kong Haakon», levert frå Nylands Mek. Verksted, Kristiania i 1878. Skroget var i jern og skipets lengde var på 174 fot og bygd for å trafikker kysten frå Bergen til Kristiania med gods og passasjerar.

På strekninga Farsund-Kristiansand trafferte eit mykje mindre kystruteskip, DS «Lindesnæs». Dette var 95,3 fot langt og 18,2 fot breitt. Det tilhørte Aksjeselskapet Lindesnæs Dampskipsselskap og blei levert frå Christiansand Mekaniske verkstad 21. september 1886. Forutan å gå i kystruta trafferte den kvar veke lokalruta frå Farsund til Korshavn, Austad og Agnefest. «Lindesnæs» var eit postførande skip på lik linje med andre kystruteskip.

På ruta mellom Farsund og Kristiansand måtte «Lindesnæs» ut i Nordsjøen og den runda Lindesnæs mange tusen gonger, noko som bekrefte utsagnet om at dette var ein særskild god sjøbåt.

«Lindesnæs» hadde som skikken då var, salongar tilpassa den enkelte sitt behov og ressursar. Her var mellom anna damesalong og røgesalong med plysj og mahogny, og salong for dei som reiste på 2.-klasse framme under bakken. Men det var ikkje bare passasjerane som blei tilgodesett med eigen plass. På «Lindesnæs» var der eigen «salong» med plass til inntil 12 kreatur, og mange dyr blei sendte med «Lindesnæs», den fekk snart utnamnet «kreaturbåten».



D/S «Lindesnæs» ved Svinør

Om morgonen den 18. november 1891 var kystruteskipet «Kong Haakon» på veg vestover frå Mandal med mykje last og 80 passasjerar. Det var tett tåke og etter ca. halvannen time gjekk den på grunn på Gjeslingene, ei gruppe skjær som ligg nær skipsleia rett sør for Vårøy. Etter grunnstøytinga oppstod det panikk om bord, og det tok tid før livbåtane blei sett på sjøen og passasjerane blei frakta i puljar i inn til Vårøy.

På denne vesle øya budde det på den tida fleire familiar fordelt på fem gardar og 7-8 husvære. Forutan gardsdrift var fiske og losing ein viktig del av eksistensgrunnlaget for dei fastbuande. Dei var sjøvande og hadde nok opplevd litt av kvart, men å få 80 skip-

brotne passasjerane var nok uvant sjølv for desse. Det var vinter, rått og kaldt og truleg var fleire av passasjerane våre etter turen frå havaristen i livbåtar ein kan anta var meir eller mindre tette. Det skal mykje plass til å husa åtti uventa gjester, og stovehusa var truleg ikkje store. Det var nok bare dei færreste som fikk tak over hovudet.

Det blei lenge å venta, heile sju kalde timar før «Lindesnæs» kom og henta dei. Medan alle passasjerane blei frakta bort på det vesle kystruteskipet, gjekk havaristen «Kong Haakon» ned, den glei av skjæret og sank. I mellomtida var store deler av godset blitt lossa over på DS «Kong Sverre», eit anna kystruteskip som trafikkerte strekninnga Bergen–Kristiania.

Heile 120 år er gått sidan denne hendinga. Folket på Vårøy er borte, her er berre sommargjester tilbake. Og av alle dei flotte skipa som trafikkerte langs kysten vår frå den tida, er bare eitt tilbake, «Lindesnæs» - nå MS «Jøsenfjord».

«Lindesnæs» blei etter 43 års teneste på Sørlandet seld til Stavanger. Her skulle den trafikkera Ryfylkefjordane som lokalrutebåt for passasjerar, gods og dyr av ymse slag. Året er 1930 og den trufaste slitaren gikk i rutetrafikk i Ryfylke i bortimot femti år. I denne perioden gjennomgjekk den fleire endringar på overbygget og blei dessutan forlenga med 15 fot i 1932 og fekk bildekk i 1962. På tross av alle forandringane kan store delar av båten daterast tilbake til perioden då den sigla på Sørlandet.

Då kysttruteskipet og lokalrutebåten «Jøsenfjord» blei tatt ut av teneste, hadde den lagt bak seg over nitti år i rutetrafikk utan nemnande uhell. Etter ei tid blei skipet seld ut av Noreg. Tretti år etter kom meldinga om at «Jøsenfjord» var til sals i Nederland, der den i fleire år hadde sigla på kanalane. Skipet med sin 125 år lange historie blei kjøpt og er nå tilbake i Noreg. Dette er ei unik skipshistorie og eit kystkulturminne det er vel verdt å ta vare på, noko som er bekrefta i og med at «Jøsenfjord» har fått status som verneverdig skip.

Les meir på www.josenfjord.no

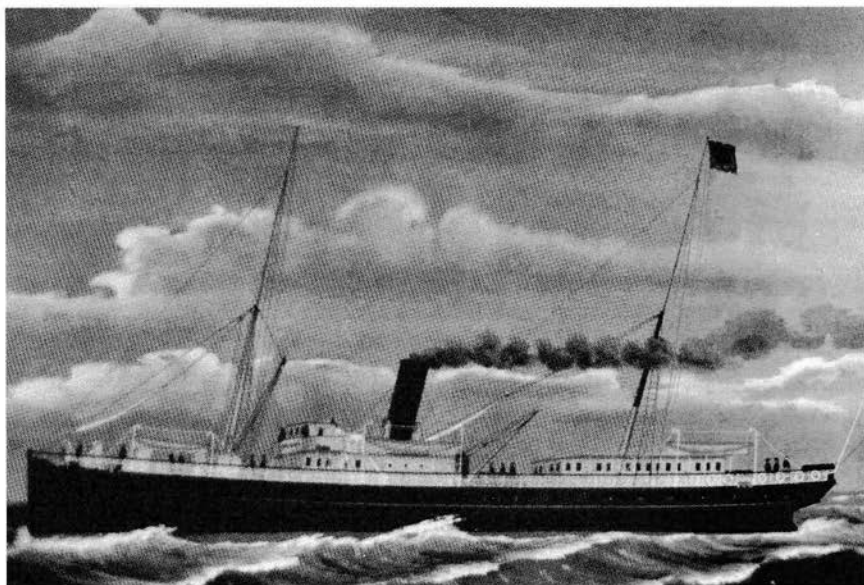
Kjelder:

Erik Bakkevig:

Skipsforlis utenfor Vest-Agder, eget forlag
2011 (se bokomtale på side 39)

Jone Laugaland:

Fjordabåtane, Stavanger Aftenblad 2005



Kystruteskipet DS Kong Haakon som forliste ved Gjeslingene i 1891
(Bilete er illustrasjon henta frå boka Skipsforlis utanfor Vest-Agder)

PRAKTBOK OM SKIPS- FORLIS

Tekst: Thor Hansen

På ny er dykkeren og forfatteren Erik Bakkevik fra Haugesund ute med en bok om skipsforlis langs norskekysten. Denne gangen tar han for seg dramatiske hendelser utenfor Vest – Agder.

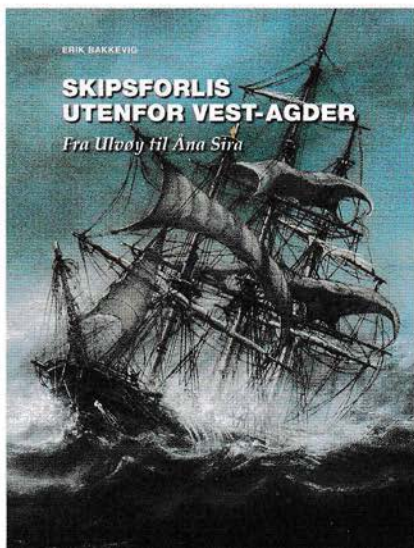
Dette er nå hans fjerde bok som omhandler forlishistorie. Hans første bok «Skipsforlis gjennom tidene» kom i 2003. I 2005 kom «Skipsforlis i Bergensleden» og i 2008 kom «Skipsforlis rundt Jæren». Den nye boken «Skipsforlis utenfor Vest-Agder» har han brukt 3 år på å lage, men så har det også blitt et viktig maritimt praktverk med flotte illustrasjoner, historiske bilder av skip, sjøkart som viser forlisposisjonene og nyere fotos fra både over og under vannet. Vi må også nevne de praktfulle illustrasjonene som den kjente marinemaleren Ivan Storm Juliussen har bidratt med. Disse viser hvor harde forholdene kunne være i seilskutetiden.

Når man leser denne boken forstår man godt at havet kan være en lunefull venn for de som søker sitt utkomme der eller må bruke det som samferdselsåre. Ikke så rent sjelden kunne havet slå til som en lynende knyttneve mot dem som utfordret det både i krig og fred.

Dette kunne lett føre til tap av menneskeliv, økonomiske katastrofer, sorg, sult og nød. Dramatiske forlis var ganske vanlig før værvarslingens tid, men da motorlarmen kom ble faren for forlis sjeldnere, men den har aldri forsvunnet og vil aldri forsvinne. Havet vil nok alltid kreve sine ofre tross kjempeskip og all nymotens teknologi.

Nok engang, - stor honnør til forfatteren som har gjort en glimrende jobb med å samle så mye sønderslått og dramatisk sjøfartshistorie mellom stive permer. Uten slike entusiaster som Erik Bakkevik, ville nok mye blitt glemt og glemt og utvasket av tiden.

Erik Bakkevik:
Skipsforlis utenfor Vest-Agder.
Fra Ulvøy til Åna Sira.
Haugesund 2011.
ISBN 978-82-997910-1-4.
e-post: eriba@online.no.
Hjemmeside: www.skipsforlis.no



NY BOK OM «HEST- MANDEN»

Tekst: Georg Jensen

Foto: Bredalsholmen

Til 100-årsdagen har «Hestmanden» fått bok. En oversikt over båten historie fra 1911 til 2011, ført helt frem til utdokkingen på Bredalsholmen i september siste år. Det er Gunnar Eikli som har skrevet den. Han har arbeidet med skuta siden den kom til Kristiansand i 1992, og er vel den som har best forutsetninger for en slik oppgave.

Han har funnet frem til nytt materiale, brev, bilder og intervjuer med mannskaper og passasjerer, slikt som har vært mulig etter den oppmerksomheten skuta har fått i de senere år. I Public Record Office i London har han også funnet stoff. Noe nytt og noe som bekrefter opplysninger vi har fra før fra andre kilder.

På omslaget og over et stort oppslag er gjengitt en billedvev hvor «Hestmanden» har en fremtredende plass. Det er laget av den anerkjente kunstneren Else Marie Jakobsen. Det har en så spesiell historie at den bør bli kjent. Den lyder slik, fortalt av Ingrid Næser ved Stiftelsen Arkivet:

10 personer som gikk på skole sammen fra 1940-45, blant annet ved Kristiansand Katedralskole, møtes årlig. På et slikt møte

ble de ti enige om å be Else Marie om å lage et bildeteppes om krig og fred som kunne henge på Arkivet. De ti la selv ut de første 10 000 kronene, og sendte brev til alle som hadde gått på Kristiansand Katedralskole under krigen og ba dem være med på å betale for teppet. Resultatet ble at det kom inn kr 280 000.

Da Else Marie i 2001 var ferdig med teppet «Krig og fred» og teppet hang flott i Arkivets store sal, var det ennå penger igjen. Gruppene ba da Else Marie om å veve en ny billedvev. Denne representerer organisasjonene som samarbeider i Stiftelsen Arkivet.

En gang en av de ti oppdragsgiverne hørte Else Marie fortelle om billedteppet «Krig og fred» i salen på Arkivet sa en av tilhørerne: «Som vanlig er ikke krigsseilerne med.» Riktignok var det handelsskip med på teppet, men de seilte ikke i konvoi.

Slik gikk det til at Else Marie igjen ble spurt om å veve et teppe til Stiftelsen Arkivet. Det var fortsatt penger igjen etter innsamlingsaksjonen. I tillegg ble det sendt et brev til alle redere med oppfordring om å bidra med kr. 5000. Noen ga mer, andre mindre, og det ble nok penger til et billedteppe med krigsseilernes historie. Nå henger det på en av kortveggene i den store salen til Stiftelsen Arkivet, i samme rom som teppet «Krig og fred».

Det hører med til historien at Else Marie gikk på Kristiansand Katedralskole i parallellklassen til de ti som tok initiativ til å be henne om å lage teppen.

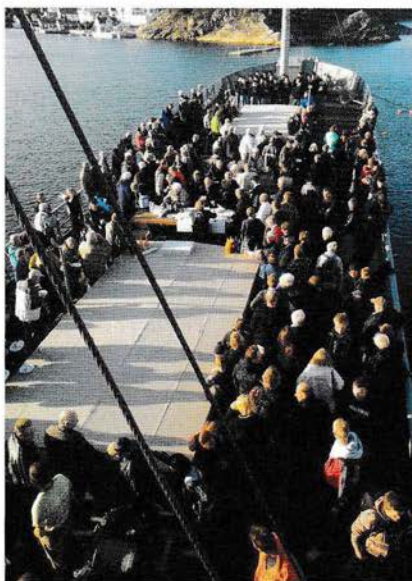
Kapitlet om de årene da båten var i Veteranskibsklubbens eie, og ble sikret for ettertiden, er ikke det fyldigste. Det skyldes at vi ikke har vært flinke nok til å dokumentere vårt arbeid. I ettertid er mye kommet for en dag. For sent for

denne boka, men det betyr jo at «den store boka om «Hestmanden»» ennå ikke er skrevet. Her ligger utfordringer for historikere.

Boka er nummer 12 i serien av kulturhistoriske rapporter utgitt av Vest-Agder fylkeskommune. Den supplerer de to som tidligere er skrevet om «Hestmanden», Tore L. Nilsens store artikkel i Sjøfartshistorisk årbok 1993 (også utgitt som særtrykk) og Tom Rasmussens historisk-tekniske dokumentasjon «Skibet arbeidet voldsomt i sjøen ...» fra 1997.

En nyttig bok for alle med interesse for Hestmanden.

Gunnar Eikli:
HESTMANDEN HUNDRE ÅR
Vest-Agder fylkeskommune 2011



Fra utdokkningsfesten på
Bredalsholmen



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

MS «SKOGØY» ET STYKKE NORD- NORSK HISTORIE

De vakreste båtene var vel de som ble bygget på 1950-tallet. Noen av dem er heldigvis bevart. «Sandnes», «Gamle Salten» og «Gamle Helgeland» har ofte gledet oss. Nå får de konkurranse om tittelen «kystens dronning»: «Skogøy er på vei hjem.

Tekst: Viggo Kristensen

Foto: Skogøys venner

Viktig samferdselshistorie

Skogøy er representant for en epoke i norsk samferdselshistorie. På femtitallet var sjøveis samferdsel dominerende. Skogøy var en kombinert passasjer- og lastebåt. På lik linje med de mange hundre lokalbåter som gikk i rutefart langs kysten, så fungerte også Skogøy som «matebåt» til hurtigruten. Skogøy hadde sågar en runde Harstad – Kirkenes – Harstad som hurtigrute. En av de ordinære hurtigrutene fikk motortrøbbel i Toppsundet ved Harstad. Skogøy måtte da settes inn som reserve. Skogøy fraktet både gods og passasjerer fra Narvik via flere småsteder i Ofotfjorden og ut til Svolvær. I Svolvær kunne folk og gods befordres videre med enten sydgående eller nordgående hurtigrute. Men også fra det omkringliggende land rundt Narvik ble Skogøy benyttet til godsfrakt og persontrafikk. For bygder som Lødingen, Bogen, Kjeldebotn og



Ballangen var Skogøy forbindelsen til verden utenfor.

Viktig maritim historie

Skogøy er representant for noe av det ypperste innen norsk båtkonstruksjon og norsk båtbygging. Konstruert av overingeniør Kaare Haug. Han er mannen bak flere flotte skuter, blant andre «Amerikabåten» Oslofjord. Skogøy og Oslofjord har identiske skorsteiner! Kaare Haug gav Skogøy forførelser, vakre linjer. Skroget har buede, runde, kvinnelige former. Hun var dronningen på Ofotfjorden.

MS Skogøy ble bygget ved Drammen slip og båtbyggeri i 1953. Hun er 486 BRT og har lugarplass til 64 passasjerer. Maskinen er en enkeltvirkende Nohab totakter med 1100 BHK. Hun ble bygget på en tid da løkalbåtene var ryggraden i norsk samferdsel. Det var mange hundre løkalbåter som bandt landet sammen. Løkalbåtene var bygget ved

et av de mange verft langs norskekysten. Verftene var viktige samfunnsinstitusjoner. De bygget og vedlikeholdt fiskebåter, ferjer og løkalbåter. De sysset mange av kystens menn og opprettholdt vår nasjons tusenårige båtbyggertradisjoner.

Skogøy var relativt stor til løkalbåt å være. Faktisk så stor at daværende disponent i Ofoten Dampskipsselskap, Valdemar Høy, i første omgang fikk avslag fra samferdselsdepartementet. Til tross for departemental skepsis, i 1953 var det stabelavløp og Skogøy kunne begynne sin arbeidsdag i Ofoten, Lofoten og Vesterålen.

Viktig løkalhistorie

Skogøy ble satt inn i ruten Narvik – Svolvær – Narvik. En gang i uken gikk Skogøy Hinnøya rundt. Skogøy ble en institusjon i Ofoten, Lofoten og Vesterålen. Den vakre løkalbåten bandt bygd og by sammen. Skogøy var





en livsnerve i regionen. Alle i regionen hadde et forhold til til Skogøy. Både på godt og vondt. I 30 år gikk Skogøy trofast i rute. Og rutetiden, den holdt Skogøy. Folk sa de kunne stille klokka etter den punktlige lokalbåten. Om bord møttes folk. Det var kanskje lenge siden sist de hadde sett hverandre. I salongen kunne de ta seg en kopp kaffe eller et glass øl og få nyheter om folk og hendelser. Lokalbåten fraktet gods og den fraktet folk. Men lokalbåten var også et treffsted, en arena for nyhetsformidling og en arena for gode historier som kortet ned reisetiden og som gjorde reisen til en glede. På mange måter var lokalbåten et symbol på det gode liv.

For mange var det dagens høydepunkt når lokalbåten kom. Det var «Dar kjem dampen»-stemning når folk så lokalbåten nærme seg. Båten kom med en smak av verden utenfor bygda.

Lokalbåten kom med spennende varer, den kom med aviser, matvarer og utflytete sambygdingar som folk ikke hadde sett på årtier.

Skogøy på vei hjem!

Men i mars 1983 var det hele over. Med lange støt i fløyta seiler Skogøy for siste gang ut Ofofjorden. Den setter kurs for sine nye eiere i Sverige. En epoke var over. Sverige skulle bli MS Skogøys hjemland i nesten 30 år. De siste to år lå «Seaside», som Skogøy ble omdøpt til, halvt sunket like utenfor Stockholm.

I 2010 ble det dannet en interessegruppe som skulle forsøke å berge den gamle lokalbåten samt bringe henne tilbake til Narvik. Forhandlinger ble innledet med eier og da båten ble hevet i november 2011 sto vi klare med en inspeksjonsgruppe både fra egne rekker og fra Bredalsholmen fartøyvernsenter. I desember ble kjøpekontrakt under-



tegnet og slepet mot Norge og Narvik kunne begynne.

I skrivende stund ligger Skogøy ved Bredalsholmen fartøyvernsenter utenfor Kristiansand. Kystvakten skal slepe den vakre, snart 60 år gamle damen tilbake til sin hjemby. Restaureringsarbeidet vil bli omfattende. Mens båten lå i Stockholm hadde vandaler fritt spillerom. Hærverk og tyveri har gjort den flotte lokalbåten til et vrak.

Arbeidsgruppen Skogøys venner skal i løpet av de neste fem år tilbakeføre båten til den stand hun var i da hun forlot Narvik i 1983. Interessen rundt Skogøy er stor. Da det like før jul ble behov for nærmere fire hundre tusen kroner til slepeutgifter, så ble beløpet samlet inn i løpet av en helg. Det er

dannet forskjellige arbeidsgrupper som skal gå i gang med dokumentasjon, søke om midler, planlegge restaurering, verve medlemmer, redigere hjemmesiden, skrive artikler og utvikle organisasjonen rundt Skogøy. Foreningen «Skogøys venner» teller i dag 370 medlemmer.

Det er håp om at «Ofotfjordens dronning», som Skogøy ble kalt, i den nære fremtid skal bli å se majestetisk stevne ut Ofotfjorden på vei mot Lofoten. Vi har allerede fått forespørsel om muligheter for å feire en 60 – års dag ombord til neste år. Den 8. juli 2013 er det 60 år siden den nye og flotte lokalbåten kom seilende til sin hjemby. Vi håper at vi kan feire jubileet både for personen og for båten i nyrestaurerte salonger om bord!

VETERAN BRANNSKADET

Tekst: Georg Jensen

Lokalbåten «Svanøy», som siden 2005 har ligget på land i Haugesund for restaurering, brant 11. januar. Det var bygget et skur over båten for å lette arbeidet, og det var i hovedsak dette som brant. Hvor store skadene er på båten er ennå ikke klarlagt. Motoren og mye av innredning og utstyr var tatt på land og lagret et annet sted.

«Svanøy» ble bygget i Haugesund i 1925 for Fylkesbåtane i Sogn og

Fjordane og var i fart fram til omkring 1970. Etter en tid i opplag ble den solgt til Ålesund for å bli brukt som fritidsbåt. I 1974 ble den igjen solgt, nå til en engelskmann som hadde planer om å seile den til New Zealand. Han kom imidlertid ikke lenger enn til Gibraltar, der skuta ble liggende å forfalle i mange år. Etter lang tids arbeid greide «Haugaland Veteranbåtlag» å overta båten, og i 2005 kom den endelig «hjem» til Haugesund. Siden da har det pågått restaureringsarbeid.

«Svanøy» ligner på «Atløy» og «Granvin», men med sine 75 fot må hun nok regnes som en lillesøster.

ENDRINGER I REDAKSJONEN

Tekst: Eivind Lande

Vi får igjen en endring i redaksjonen. Som de aller fleste trolig er klar over fikk bladet ny redaktør – Georg Jensen – for et års tid siden. Han har så langt gjort en glimrende jobb. Både nåværende og forrige red-aktør har imidlertid hatt meget god hjelp og fine bidrag fra Harald Sætre. Han har vært bærebjelken i redaksjonens avdelingskontor på Vestlandet i mange, mange år. Han ønsker nå å trekke seg fra dette arbeidet for å jobbe mer aktivt med «Stord»s 100-årsjubileum

i 2013 og Fjordsteam-stevnet i Bergen samme år. Det har vi full forståelse for og ønsker lykke til med de nevnte arrangementene. Takk for innsatsen og velkommen tilbake på et senere tidspunkt! Som Harald Sætres etterfølger har Harald Kvinge sagt seg villig til å stille. Det er som de fleste trolig vet, ingen dårlig erstatning. På vegne av redaktør Georg Jensen og styret i Norsk Veteranskipsklub ønsker jeg Harald Kvinge hjertelig velkommen i redaksjonen. Det er for øvrig plass til flere skriveføre fartøyvernere i redaksjonen. Ta kontakt med redaktøren hvis fristelsen blir uimotståelig!

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 Ostereidet
www.oster.no/torjb@online.no
Leiar: Tor Bjørgaas
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 Haugesund
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

Atløys venner

Kystmuseet i Sogn og Fjordane
Postboks 94, 6901 Florø
www.atloy.no/leiar@atloy.no
Kontaktmann: Leif Kvalvik, 412 52 909
Urleie: Sander Ødelien, 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



Omslagsbildene

Temaet denne gang er godt gammeldags skipsbyggerhåndverk. Vi greier ikke å bevare båtene våre uten at vi samtidig bevarer håndverket. På forsiden ser vi Bjørn Nesdal klinke hudplater på «Hestmanden». På baksiden diskuteres den nysmidde ringen til ankerklysser på slepebåten «Bjørn».

Foto: Bredalsholmen og Dansk Veteranskibsklub S/S Bjørn.