

DAMPSKIBS

P O S T E N



DAMPSKIBSPOSTEN

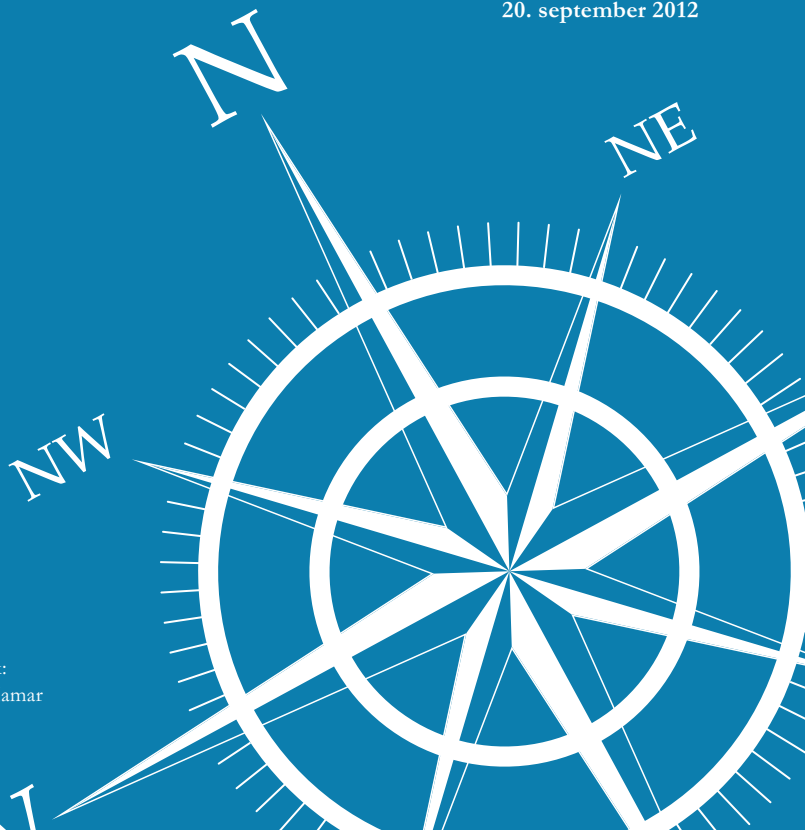
Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub og en rekke andre foreninger innen det frivillige fartøyvern. Du finner oversikt over dem på side 47. Bladet utkommer tre ganger i året. Om du ikke er tilsluttet noen forening, kan du abonnere på bladet. Det koster 150 kroner pr. år og bestilles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

20. september 2012



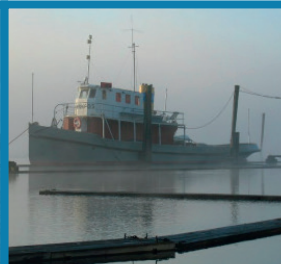
Opplag 2 745
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar



4



21



30



37

INNHold

- 4 Formannen har ordet
- 7 Venneforeninger
- 10 Kulturminnedagen
- 12 «Svanøy» av Haugesund
- 18 «Stord I» skal sertifiserast
- 20 MS «Stord» i dramatisk kollisjon
- 21 Dar gjekk dampen, gamle dampen...
- 28 Om å synes
- 30 Kysten rundt
- 35 Maskinistopplæring
- 37 Havnelangs i Oslo
- 42 Skipslista
- 46 Vestlandsredaktøren

I dette nummeret har vi mye stoff om møteplasser. Mange slags møteplasser: Et hyggelig miljø der våre medlemmer trives, der vi kan samarbeide med andre fartøyer, der vi markerer årets Kulturminnedager, eller der vi møter offentlige myndigheter og andre vi er avhengige av. Den viktigste møteplassen er likevel der vi skal presentere fartøyet for folk flest og vise at vi har en viktig oppgave. Vi håper stoffet i bladet kan gi impulser i arbeidet med å skape disse møteplassene. **God lesning.**

FORMANNEN HAR ORDET

Tekst: Sander Ødelien, Atløys venner

M/S Atløy, bygd i 1931, er i rimelig god stand, sjølv om vi har ein del restaureringsarbeid att i skroget. Dialogen med sjøfartsdirektoratet er god i forhold til arbeidet og planar for vidare arbeid er godkjent.

Tida går, og det som ein gang var nytt, flott og dugande er no tildels gamalt og umoderne. Som transportmiddel er M/S Atløy derfor utdatert, men nettopp alderen er grunnen til at vi enno kan hente litt pengar på opplevingar og nostalgi. Vi har grei utleige i sommarmånadane og treng ikkje eit mannskap på meir enn 4. Det er likevel ikkje nok til å halde det gåande økonomisk, i alle fall ikkje utan frivillig innsats. Å klare å halde fram med restaureringa er ikkje mogeleg utan løyvingar frå Riksantikvaren.

Om det korkje eller formann i Atløys Venner eller Andelslaget Atløy som skriv desse linjer, er eg likevel ein av «blårussen». Vel har eg både pikka rust, malt og stått på både i bar og på dekk, men eg er like fullt ein av papirflyttarane som mest steller med booking, søknad om midlar, innkallingar til kurs og møter, plakatar, referat, pengar, mannskapslister, heimesider, sal av effektar og slike ting. Ikkje at det er uviktig

arbeid, - men eg innser at det er karane om bord (for det er mest karar) som legg ned dei lange og mange timane frivillig dugnad i vedlikehald og mannskapsjobbing som dreg lasset med vårt viktige prosjekt.

I Atløys Venner, som driv M/S Atløy, legg vi ned mellom 10 og 15.000 dokumenterte timar dugnad i året. Einskilde aktive legg ned tusenvis av timar åleine. Vel er sommardagane på dekk med kaffikoppen fine, sola om kvelden varm og skrytet frå folk på kaia god betaling, men eg er usikker på om det er nok. Dei færreste måler innsatsen sin i kroner og øre, - sjølv om vi måler dette årleg i årsmeldingane våre. Det er gleda av å sjå at det faktisk blir betre, av å gjere ein viktig jobb, av godt kameratskap og ein ikkje liten del stoltheit av «eige» fartøy som driv oss.

I fleire år har mangel på støtte frå fylkeskommunen (og dermed også SAVOS), som gjennom FSF var eigar av båten under heile sin operative periode, vore påfallande. Kommunen har heller ikkje vore særleg til hjelp, kai har vi inntil i år vore nøydde til å leige privat, og den gongen Bystyret skulle leige oss i 2004 var det «no show» utan betaling! Det skal seiast at vi fekk kommunen sin kulturpris i 2010, men den rekk likevel ikkje til mange liter maling... faktisk ingen.

Støtta vi tidlegare har fått frå Riksantikvaren til restaureringsprosjekt har sjølv sagt vore viktig for båten. Det har òg vore ei særskild viktig oppmuntring for alle som med glede legg ned svært mange dugnadstimar og fritid, og eit prov på kor viktig arbeidet vårt er blitt oppfatta. Dessverre fall denne støtta for vår del vekk i år, og det kan sjå ut til at vi ikkje kan avslutte det planlagde skrogarbeidet. Dette vil ganske fort kunne føre til opplag, også fordi



Rett nok er desse bileta frå «Børøysund», men dei syner litt av breidda i det som krevst av dei frivillige mannskapa. Tryggleik ombord krev både øving i gjenoppliving og kontroll av livbåtar Fotografar: Øyvind Ødegård (gjenoppliving) og Else Ellila (livbåt).

arbeidslyst og motivasjon dabbar sterkt.

Stadig nye og strengare krav til sertifisering av mannskap frå det offentlege er også med på å gjere arbeidet vanskeleg. Belastninga på enkelte vert samstundes ekstra stor. Neste veke skal vi sende 20 mann på IMO60- og «trøste og bære»-kurs for å bøte på dette. Ikkje akkurat gratis, men det må til. Dei stadige utsette høyringane på mogeleg innføring av ISM også for veteranflåten gjer at vi etter kvart må tenke oss om korleis vi skal organisere drifta framover. Ikkje mange av oss som har kulturminnevern som hobby har lyst, eller vil kunne, gire drifta til å stette dei krava som kanskje vil komme; med døgnvakt på land, dokumentasjon på «alt», instruksar og skjema for det meste.

I Atløys Venner har vi aldri hatt for vane å klage offentlig, vi har valt denne hobbyen sjølve. Det er likevel med undring vi ser på ein løyvepolitikk frå fylke og Riksantikvar som i større og større grad tilgodeser dei få, store og svært ressurskrevjande (for den del viktige) prosjekta.

Ofte er dette også så store prosjekt at det berre i liten grad vert utført dugnad, noko som igjen er grunnleggjande for å bygge eit miljø som kan halde liv i fartøya i framtida. Gjennom tiår har vi sjølve vist ei sunn, fornuftig drift basert på ein stabil gjeng med godt miljø og svært stor dugnadinnsats. Vi har ein sertifisert båt i svært god stand som tener pengar kvar einaste sesong. Rett nok er det framleis behov for restaurering, men vi hadde ein plan som vi oppfatta einigheit rundt.

Når dei offentlege pengane for vår del no forsvinn, forsvinn også delar av den viktigaste kapitalen vi har; motivasjon. Fartøyvernet er heilt avhengig av frivillige for å eksistere, og då må også forvaltninga være med på å styrke dei frivillige sine kår. Når det offentlege regimet kring mannskap i tillegg etter kvart vert uoverkommelig for oss som eig og forvaltar dei flytande kulturminna på frivillig basis, vert opplag eit meir og meir reelt alternativ, - diverre.

Som ein lokal spaltist sa det; «Heller trass i enn på grunn av...»



VENNE- FOREN- INGER

Ingen fartøyvernprosjekter er startet på offentlig initiativ. Ingen fartøyvernprosjekter er fullført uten offentlig medvirkning.

Tekst: Georg Jensen

Foto: Else Ellila

Påstanden ovenfor har vi hevdet tidligere her i bladet. En forenkling. Likevel er det en realitet at det

fartøyvern vi har i Norge i dag er resultatet av enkeltmenneskers innsats. Starten på de fleste prosjekter var at entusiaster mente det var for galt at en gammel båt skulle hugges. Etter hvert som bevaringsarbeidet kom i gang, og dugnadsgjengen ble utvidet, ble det spurt hvorfor og hvordan. Svarene måtte de finne selv. Det fantes ingen fartøyvernkonsulenter, ingen fartøyvernssentre, og heller ingen tilskuddsordninger eller søknadsskjemaer. Det frivillige fartøyvernet kom altså først. Før hele det offentlige apparatet som nå kan fortelle oss hvorfor og hvordan.

De fleste av disse entusiastene var sakkyndige, som sjøfolk, skipsbyggere, fiskere. Altså folk som visste hvordan en båt ble bygget, driftet, vedlikeholdt og reparert. De hadde en nærhet og et forhold til båten de tok vare på. På samme måte hadde båten en nærhet til miljøet





rundt vernerne. Denne nærheten svekkes med tiden, etter hvert som entusiastene blir bestefedre (dette er i første rekke en hobby for fedre) og barnebarna ikke lenger vet hva et akterspring er for noe. Vi får altså et gap, og i dette gapet finner fartøyvernkonsulenter, fartøyvernssentre, tilskuddsordninger og søknadsskjemaer sin plass. De fyller ikke gapet, og greier heller aldri å fylle det. Ved siden av disse fra det offentlige er det plass, og må være plass, til entusiastene.

Disse to har forskjellige, og nødvendige bidrag. Det offentlige med penger og teoretisk kunnskap om historie og restaureringsprinsipper, entusiastene med arbeidskraft, praktisk innsikt og erfaring. Det offentlige har forbindel-

seslinjer og kontakter mot det nasjonale museumsvesen, entusiastene knytter på samme måte fartøyet mot lokalsamfunnet eller miljøet der det hadde sitt aktive virke. I fartøyvernet er vi altså helt avhengige av dette samspillet og samarbeidet mellom offentlig sektor og den tredje sektor, som det frivillige arbeid er kalt. Da stemmer det jeg startet med, om start og fullføring av fartøyvernprosjekter. Den samme avhengigheten har vi når det gjelder drift av fartøyene.

Et eksempel på hvor nødvendig et slikt samarbeid er, ser vi i disse dager i Kristiansand. Der etableres venneforeninger for både «Hestmanden» og «Gamle Oksøy». For 33 år siden var «Hestmanden» et vrak, da den ble overtatt av entusiaster som visste hvorfor,



men ikke hvordan. De startet et møysommelig arbeid, men måtte melde pass. Da hadde imidlertid det offentlige etablert seg, og skuta ble et av de første oppdragene for Bredalsholmen. At det offentlige også var nær ved å melde pass, er en annen historie. Da «Oksøy» for noen år siden gikk ut av tjeneste som forsyningskip for fyrvesenet, gikk den direkte over til å bli veteran-skipet «Gamle Oksøy», eiet av nettopp Bredalsholmen. Noen års driftserfaring med «Gamle Oksøy», og noen måneders med «Hestmanden» har vist at det å drifte et slikt fartøy er en for stor oppgave for det offentlige alene. Her har entusias-tene sin plass. Måtte venneforeningene og eierne finne frem til samarbeidsordninger som kan gavne begge parter, men

først og fremst fartøyene, som på denne måten blir et slags felleseie.

Venneforeningen til «Gamle Oksøy» ble stiftet i mars. Medlemmer fra blant annet Bragdøya kystlag og Søgne kystlag blir viktige samarbeidspartnere, både for medlemsrekruttering og bruken av båten. I tiden frem til planlagt årsmøte 1. oktober skal arbeidsfelt og oppgavefordeling klarlegges nærmere.

«Hestmandens» venneforening konstituerte seg i februar med foreløpige vedtekter og arbeidsprogram. De vil ha sitt første årsmøte i mai. Da vil foreningen bli formelt stiftet og alle formaliteter bli bragt i orden. Bernt Utne er ansatt som skipper på «Hestmanden» og har som en av sine oppgaver å dra i gang venneforeningen.

KULTUR- MINNE- DAGEN

Hver høst i nærmere 20 år har «Kulturminnedagen» presentert ulike sider av vår kulturarv. Flere ganger har fartøyene våre vært med i arrangementer av ulike slag. Nå er det igjen tid for å starte forberedelsene. Årets tema er «Møteplasser», en fin mulighet for å presentere båtene våre.

Tekst: Georg Jensen

Foto: Harald Sætre

Vår nye «vestlandsredaktør» presenterer seg lenger ute i bladet. Noe av det som ga ham interesse for båter var dampskipskaia i Masfjordnes. Tilsvarende erfaringer og opplevelser har vel de fleste av oss. Dampskipskaia, fergeleiet, fiskemottaket; steder hvor vi møtte venner, fikk spennende glimt av de voksnes verden, og den verden som lå langt utenfor vår rekkevidde. Hit dro vi for å se reisende som kom eller dro, eller fangst som ble levert. Vi ble kjent både med folkene og båtene, kallenavnene på de voksne og motorlyden fra båtene. Dette preget oss i oppveksten og ga oss røtter.

Opplever ungdommen i dag det samme? Antagelig ikke. Stedene er

ikke de samme, og generasjonene snakker ikke lenger sammen som tidligere. På et vis er det bra. Ungdommen skal ha sin egen ungdomstid, ikke en kopi av vår. Likevel, kunne vi en dag i året prøve å gjenskape noe av det som ga oss gleder og opplevelser, og vise det frem til dem som er yngre enn oss?

Nå har vi sjansen. Enten alene, eller helst sammen med Historielaget, Veteranbilklubben eller andre som har en tilknytning til eller kan fortelle om vår møteplass, vårt anløpssted. Sammen kan vi lage et arrangement hvor vi presenterer det vi driver med og forteller historien som ligger bak. Trekker vi folk nok, skaper vi møteplasser, eller gjenoppliver gamle. Vi kan få forståelse for at dem kaia var



Vegard Bakka i postlugaren på «Granvin»

bygget for, altså båtene, var en viktig del av samfunnet. At det å bevare dem er å fortelle historier, historier vi trenger for å få følelsen av å høre til, å ha røtter. Det kunne jo også hende at noen ble så interessert at de ble med i dugnadsgjengen.

La oss prøve det i september. I år varer Kulturminnedagen nesten en uke, fra tirsdag 4. til søndag 9. september. Det gir tid til mange anløp. «Atløy» har startet planleggingen allerede, uten å vite det. Deres «fjordaferd» med fisk til bygdene i Sognefjorden og epler og poteter i retur til øyene utenfor er nettopp noe som gir mange «møteplasser». Kulturminnedagene er ikke en organisasjon, men et statlig styrt prosjekt, styrt av Norges Kulturvernforbund

og finansiert av Riksantikvaren og Kulturrådet. Det har ingen egne arrangementer, men oppmuntrer til, og markedsfører lokale prosjekter. Dette med samarbeid og felles markedsføring gir oss store muligheter. La oss utnytte dem!

Prosjektet har også en stor gulrot: En pris på 30 000 kroner til det arrangementet som svarer best til formål og tema. Det vil være helt naturlig at den går til et arrangement hvor fartøyer er med.

Finn frem til samarbeidspartnere og meld dere på innen 1. juli, så kan dere bruke sommeren til detaljplanlegging.

Mer på www.kulturminnedagen.no



M/F «Skånevik» anløper Fjærland 1. mai 2010

«SVANØY» AV HAUGE- SUND

I forrige nummer omtalte vi brannen på «Svanøy» i Haugesund. Selv om brannen har satt arbeidet med båten tilbake, er ikke vesentlig materiale tapt. Brannen har sågar hatt en positiv side: Avisomtaler og annen oppmerksomhet har gjort båten mer kjent.

Tekst: Carl Johan Høie og Gunvar Grindheim,
fortalt til Georg Jensen

Foto: Haugaland veteranbåtlag

Et umulig prosjekt?

I 1999 kom en kar hjem fra ferie i Gibraltar. Mye fint å se der nede, blant annet en gammel medtatt båt med kjente linjer. Kunne det være «Svanøy»? Var det mulig å bevare den? Frøet ble sådd og det spirte i Haugesund. Arbeidet startet for alvor i 2002 da Haugesunds Avis spanderte tur på 2 mann pluss en journalist til Gibraltar for å vurdere tilstanden til båten. En person i tillegg reiste for egen regning. Vi slo da fast at skroget var så

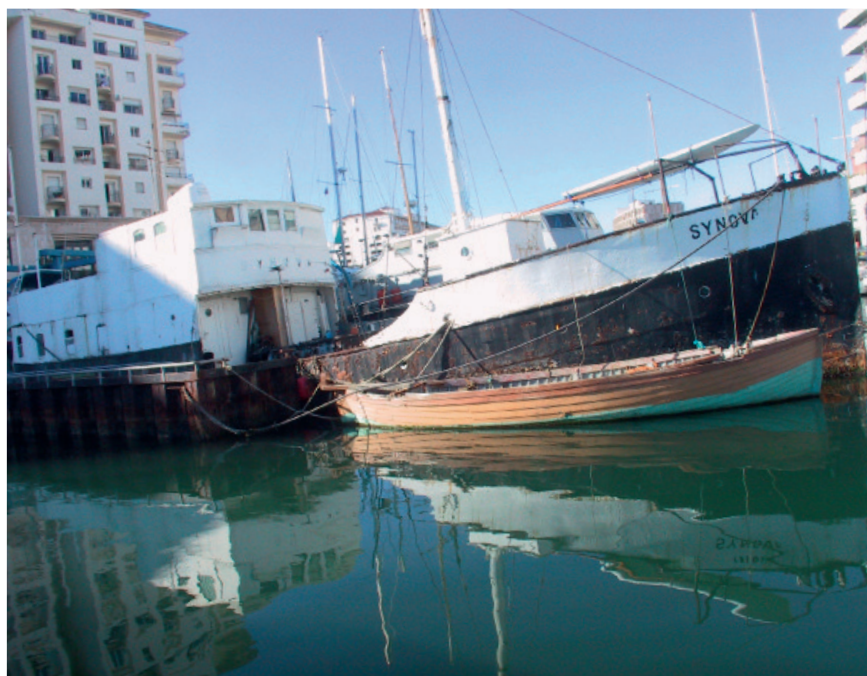
dårlig at sleping ikke var aktuelt. Det var også for dårlig til å legge det rett på dekket til en annen båt. Løsningen var ABB, tidligere Haugesund Mekaniske Verksted, som nå heter Aibel. De tilbød plass og materialer til å bygge en krybbe til å frakte båten hjem i, hvis vi kunne skaffe folk til å gjøre jobben. En pensjonert formann fra verkstedet, Einar Havneraas, skaffet 12 andre pensjonister som gjorde jobben på to måneder. Krybben med løfteåk veide 22 tonn. Den ble sertifisert (gratis) av Westcon Løfteteknikk med et testløft på 155 tonn.

Krybben ble transportert til Gibraltar (gratis) av Solstad Offshore. De hadde også lovet oss leilighetsskyss med «Normand Progress» når den en gang skulle hjem fra Nigeria. Det skjedde først i 2005. Her hjemme hadde da Karmsund Havnevesen lovet oss plass på land for båten

Motoren

Vi var klar over at det var nesten umulig å «selge» et sånt prosjekt når skroget var så dårlig, og vi bestemte oss for å ta motoren først for å kunne vise til framgang. Dette ble også av mange dømt som dødfødt, noe en godt forstår når en ser bilder av elendigheten. Det gikk likevel bra.

Vi brukte et par år på demontering, da alt var rustet fast og måtte løses med andakt. Støpejern er sprøtt og veldig lett å bryte sund. Etter demontering lå alle delene i lasterommet, og ble løftet ut med mobilkran, for så å bli fraktet til hallen på Aibel (alt gratis). På forhånd hadde vi fått avtale med Aibel om at vi skulle få stå der og



«Svanøy» med 77 års mellomrom. Øverst som ny i Haugesund i 1925, nederst i forfall i Gibraltar i 2002



Slik så maskinen ut. Noe slikt kan skremme de største entusiaster

gjøre jobben selv, men når vi trengte å lage noe eller få maskinert noe, skulle vi bare si fra, så tok de det. Ny lydpotte med vannkjøling, en liten sak på rundt 500 kg, nøyaktig kopi av den gamle som var sundrustet, ble laget på sveieskolen til Aibel. Vi som skulle jobbe der borte måtte ta et sikkerhetskurs, slik at vi kunne gå på egenhånd, og da fikk vi adgangskort så vi kunne holde på når vi ville på døgnet. En selvfølgelig betingelse var at vi måtte følge de sikkerhetsregler som gjelder på verkstedet. Tror vi var seks mann som tok kurset. Vi fikk ikke lov å ta med andre som ikke hadde kurs for å jobbe, men vi kunne ta med besøkende for å vise hva vi drev med.

Nye lagre støpte vi selv, Aibel freste og dreide dem, mens vi tilpasset dem til

slutt. Alt hvittmetallet til lagrene fikk vi gratis av Olaussen metallstøperi. Etter 3 000 dugnadstimer var den klar. Prøvekjøringen i verkstedet ble filmet slik at alle kan se det hele på Internett. Strategien med å starte med motoren lyktes. Den er blitt et viktig hjelpemiddel i arbeidet med å presentere prosjektet. Under «Havnedagene» i 2010 ble motoren startet, til glede for flere tusen tilskuere.

Skroget

Arbeidet som har vært gjort siden skuta kom hjem, har i hovedsak vært forberedelse til restaurering. Skitt og møkk og rust er skuffet ut, utstyr er forsiktig demontert og satt på lager, treverk er plukket ned, merket og lagret. Alt i henhold til Riksantikvarens krav

Maskinen er ferdig. Det er tydelig at det er stor maskinkompetanse i veteranbåtlaget

til dokumentasjon. Det meste av beslag og metalleder kan brukes på nytt, mens treverket i hovedsak vil være maler for det som må lages nytt. Dette arbeidet var for en stor del fullført da brannen oppsto.

Det har i ettertid vist seg at brandskadene på båten ikke var så store. Det som gikk tapt var en del panel og listverk i styrehuset, samt de fleste dørene, som var lagret om bord. Stålet i skroget ble ikke skadet, men noen av skotene i dekkshusene har vridd seg litt. Under dekk lå skjøteledninger og alt annet helt uskadd, da det ikke var noe der som kunne brenne. Alle hudplater skulle likevel skiftes. Det største tapet var nok skuret som brant. Det beskyttet både skute og dugnadsfolk mot vær og vind.

Videre planer

Snart er det utført, det som i denne omgang kan gjøres på dugnad. Neste etappe vil være stålarbeid i Dåfjorden. Der skal det skiftes plater og profiler, og overbygget skal bringes tilbake til det utseende det hadde før ombygningen på midten av 1950-tallet. Da førte nye krav til plass og komfort til at overbygget på hoveddekk ble utvidet slik at det gikk helt ut til skutetidene.

Etter Dåfjorden går turen til Norheimsund, hvor Hardanger fartøyvernssenter skal legge dekk og utføre mye av trearbeidene. Hverken omfang eller finansiering av disse arbeidene er ennå klart. Det som imidlertid er helt klart, er at så mange penger har ikke Veteranbåtlaget nå. En søknad til Riksantikvaren er sendt, men det

gir ikke automatisk noe bidrag. Uten den anerkjennelsen en bevilgning fra Riksantikvaren kan gi, er det vanskelig å gå ut på det private sponsormarkedet. Her må det fintenkes før den endelige strategien legges.

Foreningen

Hvem er nå disse som legger ned time etter time på en gammel rusten båt? De er vel ikke så ulike oss andre i bransjen. I Haugesund har de organisert seg i «Haugaland veteranbåtlag», en forening med omtrent 60 personlige medlemmer og 40 bedriftsmedlemmer. Den høye andelen bedriftsmedlemmer er enestående i bransjen. Det henger nok sammen med nettverket de aktive har i verftsmiljøet i distriktet. Her ligger vel også forklaringen på alle ytelsene foreningen har fått i arbeidet.

Av praktiske grunner har det ikke

vært plass til flere medlemmer. Under arbeidet med motoren på Aibel var det ikke mulig å være stort flere enn vi var, og der var vi som regel fra 2 til 6 hver gang. Det samme gjaldt ved rivingen om bord. Her skulle alt merkes og samles. Meningen var å etablere to gjenger, men det klarte vi ikke, derfor måtte motorgjengen flytte over til skroget etterpå. Da ble det ikke plass til all verdens personer. Nå er det imidlertid på tide med en verveaksjon. Motoren kan kjøres, og brannen skapte en oppmerksomhet som må utnyttes. Det er sågar folk på vent i forskjellige faggrupper. De trekkes inn etter hvert som prosjektet skrider videre fram. Det er også et godt samarbeid med miljøet rundt «Ekar», den andre veteranen i Haugesund.

Hjemmesider



«Overbygget» som brant. Det kreves psykologisk og strategisk tenkning, og ikke minst stort pågangsmot for å gjennomføre et prosjekt som dette

På noen felt må vi veteranbåtentusiaster følge med i tiden og ta i bruk moderne teknologi. Et av dem er formidling, hvor dataalderens muligheter utnyttes så langt vår kunnskap og våre ferdigheter tillater. Slik også i Haugesund, hvor Veteranbåtlaget har utmerkede hjemmesider. I et oversiktlig menyvalg finner vi oversikt over foreningen, skutas historie, restaureringsarbeidet, maritim lokalhistorie, sponsorer og mye annet.

Et artig eksempel er historien om Bolindermotoren. En tid ble det spekulert i om at den var eldre enn «Svanøy», at den tidligere sto i en båt som forliste. Den historien er nå avkreftet, men spennende var den. Ved Bolindermuseet i Eskilstuna har vi fått

forklaring på numre som er slått inn i noen av delene. De viser at motoren ikke er helt original likevel. Veivstaker, sylindre og andre deler trodde vi var tatt fra Fylkesbåtanes «Atløy», men opplysningene fra Sverige viser at de kommer fra «Maaløy». Begge hadde Bolindermotorer, og begge skiftet dem ut i 1963.

Listen over sponsorene viser et imponerende engasjement fra næringslivet i distriktet. Fra frakt av båten fra Gibraltar, tungløft i Haugesund og omfattende maskinarbeid til verktøy, kontorutstyr og hjelp med hjemmesiden. Jammen dukker ikke også navnet «Brødr. Bauer-Nilsen» opp, fabrikken som i generasjoner har levert smøreapparater til norske fartøyer. Den later til å være like solid og levedyktig som produktene vi kjenner.

MS «SVANØY»

Bygget ved Huges Jernskibsbyggeri i Haugesund i 1925.

75 brt., 75 x 16,3 x 7,6 fot

2 sylindret Bolinder semidiesel, 120 bhk.

1925	Levert Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane
1954/55	Modernisert, tonnasjen øket til 89 brt.
1972	Utrangert og solgt til Ålesund som fritidsbåt, omdøpt til «Synova»
1974	Solgt til England, omdøpt til «Synova»
1975	Til Gibraltar, etter hvert i opplag og forfall og bolig for marrokanse fremmedarbeidere.
2004	Kjøpt av Haugaland Veteranbåtlag for 1 pund
2005	Tilbake i Haugesund

Med sin gamle motor er «Svanøy» en viktig del av den norske veteranbåtflåten. Den er en av de få som viser epoken mellom damp og diesel. De lignende båtene står fram som «seksstittallsbåter», slik de var da de gikk ut av rute. Dette er sannsynligvis siste sjanse for Norge til å få en autentisk 20–30-tallsbåt, med originalt maskinrom og utstyr ellers. En utrolig dokumentasjon av bekvemmeligheter for både passasjerer og mannskap på den tiden. Båten har aldri hatt moderne utstyr på broen. Det originale utstyret har vi så å si komplett.

«STORD I» SKAL SERTIFI- SERAST

Styret i Stiftelsen D/S «Stord I» møtte Sjøfartsdirektoratet i Haugesund til konstruktivt og oppklarende møte. Hovedpunktene på agenda var evakueringsarrangement og MOB-båt. Mange andre aktuelle spørsmål fikk også si avklaring i ein god dialog.

Tekst: Harald Kvinge

Foto: Lars Helge Isdahl

D/S «Stord I» nærmar seg ferdig rest-auret skip og 100-års jubileum i 2013. Styret i Stiftelsen D/S «Stord I» ser tildeling av passasjersertifikat som ein viktig milepåle fram mot jubileet. «Stord I» er eit stort skip og krava til passasjersertifikat er mange. Kombinasjonen veteranskip og passasjerskip har også sine utfordringar. Styret i Stiftelsen såg dialog med Sjøfartsdirektoratet som viktig for å koma vidare med å løysa dei mange utfordringane fram mot passasjersertifikat.

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen blei kontakta pr. telefon og han lova straks

at Stiftelsen skulle få koma i møte med direktoratet. Avdelingsdirektør Lars Alvestad vart sett til å organisera møte. Det gjekk rimeleg raskt og delegasjon frå Stiftelsen møtte i direktoratet sitt flotte bygg i Haugesund 14. mars. D/S «Stord I» blei representert ved styreleiar Arne Sundal, kaptein Rolf Ingebrigtsen, maskinsjef Odd Magne Stikholmen og sekretær Harald Kvinge. Frå Sjøfartsdirektoratet møtte 7 representantar frå passasjeravdelinga med Lars Alvestad og Sonja Hillersøy i spissen. Delegasjonen representerte kompetanse på alle aktuelle felt for passasjeskip.

Dei langvegsfarande vart servert kaffi og Sonja Hillersøy opna møtet med å ønska delegasjonen frå Bergen vel møtt. Arne takka for at vi fekk koma til møtet og gav ordet til Odd Magne som talsmann for D/S «Stord I» om dei tekniske og sikkerhetsmessige områda. Odd Magne hadde på førehand sett opp forslag til agenda på 8 punkt med fagleg grunngjeving og vising til regelverket. Dette gjorde at dialogen blei direkte på sak og strukturert i høve til aktuelle utfordringar knytt til tildeling av passasjersertifikat for «Stord I», som evakueringsarrangement (MES) og BOB-båt arrangement.

Det blei gode drøftingar og felles forståing er at arrangementa sin funksjonalitet må stetta krav i regelverket. På den bakgrunn vil direktoratet ta stilling til dei konkrete løysingane for «Stord I» når ein har fått testa funksjonaliteten. Konkret er det Viking sklie som skal testast saman med Viking flåtar som evakueringsarrangement. Utsetjing av BOB-båt med bommen ved fremre lasteluke blei drøfta og også dette skal testast.

Ein del generelle forhold blei og drøfta og tolkingar vart konkretisert:

Fartsområde er klart definerte soner på sjøkarta. Fartsområde 1 er «nær land» sone. Men det er slik at fartøy som har passasjersertifikat for fartsområde 1 kan i sommarmånadene: 1. mai til 30. september, segla med passasjerar i fartsområde 2.

Om sommaren kan, ved transitt (utan passasjerar), skip segla 2 fartssoner opp. Dvs. skip med godkjenning i fartsområde 1 kan i sommarmånadene segla transitt i fartsområde 3 ($1+2=3$).

Det er ikkje nødvendig å søkja om fartsøyve i «utvida» fartsområde etter nemnde reglar, men for slike seglingar skal det sendast inn seglingsplan til

Sjøfartsdirektoratet/Skipskontrollen lokalt.

Medseglarar er ikkje eit begrep i regelverket. Regelverket omtalar bemanning og passasjerar.

Sjøfartsdirektoratet fastset sikkerhetsbemanning. Rederiet fastset operasjonsbemanning/ driftsbemanning. Slik bemanning må som minimum dekkja kravet til sikkerhetsbemanning.

Møtet varte som avtala i 2 timar. På denne tida vart dei vesentlegaste spørsmåla knytt til D/S «Stord I» drøfta og avklara. Delegasjonen frå Stiftelsen D/S «Stord I» var godt nøgde med møtet og slik me møtte Sjøfartsdirektoratet lever dei opp til sitt verdigrunnlag, som lyder:

«Saman for auka sjøtryggleik i reint miljø».



M/S «Stord» på Vågen 1960-tallet

MS «STORD» I DRAMA- TISK KOLLISJON

Av: Harald Sætre

Foto: Bård Kolltveit

DS «Stord I» har vore ute for fleire dramatiske hendingar. Dei fleste minnest nok brannen i mai for 25 år sidan då båten vart totalskadd.

Går vi 50 år tilbake i tid var dåverande MS «Stord», som var eigd av Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD), ute for ein kollisjon som lett kunne fått katastrofale følger.

«Stord» var på denne tida reservebåt i HSD. Tysdag 2. oktober 1962 var «Stord» sett inn i Hardangerruta. Like etter avgang frå Bergen kl. 19.15 kom båten ut for ein kollisjon med MS «Bravo» til Fred Olsen. Dette skjedde i nærleiken av Stangen lykt ved Knarrevik.

«Bravo», som var på veg til Bergen, traff «Stord» på styrbord side like bak brua. Baugen til «Bravo» trengde heilt inn til kapteinslugaren på båtdekket. Til all lukka hadde «Stord» mykje last om bord som ramla over mot babord side. Det førte til at «Stord» fekk kraftig slag-side, noko som hindra at det kom større mengder med sjø inn i skroget.

Under kollisjonen blei styrmannen

om bord, Bjarne Berge, skada då ein syreballong vart øydelagt. Han hamna i sjøen, men vart snart teken om bord igjen. Ellers blei ikkje resten av mannskapet skada. Om bord i «Stord» var det og seks passasjerar. Heller ikkje dei vart skada. Men like før kollisjonen hadde til all lukka passasjerane i lugaren i midtskipshuset på shelterdekket, som vart direkte råka av baugen til «Bravo», gått til spisesalongen.

MS «Homborsund» som var like ved, tok passasjerane og den skadde styrmannen med inn til Bergen. Etter at mannskapet om bord i «Stord» hadde tetta lekaskjen midlertidig, gjekk båten tilbake til kai i Bergen der lasta blei lossa.

Etter midlertidig reparasjon ved ein verkstad i Bergen, gjekk «Stord» den 7. oktober til Haugesund der reparasjonsarbeida blei utført hos Brødrene Lothe AS, Flytedokken. Arbeida var ferdige 25. oktober, dagen etter gjekk «Stord» inn igjen i Hardangerruta frå Bergen.



DAR GJEKK DAMPEN, GAMLE DAMPEN...

Dampskipsposten følger med i tida. Me har for lengst teke eit skritt over i motoralderen, men hin foten er framleis planta i damptida. Slik bør det vel og vera. Om ein rutebåt fekk nymotens motor var ho framleis «dampen», bindelekk mellom bygdene, og mellom bygdene og byen.

Tekst: Signy Eike-Kongsvik

Foto: Andelslaget MS Jøsenfjord

Artisten Ivar Medaas har formidla songar frå dagleglivet til generasjonar. Dei handla om alt frå dampen som kom siglande, om hestehandel og om dei som reiste til Doggerbank på fiske med Rubbestadmotor. Dampen blei etter kvart eit omgrep for rutebåten, etter at dampbåtane forsvann ein etter ein.

«Dampen» var båten som kom med post og aviser, «stomp og margarin» og av og til og ein baby ifrå det store laget i byen. Den kom som eit fast innslag morgon og kveld, også til mi barnoms øy. Der kom ein av tre trufaste slitarar som alle sigla i Ryfylkefjordane

i tiår etter tiår. Tre båtar med tre ulike skjebnar, men med kvar sin Wichmannmotor.

Reiarlaget A/S Jøsenfjord blei stifta i 1920, og den første rutebåten dei kjøpte var ein trekutter på 52 fot. Båten som var bygd i Vadla i Jøsenfjorden, var den første med namnet «Jøsenfjord».

Trafikken auka snøgt, og ein ny båt blei tinga. Reiarane satsa friskt, og skaffa seg det nyaste på marknaden, gong på gong. Då det einaste nybygde skipet dei investerte i blei sjøsett i 1921, kunne det smykke seg med nemninga M/S – motorskip. Prisen for denne investeringa var på over 300.000 kroner, omrekna til ca. 5,7 millionar etter dagens pris. Ei risikofull storsatsing då det i 1921 var nedgangstider i Noreg. Motorskipet «Fisterfjord» var ein nydeleg kutter på 98,4 fot, bygd i tre hjå båtbyggjar Hans Gravdal, ved Gravdal Skibsbyggeri & Trelasthandel, Sunde i Sunnhordland. Prisen for båten utan motor var på heile 250.000 kroner. Etter sjøsettinga blei den slept til motorfabrikken M. Haldorsen & Son på Rubbestadneset, der den fekk installert ein to-sylindra glødehodomotor på 160 hk. Denne Wichmann-motoren blei levert den 24. juni 1921, og kosta kr. 63.720,-. «Fisterfjord» var med denne motoren lenge føre si tid då den blei sett i rute-trafikk i Ryfylke-fjordane. Den var og den første rutebåten med elektrisk lys.

Den neste nyinvesteringa som og var ein verdsnyheit, var den aller første hydraulisk reverserbare propellen, også den levert frå fabrikken på Rubbestadneset. Den blei montert på «Fisterfjord» i 1928. Men det stoppa ikkje med den nye propellen. I febru-

ar 1936 fekk «Fisterfjord» ny motor, denne gongen til ein Wichmann av typen 4K stempla 300 hk. No auka farten til 10,5 knop, og komforten blei betydeleg betra, då båten ikkje rista så mykje som tidlegare. Denne motoren blei aldri skifta ut. Den gamle 160 hk motoren blei selt og sett i rutebåten «Landanes» tilhøyrande Haugesund Dampskibsselskab.

A/S Jøsenfjord Rutelag utvida flåten i 1930 då dei gjekk til innkjøp av eit eldre dampskip ved namn «Lindesnæs», som fekk namnet «Jøsenfjord». Dampmaskina var utslitt og måtte skiftast. No var kontrasten stor frå storsatsinga og investeringane på «Fisterfjord». Kjøp av ny motor var ei stor investering og dette var framleis i damptida, sjølv i 1933. Leiinga i reiarlaget var i tvil, skulle dei velja moderne forbrenningsmotor eller halde seg til den velkjente dampteknologien.

Eit av tilboda var ein ny type dampmaskin til halve prisen av kva ein ny stor Wichmann ville koste. Det same gjeldt driftsutgiftene, meinte den tvilande kjøparen.

Motorfabrikken M. Haldorsen & Søn

på si side tenkte langsiktig og framheva dette som framtida for mindre rutebåtar, driftsutgiftene ville og bli mindre enn kva kjøparen såg for seg. Heldigvis, kan ein seia i dag, planane om kjøp av ny dampmaskin blei skrinlagde.

Dette skifte av motor opptok og pressa. Stavanger Aftenblad skriv sommaren 1933 om reiarlaget som no har bestemt seg for å kjøpa ein 4 sylindra Wichmann på 300 hk frå fabrikken på Rubbestadneset. Fabrikken har då nyleg levert ein motor med «lydlaus» gange, og denne var ikkje ulik motoren som no skal monterast i «Jøsenfjord».

Motorfabrikken har og ein anna nyheit: det er nyleg montert ein stor vinsj i ein båt. Vinsjen blei driven av komprimert luft. Reiarlaget i Stavanger er svært interessert i denne nye oppfinninga, då «Jøsenfjord» og måtte ha ny vinsj.

Det endelege valet blei ein større maskin, ein 300-440 hk Wichmann-motor med vridbar propell og hydraulisk reversering. Med sine 300-440 hk er denne motortypen den aller største semidiesel-motoren som er produsert i Noreg, og er i dag blant dei største att-



Fabriken på Rubbestadneset i 1952. «Fisterfjord» ligger i forgrunnen. Ukjent fotograf. Bildet er utlånt av Sindre Nilsen

verande i heile verda. «Jøsenfjord» vart seinare bygd om og fekk fast propell og omkast. Denne historiske motoren er og ein av svært få i den verna flåten som har tradisjonell omkast for manøvrering.

Arbeidet med å installera motoren starta i byrjinga av februar 1934, og prøveturen fann stad i mars. Resultatet var svært godt, med ein fart på 11,5 knop, var den blant dei raskaste rutebåtane i landet.

Wichmann-eventyret starta allereie i 1903 då Haldor Andreas Haldorsen konstruerte ein 1-sylindra 2-takts glødemotor med ei yting på 2 hk. Denne laga han på kveldstid i smia som far hans bygde på Rubbestadneset i 1878. Etter at Haldor hadde laga den første motoren, gjekk det snart rykte om verksemda hans. Gjennom åra er det produsert over 6000 motorar på Rubbestadneset, både glødehode-, bensin- og dieselmotorar, og idag finst det Wichmannmotorar på alle verdens hav. Alle desse motorane har det til felles at dei er av 2-takts prinsippet og av eige patent og konstruksjon. Fabrikken vaks og var på eit tidspunkt Noregs største.

Wichmann-motoren eller «Rubb»-motoren som den gjerne blei kalla, kunne folk kjenne igjen på lyden, og den blei etter kvart eit omgrep langs heile Norskekysten.

«Rubben» i «Jøsenfjord» var den første av denne motortypen som blei laga, den neste blei levert 1935, og den siste i 1937. I 1939 vart denne motortypen omkonstruert og fekk mellom anna nytt spylelufts-system, Bosch brennstoffpumper og regulator. Motoren fekk frå no av typenemninga 4L. I krigsåra vart motoren i «Jøsenfjord» ombygd med desse oppgraderingane.

Ein sentral person som gjorde Jøsenfjord-selskapet til ein så god kunde hjå M. Haldorsen & Søn utover i 1930-åra, var eit søskenbarn til Haldor Andreas Haldorsen - Simon Innvær. Han hadde tidlegare vore tilsett ved fabrikk og var inspektør under verkstadopphaldet i 1934. Han var då tilsett som maskinist på «Fisterfjord» der hadde han arbeidd sidan 1928. Her starta han som garantimaskinist då båten fekk montert den hydraulisk reverserbare propellen. Som tilsett i rutelaget flytta Simon med familien frå Bømlo





M/S Erfjord ved Gullholmen, Halsnøy i Ryfylke

til Stavanger. Simon var og garantimas-
kinist då «Jøsenfjord» blei sett i trafikk
i slutten av mars i 1934.

Med den nye motoren fekk
«Jøsenfjord» og installert elektrisk lys i
alle rom på heile båten. Til drift av vinsj
og pumper var det montert ein ny 10 hk
Wichmann-motor utstyrt med elektrisk
gløding og luftstart. Vinsjen og moto-
ren blei fjerna og erstatta av ein nyvin-
ning våren 1946. Denne nye vinsjen
var hydraulisk driven og kunne styrast
frå styrehuset, slik at ingen trong stå
framme på bakken når det skal lastast
og lossast. I og med at denne vinsjen var
bortimot lydløs, var det ein revolusjon
både for passasjerar og mannskap.

«Erfjord» er den siste av dei tre
trufaste rutebåtane frå min barn-
dom. «Erfjord» var tidlegare damp-
skipet «Gulos» som blei kjøpt i 1936
frå A/S Riskafjord. Ho vart bygd
i 1904 ved Christiansand Mek.
Verkstad, for reiarlaget AS Gulosens

Dampskipsselskap i Trondhjem. Etter
fire år i Jøsenfjordselskapet blei ein
Wichmann dieselmotor av typen 4A på
200 hk montert. Dette var den 23.mars
1940. Motoren blei seinare bygd om til
semidiesel og fekk då nemninga 4AB.

A og AB motoren var akkurat bryt-
ninga mellom dieselmotor og semidie-
sel. Mange maskinistar syntes at semi-
dieselane var «friskare» og ville heller
ha det. «Rubben» i «Erfjord» hadde eit
uhell i 1969 då eit veivlager brann, og
båten som allereie var på veg over i his-
toria, gjekk ei usikker framtid i møte.

Ei større ulukke, og som kunne blitt
ei ufatteleg tragedie, skjedde året etter.
Då var det Jøsenfjord Rutelag sin stolt-
het, «Fisterfjord», som blei totalskada
i brann natta til 16. februar. «Båten
som la grunnlaget for reiarlaget A/S
Jøsenfjord Rutelag er ute av dansen»
skriv Stavanger Aftenblad nokre dagar
etter ulykka.

Det som redda livet til mannskapet



M/S Fisterfjord som ny i 1921



M/S Fisterfjord etter at den blei bygd om i 1934. Foto fra Stavanger Sjøfartsmuseum

var ei ringjeklokke som vekte kapteinen. Klokka blei brukt for å varsle maskinisten når vinsjen skulle koplas til. Klokka starta å ringja på grunn av kortslutning. Kapteinen som hadde lugaren bak styrhuset, fekk vekt dei andre og alle kom seg på land. Her var all brannslukking nyttelaus, og etter kort tid var den flotte trebåten forvandla til eit St. Hans bål. Det var bare ein ting å gjera, løysa fortøyingane og hala båten vekk frå kaien. Ein teori om brannårsaka er lekkasje på varmeanlegget. Dei utbrente restane av det ein gong så flotte motorskipet «Fisterfjord» blei senka i Nedstrandsfjorden, men først etter at motoren og propellen var fjerna.

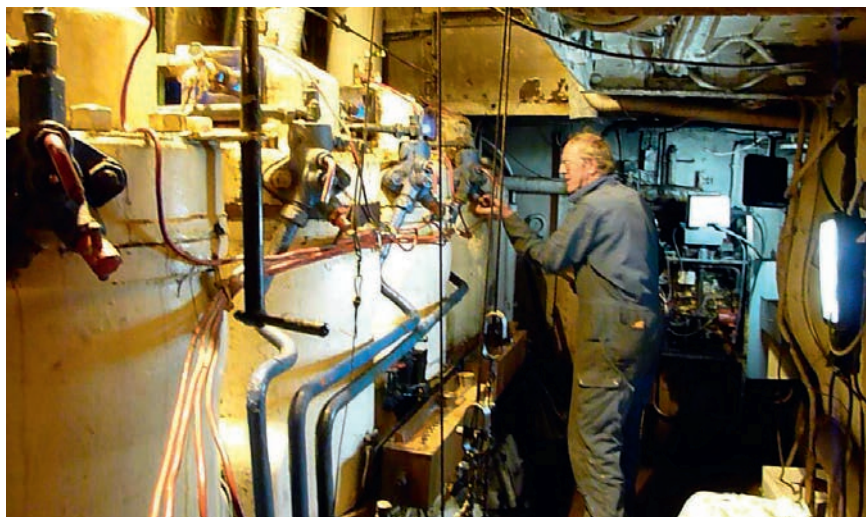
Reiarlaget hadde no på kort tid mist to av sine båtar. Men «Rubb`en» i «Erfjord» let seg reparera, og båten blei sett inn i «Fisterfjord» si rute, til ny båt var innkjøpt. «Erfjord» blei seinare opphogd hjå Brødrene Anda.

Slik forsvann først den eine og kort tid etter den andre «dampen» som var eit fast innslag i kvardagen her. Men den tredje, og den eldste «dampen» er om få år tilbake i Ryfylkefjordane. Den vil vera eit levande museum som skal frakta små og store ut på nye eventyr, proppa av minnerike opplevingar.

Men før vi kjem så langt skal «Jøsenfjord» og den ekte dampen som Ivar Medaas syng om, dampskipet «Oster», på veteranbåt-treff i Stavanger under årets Fjordsteam-festival. For alle som vil oppleva deler av den norske veteranbåtflåten på nært hald, er Stavanger eit sikkert feriemål. Dette er og siste høve til å oppleva «Jøsenfjord» på nært hald før restaureringa.

Ein stor takk til Sindre Nilsen, Bømlo, for informasjon og god faghjelp.

Kjelde: «Fjordabåtane» av Magnus Torgersen, utgitt av Stavanger Aftenblad.



Torstein Randa gjer klart til start på «Jøsenfjord»



Tirsdag 05.06	Gladjazz på fjorden	Jazzcruise
Tirsdag 12.06	Oslo fra sjøsiden	v/ Oslo Byes Vel
Tirsdag 19.06	Seilas i Oslofjorden med innlagte fjordnøtter	v/ Roald Øyen
Tirsdag 26.06	Fjordtur med gamledampen	v/ Norsk Veteranskipsklub
Tirsdag 14.08	DanQuiz på fjorden	v/ Dan Børge Akerø
Tirsdag 21.08	Fjordbydrømmer, fra Bjørvika til Fornebulandet	v/ Bymuseet (Oslo Museum)
Tirsdag 28.08	Mer gladjazz på fjorden	Jazzcruise
Tirsdag 04.09	Oslo Havn, historien og fremtiden	v/ Oslo Havn

Norsk Veteranskibsklub vil i 2012-sesongen seile 8 åpne 2,5-timers turer i indre Oslofjord. Alle turene går på tirsdager i tidsrommet 18.00-20.30 fra Nordre Akershus kai.

I tillegg til en hyggelig fjordtur med vårt veteran-skip, vil hver av turene, med unntak av Jazzcruisene, ha et eget tema, se over.

(Med forbehold om endringer i programmet)

Vi anbefaler deg å forhåndsbestille billetter.

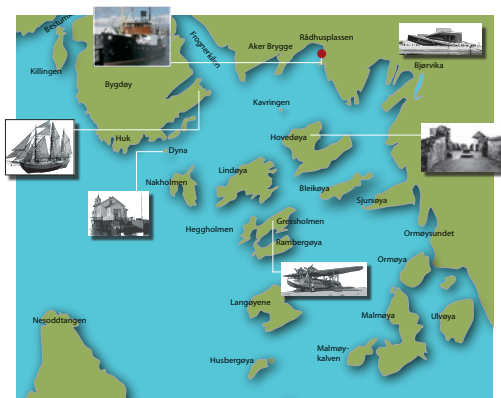
Vi har kun 80 billetter til salgs pr. tur, og det kan bli fullbooket.

Billetter bestilles hos **Berg Reiser-C&C Travel**,
tlf 23 27 26 18, e-post: post@bergreiser.com.

Billettprisen er kr. 250,- for voksne og kr. 100,- for barn, inntil 12 år. Jazzcruisene koster kr. 300,-, ingen barnerabatt. Bindende påmelding.
Byssesalg med øl-/vinrettigheter.

Eventuelle ledige billetter selges ved landgangen før avgang.

Kaiplass: Nordre Akershuskai
(v/Rådhusplassen) - www.nvsk.no



Velkommen ombord i D/S «Børøysund»

OM Å SYNES

Er vi synlige nok? Vet folk flest hva vi driver med? Er vår innsats så beskleden at den skal gjemmes bort ved en øde kai eller på en avsides slipp?

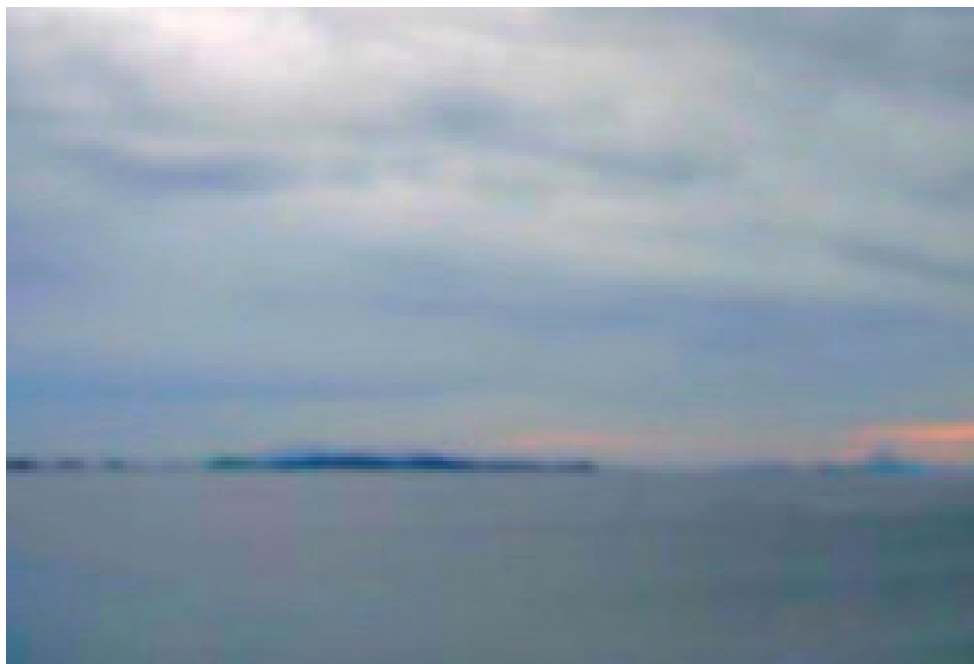
Tekst: Georg Jensen

Foto: Fredrik Jensen

Forbundet «Kysten» lanserer i siste nummer av sitt utmerkede medlemsblad en «omdømmekampanje». Et av målene

er å øke kjennskapen til og kunnskapen om Forbundet Kysten. Har vi behov for noe tilsvarende? Medlemmene i våre foreninger kjenner godt til virksomheten vi driver. Noen flere i nærheten vet at vi finnes. Likevel, alt for mange vet alt for lite om det vi driver med. La oss derfor søke ideer hos «Kysten». Kanskje vi sågar kan få være med som samarbeidspartnere i en eller annen form. I alle fall må vi engasjere oss gjennom vår egen forening «Norsk forening for fartøyvern».

Kan kulturminnedagen til høsten være et sted å begynne? Kan vi før vi går ut på den almenne møteplassen skape vår egen møteplass, vi i foreningene som skal samarbeide om høstens arrangement? Det er nødvendig for planlegging av arrangementet, det er



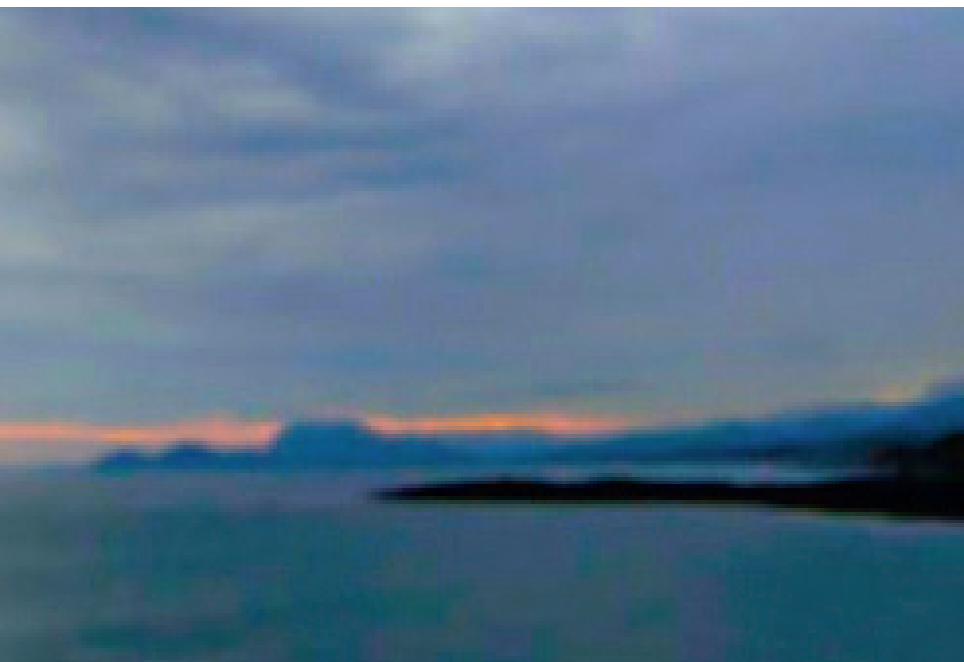
nødvendig for å samordne felles fremstøt.

Målene for oss som driver med fartøyvern, med kystkultur, med vern eller kultur i en eller annen form, er svært så sammenfallende: Vi skal spre kunnskap om og forståelse for vår lille bit av samfunnets hukommelse. Arbeidsmåtene er også svært så sammenfallende: Vi driver på fritiden, med entusiasme og overbevisning om at det er viktig det vi driver med. Utfordringene er også svært så sammenfallende: Vi sliter med å skaffe folk, med å motivere folk, med å få folk til å holde ut, med å få en bredere forståelse for at vårt felt er noe mer enn en hobby for en liten krets fagidioter.

Med så mye til felles bør vi også arbeide i fellesskap. Med informasjon, med markedsføring, med rekruttering.

La oss snakke om hva «vi» gjør, eller kan gjøre. Mer om det enn om hva vi ikke får til eller hva «de andre» gjør feil. Som en del av et fellesskap kan vi lykkes. Alene er vi bare alene.

Om to år feirer vi vår alles to hundre års-dag. Da blir det feiringer og markeringer i hver by og på hvert nes. Da skal vi se bakover, se hvordan tidligere slekter løste sine utfordringer. Det skal hjelpe oss til å møte vår tids utfordringer. Noe folk skal se når de ser bakover, er fartøyene våre, hvordan de ble bygget og drevet for å løse datidens utfordringer. De skal også se hvordan «frivillighets-Norge» tar vare på denne delen av vår historie, til glede og gagn for dem som kommer etter oss. En slik sjansje til å bli synlige får vi ikke hvert år. La oss benytte denne sjansen.



KYSTEN RUNDT

Her har vi samlet små og store nyheter fra fartøyvernmiljøet. Det kan kanskje bli en fast spalte. I så fall må vi få melding om hva som skjer.

Samlet av: Georg Jensen

M/S «Skogøy»

«Skogøy» feiret julen ved Bredalsholmen og kom hjem i februar. Siden da har hun ligget i Kjeldebotn vest for Narvik. I vinter er det avholdt flere dugnadshelger med inntil 20–30 deltagere. Tonnevis med søppel, skitt og gjørme er skuffet ut. Sågar en murt peis som skuta fikk under sitt utenlandsopphold er lempet på land. Et stort arbeid, som har en antatt verdi på 200 000 kroner. I en lugar lå det mengder av dokumenter som er berget ut. Etter en grovsortering blir det som er av interesse tørket, og mye av det kan vise seg å være verdifull dokumentasjon av skutas historie. Rengjøring og tørking er startet opp, likedan innsetting av nye vindusruter til erstatning for gamle knuste. Så snart det blir varmere i været vil malerarbeidene starte opp.

Noe som må skinne nymalt og fin er skorsteinen, med rødt belte, i det en liggende hvit ruter med en sort O. Det er rederimerket til Ofotens Dampskibsselskap. I 1912 var Narvik en

ung by i vekst, med behov for kontakt med sitt omland. Det behovet greide ingen av de etablerte selskapene i Bodø eller på Stokmarknes å dekke. Derfor etablerte byen sitt eget selskap. Det ble stiftet 24. juli. Hundreårsjubileet skal feires med en flaggsmykket «Skogøy» ved kai. Nymalt utvendig, men med store uløste oppgaver innvendig.

Venneforeningen vokser jevnt. I disse dager (slutten av april) ønskes medlem nummer 400 velkommen. Rederijubileet vil være en fin anledning for presentasjon og markedsføring av prosjektet.

Planene videre er å innrede et verksted i lasterommet, der bit for bit av maskineri, innredning og utstyr kan settes i stand. Det er håp om å få maskinen til å gå, men hjelpemaskineri og alt elektrisk opplegg må fornyes. All innredning må også bygges opp på nytt.

Vi ser frem til å følge arbeidene.

D/S «Borgenes»

Styret i «Stiftelsen Borgenes» har vedtatt å avslutte restaureringsprosjektet for «Borgenes» Dette er en følge av at stiftelsen i flere år har slitt med å skaffe midler til restaureringen. Riksantikvaren har avslått søknaden om tilskudd for 2012. Fremtidige bevilgninger synes også å være svært usikre. Ut fra dette og tilstanden til fartøyet synes det ikke lenger å være noe håp. Skuta blir derfor sendt til opphugging.

«Borgenes» er bygget i 1942 som eskorteskip. I 1946 ble det innkjøpt til Kristiansund og ombygget til sidetråler. Det var i fiske frem til 1972 og har siden ligget i opplag. Tidvis liten omsorg i

opplagsperioden har ført til sterkt forfall, og tre ganger har det sunket. Flere planer for restaurering har blitt fremmet og senere gitt opp. Kristiansund har vært hjemmehavn de siste årene.

M/S «Riskafjord II» og D/S «Stavenes»

De ligger begge ved Dåfjorden slipp på Fitjar for restaurering/istandsetting.

D/S «Hestmanden»

«Hestmanden» har siden november ligget utenfor Kulturhuset Kilden. I løpet av våren skal den flyttes til indre havn, der den får plass litt vest for kai 6. Tanken er at den skal ligge for anker, med akterenden inn mot kaia. Formidlingsarbeidet drives av Stiftelsen Arkivet. Formidlingen om bord går tregt foreløpig. Årsaken

er kravet til rømningsveier, som er vanskelig å oppfylle uten store inngrep. På land, og rundt på skoler i distriktet, er det imidlertid stor aktivitet. Et annet tidsriktig ledd i formidlingen er på facebook (www.facebook.com/krigsseilerne). Her ligger informasjon om båten og arbeidet. Båtens historie blir fremstilt i en tidslinje som stadig vil bli bygget ut og supplert.

«Hestmanden» var nylig tema i radioprogrammet «Museum» på NRK2. Her fortalte Søren Brandsnes, krigsseileren som sammen med kollega Ivar Myklebust har vært blant de fremste i bevaringsarbeidet, om den historiske bakgrunnen. Ingrid Næser fra «Stiftelsen Arkivet» og Bernt Utne fra «Stiftelsen Hestmanden» fortalte om de videre formidlingsplaner. De la alle vekt de historiske linjer og sammen-



«Borøysund» dokker inn i Göteborg. Foto: Elisabeth Carlberg

hengen mellom krigsseilernes innsats og vår tids frihet og velstand.

«Hestmanden» er ønsket som gjest flere steder langs kysten. Både i Risør og Haugesund er det store arrangementer med krigsseilerne som tema, og i Stavanger skal det være «Fjordsteam». Foreløpig forhandles det med Sjøforsvaret om leilighetsslep. I tillegg må profesjonelle slepebåter bistå til og fra kai.

D/S «Kysten I»

Etter ni år i dokka ved Bredalsholmen ventes «Kysten I» hjem til Tønsberg i sommer. Stålarbeidene i skroget blir ferdig i juli. Dette inkluderer også sandblåsing og maling av skutesidene utvendig. Muligens blir det også tid og råd til noen tilleggsarbeider før slepet til Tønsberg. Dekkene er ikke fornyet.

De lekkre, og taket som skuta har hatt i flere år blir stående.

I Tønsberg venter store oppgaver, med maskineri, dekksslegging, innredning og mye annet. Noe kan utføres på dugnad, annet krever profesjonelle krefter. En av de første oppgavene blir å blåse liv i den gamle venneforeningen, som har syknet hen i skutas lange fravær. Grunnlag for rekruttering finnes i Sjømannsforeningen, i Kystlaget og blant dem som bygger vikingskip i byen. For øvrig bør det jo være gode muligheter i en sjøfarts- og hvalfangstby som Tønsberg.

Det er ennå ikke bestemt hvor «Kysten» skal ligge. Et alternativ er Kystkultursenteret på Nøtterø siden av kanalen. Her er det tilgang til Kystlagets verksteder, fagfolk og entusiaster av alle slag, men ulempen er det må mudres



«Kysten I» får de avsluttende arbeider i dokka på Bredalsholmen før sleping til Tønsberg. Foto: Bredalsholmen

utenfor kaia. Når båten blir ferdig og kommer i fart, er Honnørbrygga, rett ned for sentrum, det rette sted. Det spørs imidlertid om skuta er presentabel nok for en slik plass på noen år.

D/S» Børøysund»

Rett etter påske gikk «Børøysund» til Göteborg der hun ble dokket inn ved Gotenius varv for 5-års klassing. Dette er et lite reparasjonsverksted med lang erfaring med veteranbåter. Både «Børøysund» og «Styrbjørn» har vært der, foruten svenske veteraner. På referanselisten finner vi også barken «Viking» og ostindiafareren «Götheborg».

M/B «Mørkfos»

Denne slepebåten ble bygget ved Fredrikstad Mekaniske Verksted i 1912.

Frem til 1985 hadde den sitt virke som tømmersleper på Øyeren og den seilbare delen av Glomma opp til Fetsund lenser. Den eies nå av fløtningsmuseet «Fetsund lenser». I flere år forfalt båten, men den er ved inngangen til sitt 100-årsjubileum i bra stand, takket være et omfattende arbeid utført av medlemmene i Venneforeningen M/B Mørkfos. Altså nok et eksempel på betydningen av entusiastenes arbeid. Søndag 3. juni markeres hundreårsdagen ved Fetsund Lenser. Fullt program for jubileumssesongen finnes på <http://morkfos.weebly.com/sommeren-2012.html>

M/S «Fredrikshald I»

Sjømannsforeningen i Halden kjøpte i 2006 lastebåten «Jotor». Den fikk samtidig tilbake sitt gamle navn



«Fredrikshald I» pakket inn i dokka på Bredalsholmen for tilstandskontroll.

Foto: Bredalsholmen

«Fredrikshald I». Målet var å sette båten i stand og føre den tilbake til gammel prakt. Et ledd i dette arbeidet er tilstandskontroll av skroget. Det er gjort ved Bredalsholmen, hvor båten dokket inn i oktober 2011. Resultatet av undersøkelsene er klart og overlevert eierne. De vil nå vurdere hva som skal skje videre.

Lastedamperen «Fredrikshald I» ble bygd på Nylands verksted i Kristiania i 1890 og levert til Fredrikshald Dampskibsselskab i Halden. Lengden var 86,9 fot og tonnasje 112 brt. Maskineriet var en compound dampmaskin på 9 HK, og farten 7 knop. Frem til 1957 seilte skipet for Fredrikshald, senere Halden Dampskibsselskab. Da ble det solgt, ombygd til motorskip og

fikk i den forbindelse nytt overbygg. Under flere eiere og flere navn seilte den som frakteskip frem til 2006.

M/S «Hamen»

«Hamen» har fått store oppslag i aviser, radio og fjernsyn det siste året. Nå er skutas karriere som veteranskip over. Den er slettet fra Riksantikvarens liste over verneverdige fartøyer, ekskludert fra «Norsk forening for fartøyvern» og synes å være svært så venneløs. De siste ni årene har den ligget på svensk side i Iddefjorden. Hva som skal skje videre er usikkert. Saken har også ført til at Riksantikvaren vil foreta en opprydding i og avklaring av begrepsbruk og juridiske forhold overfor veteranskipsflåten.



M/B «Mørkfos» ved Fetsund lenser. Foto: Venneforeningen M/B «Mørkfos»

MASKINIST- OPP- LÆRING

En viktig del av våre fredede og vernede båter fartøyer er maskineriet. Drift og vedlikehold av det er en utfordring. En utfordring som bare blir større etter hvert som dagens maskinister faller fra.

Tekst: Georg Jensen

Foto: Anne Alm Thorstensen

For en tid siden så vi et innslag i fjernsynet om mangel på maskinister i den norske fergeflåten. Mange steder var de helt avhengige av pensjonister. Om ikke tilgangen ble bedre, var det fare for at flere fergesamband måtte stenge etter hvert som gamle folk ikke orket mer. Vi i veteranskipsbransjen er altså ikke alene om slike problemer, vi mangler også kvalifiserte folk på maskindørken. Siden ingen handelsskip lenger går på damp, må vi utdanne folkene selv.

I Nordhordland Veteranbåtlag kjørte de for noen vintre siden et stort kurs og fikk utdannet ni nye maskinister. Norsk Veteranskipsklub har møtt stor velvilje fra det vi kjente som «Håndverksregisteret», som nå har skiftet navn til «Senter for immateriell kulturarv SIKÅ - Norsk handverksut-

vikling – NHU» og som holder til på Maihaugen på Lillehammer. Siden vi ikke greide å stille med nok folk til et kurs tilsvarende det på Oster, har det vært stillstand i en periode. Nå tar vi imidlertid opp tråden. Riktignok ikke så tykk og kraftig som vi kunne ønske, men i alle fall en start. Tre kvelder på våren og forsommeren vil alle som skal tjenestegjøre i maskinen oppdateres på kunnskaper om forberedelser før start, maskinen i drift, sikkerhetsrutiner og annet man kan glemme i løpet av en vinter. Her er det snakk om viktig erfaringsoverføring.

Vihørerså ofte at Sjøfartsdirektoratets besetningskrav ikke er tilpasset fartøylene våre. Da er det viktig å holde styr på begrepene. Sjøfartsdirektoratet fastsetter en sikkerhetsbemanning, både for dekk og maskin. Følger vi det kravet, har vi vårt på det tørre når det gjelder sertifikatkraft. I tillegg er vi som virksomhet bundet av regler for internkontroll eller HMS. I henhold til disse kravene må vi selv fastsette en operasjonsbemanning eller driftsbemanning. Kravet til slik bemanning vil minst være det samme som til sikkerhetsbemanning, men blir i praksis større. Bemanningsoppgaver fra den tiden båten var i aktiv tjeneste gir vanligvis en grei veiledning. Her finner vi både antallet mannskaper og hvilke kvalifikasjoner hver enkelt skulle ha. Antallet greier vi vanligvis å mønstre, men hva med kvalifikasjonene? Her støter vi på de utfordringene som er beskrevet ovenfor. En viktig side av saken er også vårt antikvariske ansvar. På museene blir de gamle gjenstandene behandlet av konservatorer med hvite hansker og lang utdanning. Noe

tilsvarende vil gjelde for oss, og våre dyrebare antikviteter.

Reisereparatør

Det er altså store utfordringer som ligger foran oss. Skal båtene fremdeles driftes av frivillige, må vi finne noen som er villige til å ta opplæring og påta seg det ansvaret som en maskinsjef har. Offentlig drift i samme omfang som nå er urealistisk. Finnes det så mellomløsninger? Fra handelsflåten kjenner vi begrepet reisereparatører. Kan vi ha noe tilsvarende hos oss? Med den forskjell at reisereparatøren ikke skal reparere, men forebygge. Han kan være med å vurdere maskinens tilstand, planlegge vedlikehold, bistå med systemer for drift og opplæring, kanskje også være maskinsjef i perioder. Ved reparasjoner og tyngre vedlikehold blir det gjerne behov for reservedeler som ikke lenger er hylleware. Da er

«organdonasjon» en løsning, slik det er omtalt i artikkelen om «Svanøy» i dette nummeret og i en artikkel om bilfergen «Gamle Kragerø» i siste nummer av bladet «Kysten». Her ligger også en oppgave for reisereparatøren, det å ha oversikt over mulige «donorer», og miljøet av verksteder, fagfolk og leverandører som kan bidra i dette smale fagfeltet.

Er dette en mulig modell? Kan det være en oppgave for Bredalsholmen? Riksantikvaren har fredet «Skibladner» og en rekke ferger. Nå skal andre fartøystyper vurderes. Et «fredet» stempel er i seg selv intet vern. Det innser også Riksantikvaren. Han åpner derfor for driftsstøtte i en eller annen form. Kan tilgang til en «reisereparatør» fra Bredalsholmen være en form for driftsstøtte? Vi kan starte diskusjonen med det samme. Her i bladet har vi plass for innlegg.



Maskinsjef Arnold Lindner kjører duplexpumper

HAVNE- LANGS I OSLO

Oslo Havn ønsker velkommen. Sammen med alle som bruker havna vil de vise hva havna er, hva som foregår der, og hva den betyr både for næringsliv og menigmann. Med sine 11 kilometer kailengde er vel dette sesongens lengste møteplass.

Tekst: Rolf Nordby

Foto: Oslo Havn

I Oslo har vandringen langs Akerselva på høsten, når bydelene som ligger ved elva arrangerer «Elvelangs i fakkellys», blitt en formidabel suksess. I forbindelse med tusenårsskiftet inviterte Oslo kommune bydelene, skoler, frivillige organisasjoner, bedrifter og private aktører til å lage en hygge- og kulturvandring i fakkellys langs gangveien fra Oset i Maridalen til Bjørvika. Dette har slått an. I 2010 deltok ca 1 000 frivillige, og nær 40 000 publikummere fikk en flott opplevelse, med mangeartede kulturinnslag av collager, dans og musikk, forskjellige informasjonsstands, salg av varme vafler og kaffe – i det hele tatt en trivelig tur langs elva. Samtidig blir en mer kjent med elvas historie og ser

mulighetene for å bruke disse områdene til friluftsliv og glede også ellers i året.

Kanskje det er denne suksesshistorien som har vært litt av inspirasjonen når Oslo Havn nå har tatt initiativ til en åpen dag i havna, under navnet «Havnelangs»? Motivere publikum til en vandring langs våre havneområder for å oppleve og se alt det spennende som er og foregår her, formidle både historie og virksomhet. Ta folk inn bak dører som vanligvis er lukket og gi dem et lite innblikk i hva som skjer i en levende havn. Hvor viktig og mangeartet virksomheten er, hvilken betydning den har for byens befolkning, og igjen, for at publikum skal se mulighetene for å bruke disse områdene også ellers i året.

Oslo Havns uttalte mål er å lage en folkefest i havna. Publikum skal gå derfra og si: «Oslo Havn har jeg mer nytte av enn jeg visste og mer glede av enn jeg trodde».

Gå «Havnelangs» søndag den 10. juni, fra 12.00 til 16.00.

Møt opp, opplev havna – og bidra til at dette blir en publikumssuksess. Går dette bra tar Oslo Havn sikte på at dette blir en årvisst begivenhet, lagt til annen søndag i juni. For oss som driver i veteranbransjen vil en slik dag også være en utmerket mulighet for å formidle våre båter og vår virksomhet til et stort publikum.

Omdømmebygging

Oslo Havn bruker samme oppskrift som «Elvelangs», og har invitert bedrifter, frivillige organisasjoner og andre aktører til en felles dugnad for et bredest og best mulig arrangement.



Den 22. april møtte vi fra redier, bedrifter, Opera, Havnepoliti, Redningsselskapet, frivillige organisasjoner og andre i lokalene til Oslo Havn for et informasjons- og motivasjonsmøte.

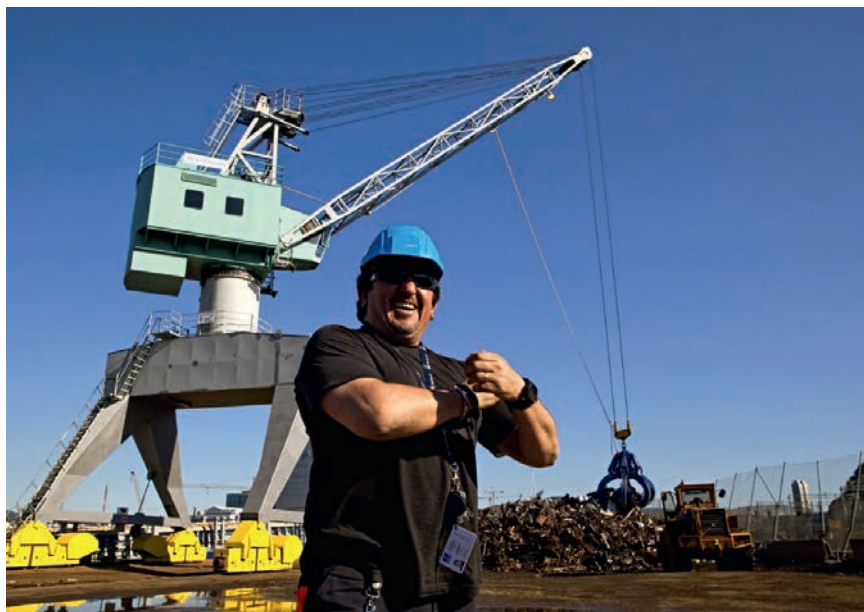
Klokt nok la Oslo Havn også vesentlig vekt på hva som kunne ligge i dette for oss som skulle bidra til Havnelangs. Nemlig ingen penger, men reklameeffekt og omdømmebygging.

For fergereederiene vil det klart være god reklame å få mye folk om bord og til stands, der de kan presentere sine produkter. For oss i Norsk Veteranskibsklub og Oslo Maritime Kulturvernssenter (OMK) er omdømmebygging viktigst. Ved å bidra og vise at vi både har og bevarer viktige kulturelle verdier, og samtidig at vi kan arrangere og formidle, vil dette være med på å bygge et godt omdømme. Noe som er viktig for å få

gjennomslag hos myndigheter. Et godt omdømme gjør det lettere å vinne nye saker, opprettholde legitimitet og rett til drift. Når vi umiddelbart stiller opp på Havnelangs (vi var de første som meldte ja og positivt på dette til Oslo Havn), melder oss som egen post til Oslo kulturretats "Oslo Kulturnatt", og ellers melder inn om våre åpne turer for publikum og åpne båter ellers, gir dette et godt omdømme hos to av våre viktigste samarbeidspartnere. Et omdømme som vil gjøre det lettere når vi går til Oslo Havn og Oslo kommune med ønske om støtte og samarbeid av forskjellig art.

Og kanskje viktigst: Det gir oss godt omdømme hos publikum. Vi blir bedre kjent for vår virksomhet, flere ønsker å oppleve våre båter på fjorden og ved kai.

Men det er ikke først og fremst av plikt eller opportunistisk omdømmebygging vi har meldt oss til å være med på



Havnelangs. Og det er heller ikke bare fordi aktivitet og formidling er et viktig formål for vår virksomhet og drift. Mye av grunnen til at vi melder oss frivillige er rett og slett fordi liker slike stevner med mye folk om bord, mye folk å snakke med, liv og røre. Vi er stolte av båtene våre og liker å vise frem hva vi har fått til og driver med. Og vi er vel heller ikke større enn at vi liker å få godord og ros for dette.

Hva blir innholdet i «Havnelangs»?

Etter mange års kamp mot politikere som har latt seg blende av glamorøse fjordbyvisjoner, der havnevirksomhet har blitt sett på som malurt i champagneglassene, er det nå samstemt politisk enighet om at Oslo må ha en aktiv havn for de enorme godsmengder som byen trenger og

distribuerer. En ny havn, i det vesentlige geografisk flyttet til Sørhavna, men en flerbrukshavn i samspill med fjordby, rekreasjonsområder langs kai og på øyer, - og kulturvirksomhet som fartøybevaring. Oslo Havn tar kulturansvar og satser stort på havnehistorie med bevaring av en rekke havneskur, andre bygninger og havneinstallasjoner.

For oss virker det som om Oslo Havn utvikler seg til å bli en skikkelig god samarbeidspartner for vår virksomhet, med stor forståelse for at aktivt fartøyvern også krever gode havnefaciliteter.

Det er klart at Oslo Havn blir lokomotivet i «Havnelangs». De har tatt det gode initiativ, de samordner og koordinerer virksomhetene den dagen, de sørger for å selge inn arrangementet til media, til nettet, sosiale medier, med annonser og plakater. De lager program og trykker kart og plakater for de forskjellige stands.



Og de stiller med egen kontaktperson på hver enkelt av aktivitetene.

Og så blir det opp til oss aktører i havna å komme med innspill og gjennomføre. For Norsk Veteranskibsklub blir det å holde åpne båter, hvor folk kan bese og bli fortalt om «Børøysund» og «Styrbjørn». Vi vil ha kafeteria og stands, samt aktiviteter for barn, knutekurs og enkle leker. På kaia stiller Norsk Veteranvognklubb med noen gamle biler for riktig tidskoloritt. Og vi har allerede avtalt med OMK, Fartøylaget KNM «Alta» og «Christian Radich» om samarbeid, positivt i seg selv. Hva de øvrige aktørene ønsker å gjøre vet vi ikke helt i dag, men på møtet hos Oslo Havn vrimlet det med ideer, mye rettet mot barn. Vi kommer ikke til å seile havneturer med publikum, men Oslo Havn

akter å gjennomføre både sightseeing og frakt av folk mellom de forskjellige havnene (det er 11 kilometer med havn).

Folk skal få oppleve hvordan kaffen de drikker blir behandlet, se kornsiloen fra insiden, se kraner i aktivitet og mye annet. Det blir i det hele tatt spennende å se hva vi kan få til når mange drar sammen. Følg med i aviser og på nett, når dere sitter med Dampskipsposten i hendene er det godt håp om at det endelige, og rikholdige programmet for «Havnelangs» ligger der.

«Elvelangs» er blitt en suksess, vi tror «Havnelangs» kan følge i de samme spor. Potensialet er der. Vi skal gjøre vårt beste og ser frem til en spennende dag på kaia.

Vel møtt til Havnelangs i Oslo den 10. juni 2012.



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

SKIPSLISTA

Er sommerferien planlagt og reiseruten spikret? Hvis ikke, finner dere kanskje noen ideer nedenfor. Her er det mange muligheter, både til å reise med gamle båter og til å se dem. Noen er i fart, skinnende og nymalte, mens andre gjemmer seg under presenninger ved en bortgjemt kai. Det er kanskje de som er mest spennende. Vi tar også med båtstevner og andre arrangementer vi tror kan være av interesse. På nettadressene finner du oppdaterte opplysninger.

Atløy

Ved kai i Måløy for sikkerhetsopplæring

en uke fra 12. april. Fjordaferd i Nordfjord uke 17. Siden går det slag i slag med turer. I første halvdel av september er det ny fjordaferd, denne gangen til Sogn. Lastet opp med fisk for salg innover, retur med epler og poteter for salg i Fjordane. www.atloy.no.

Børøysund

Åpne turer i indre Oslofjord, tirsdagene 5., 12., 19. og 26. juni, 14., 21. og 28. august og 4. september. Åpen båt ved kai søndag 10. juni. Sommerturen går til Ebeltoft. Avgang Oslo 6. juli, retur 22.juli. www.nvsk.no

Granvin

Turer i Sunnhordland nesten daglig i tiden 22.–24. juni og 6.–29. juli. www.fjordabaaten.no



Hestmanden

Ved kai i Kristiansand.

www.facebook.com/krigsseilerne

Oster

Torgdagen i Bergen 9. juni, Ostereidet–Bergen og retur. Rundturer fra Bergen til Nordhordland 23. og 24. juni, 1. og 8. juli. Havneturer i Bergen 2.–7. juli. Fjordsteam i Stavanger 8.–12. august. Turer i Nordhordland 16.–19. og 25.–26. august. Ved kai i Bergen 7. og 8. september. Bergen–Mo 9. september. www.oster.no under menyvalg Heim.

Skibladner

I rute på Mjøsa 26. juni–18. august. Mandager landligge på Gjøvik. For øvrig en rekke temacruise 27. mai–24. juni og 22. august–2. september. www.skibladner.no

Skogøy

Ved kai i Kjeldbotn vest for Narvik frem til medio juli. Deltar i 100-års feiringen av Ofotens Dampskibsselskap i Narvik 24. juli. www.skogøysvenner.no

Skånevik

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

Southern Actor

Ved kai i Sandefjord. Åpen 12–17 alle dager fra 23. juni til 26. august. www.hvalfangstmuseet.no under fanen utstillinger.

Stord I

Torgdagen i Bergen 9. juni. Festival i Leirvik 22.–24. juni. Fjordsteam i Stavanger 8.–12. august. Bergen 7. og 8. september. www.fjordabaaten.no





Styrbjørn

Ved kai i Oslo. Tur til mat- og trebåtfestivalen i Halden 29. juni til 1. juli planlegges. www.nvsk.no

Torgdagen i Bergen

9. juni. Kystkulturens festdag med arrangementer på Vågen og i sentrum.

Havnelangs

Søndag 10. juni ønsker Oslo Havn og alle brukerne, både landfaste og flytende, velkommen. De vil vise hva havna er, hva som foregår der, og hva den betyr både for næringsliv og menigmann.

Hardanger trebåtfestival

Norheimsund, 22.–24. juni
www.trebaat.no

Nordisk kystkulturstevne

Ebeltoft 11.–14. juli. Felles nordisk stevne med deltagere og fartøyer fra Danmark, Sverige, Finland, Åland, Norge, Færøyene, Island og Grønland.
www.ebeltoft2012.dk

Forbundet Kysten

Landsstevne på Bragdøya i Kristiansand 26.–29. juli. www.kysten.no

Risør trebåtfestival

2.–5. august. Festivalen favner langt mer enn trebåter. I fjor deltok både «Børøysund» og «Styrbjørn», og begge vant gjeve priser. Temaet i år er «Krigsseilerne».
www.trebatfestivalen.no

Fjordsteam

Stavanger 8.–12. august. Fire dager



med utstillinger, åpne båter, rundturer og underholdning. Omtrent alle Vestlandets veteranbåter deltar.
www.fjordsteam.no

Havnedagene

Haugesund 16.–19. august. Årets tema er «Krigsseilerne». Detaljert program legges ut på hjemmesidene i juni.
www.havnedagene.no

Foldvikmarkedet

Gratangen 17.–19. august.
www.gratangen-kystlag.no

Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter, Kristiansand

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

Hardanger fartøyvernssenter, Norheimsund

Åpent daglig 10–17 fra 2. mai til 4. september. Omvisning hver time.
www.fartoyvern.no

Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum, Gratangen

Fagområder er kunnskap om semi-diesel-motorer, skipselektronikk, tekniske installasjoner, nordnorsk og samisk båtbyggertradisjon. For tiden pågår restaurering av frakteskuta Fuglø. Åpent 08.00–16.00 mandag til fredag.
www.nnfa.no

Foto: Harald Sætre og Hvalfangstmuseet.



VESTLANDSREDAKTØREN

Som dere vil sjå er Harald Kvinge vår nye «Vestlandsredaktør». Her fortel han om seg sjøl.

Fjordabåtar og særleg dampbåtar har fasinert meg sidan gutedagane. Og nært forhold til desse fekk eg fordi eg vaks opp på ein dampskipskai på Masfjordnes i Nordhordland. Vekas høgdepunkt var når dampbåten (kombinert passasjer og lastebåt) kom i rute frå Bergen tysdagar og fredagar. Men viktig var og lokalbåten som hadde anløp kvar kveld klokka «ti på halv ni».

Epoken med fjordabåtar ebba ut på 1960-talet. Med det vart viktige møteplassar, både til sjøs og på land, avvikla. Me var mange som sakna båtane og det folkelivet som var knytt til desse. Det sette spor og då ein gjeng bergensarar og storda-

buar tok i ferde med restaurering av «O.T. Moe» ex. «Stord», vart eg med på galeien. Sidan 1982 har eg vore engasjert i «Stord I» prosjektet og M/S «Granvin». Eg har hatt mine økter som rekneskapsfører, sekretær og leiar i Veteransklupen Fjordabåten og følgde med D/S «Stord I» over i styret for Stiftelsen D/S «Stord I» i 2006.

Våren 2010 tok eg IMO-60 kurset og seglar no som matros på «Stord I» og «Granvin».

Som veteransklupesentusiast er eg veldig oppteken av å «gjenskapa historia» og eg vil at dei som reiser med desse fine maritime kulturminna skal oppleva «å vera med på ei historisk reise»

Eg skal framover gjera mitt beste for å formidla stoff til Dampskipsposten om aktivitet knytt til veteransklupesflåten her vest.

REDAKSJONEN

– DAMPSKIBSPOSTEN



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



Harald Kvinge
Liarstøl 63
5 416 Stord
Tlf. 53 41 52 14 /
901 82 851
harald.kvinge@hsh.no

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
Formann: 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
Utleie: Sander Ødelien, 900 51 867

Ferjelaget «Skånevik»

Heimli, 5640 Eikelandssosen
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: Øyvind Konglevoll
Tlf: 993 91 904



Omslagsbildene

Entusiastene har fått plass på omslaget denne gang. På forsiden ser vi Ole Hajem Fiske pusse messing. Bokstavene skal skinne. På baksiden er maskinsjef Arnold Lindner i gang med justering av høytrykk veivstang. Begge bildene er fra «Børøysund». Forsidebildet er tatt av Harald Sætre, baksidebildet av Else Elila.