

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

17. januar 2013



Opplag 2 735
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar





7



10



30



33

INNHold

4	Formannen har ordet
7	Ny aktivitet på gamal verv
10	Fjordsteam 2012 – en bildefortelling
15	«Granvin» i «den kulturelle fjorden»
18	«Mathilde», et seilende museumsfartøy
23	Rekruttering
26	Fra hurtigruteskip til skoleskip
30	Maskinbesetning på «Stord I»
33	Kysten rundt
37	Kongesjaluppen «Stjernen»
42	Arbeid på båtene
47	Redaksjonen

I denne utgaven har vi variert stoff, fra fest og vaiende flagg til rustne plater og mangel på kompetansepersoner. Artiklene avspeiler altså gleder og utfordringer, drømmer og motgang, slik hverdagen for fartøyvernere er. Vi håper artiklene kan gi gleder, ny kunnskap og oppmuntring til videre arbeid. Samtidig håper vi bladet kan være et bidrag i den nettverksbyggingen vi er avhengige av i arbeidet vårt. God lesning.

Formannen har ordet

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.

Viggo Nonås, styreleder for Ferjelaget «Skånevik»

Midler til fartøyvern

Fartøyvernet har i mange år fungert på samme vis, uten de helt store endringene.

Miljøet har vært dominert av frivillige fartøyvernprosjekter, supplert med noen prosjekter som har vært mer eller mindre profesjonelle eller eid av fartøyvernsentrene. Skillet mellom fartøyvern og «kystkultur» har vært ordningen med «status som verneverdig skip» gitt av Riksantikvaren (RA). En slik status har gitt anledning til å søke om midler fra RA.

I de siste årene har man sett en spissing av prioriteringene hos Riksantikvaren. Store midler har gått til få, men store prosjekt, som «Hestmanden» og «Kysten». Restaureringen av spesielt «Hestmanden» har bundet opp store

midler i mange år, og fremdeles står det «avbetaling» av forskutterte midler igjen. Dette har medført at overrisslingen over mindre fartøyvernprosjekter har avtatt noe.

Det som etter mitt syn vil få store konsekvenser for fartøyvernet fremover, er innføringen av fredning av fartøy. Nå er en rekke fartøy allerede fredet, og mange flere vil komme til i årene fremover etter hvert som RA tar for seg nye fartøygrupper.

En naturlig konsekvens av dette, er at midlene til fartøyvern hos RA vil måtte bli prioritert til å holde den fredede flåten seilende eller flytende. Når RA går inn og freder fartøyer, må dette også gjenspeiles i bevilgninger til fartøyet. Dette er bra for de fredede fartøyene, men desto mer alvorlig for de

verneverdige fartøyer som faller utenfor dersom ikke midlene til fartøyvern økes betraktelig fremover.

Etter mitt syn må dette være den viktigste saken for Norsk Forening for Fartøyvern de kommende år. Å sette fokus på fartøyvern overfor våre bevilgende politikere er den eneste veien frem til å få øket potten til fartøyvern fra vel 40 millioner og oppover.

Dersom ikke potten til fartøyvern økes i årene fremover, er jeg oppriktig bekymret for de av våre veteranskip som ikke blir fredet eller får stor prioritet fra RA. Antallet vernede skip er relativt stort, og mange av de fartøyene som er tilkommet listen over verneverdige skip er relativt store komplekse stålskip.

Utvanning av antikvariske retningslinjer og antikvarisk miljø

Jeg tillater meg også å rope et varsku når det gjelder antikvariske retningslinjer. Jeg synes at mange vernede og fredede båter er lite bevisste når det gjelder de antikvariske retningslinjer.

På mange skip jeg har besøkt, er det dessverre mange meget synlige «fremmedlegemer» plassert om bord. Også mange synlige tilpasninger til «moderne og lettvin» drift er å se. Jeg vil oppfordre alle til å se igjennom sitt fartøy: Er det noe som ikke passer inn som vi kan lett kan skjule eller erstatte? Hører plaststoler hjemme på et dampskip? Jeg skriver ikke dette for å være moralens vokter eller rette pekefinger mot noen spesielt, jeg ønsker bare at vi alle sammen er mer bevisst på hva vi drar om bord/monterer til enhver tid. Noe av utstyret må kunne gjemmes eller tas i land når det ikke er behov for

det. Jeg husker spesielt Harald Kvinge i Veteranskiplaget Fjordabaaten var en talsmann for dette med det visuelle ombord. Han mente at totalopplevelsen var essensiell når det gjaldt slike ting, selv luktene var et viktig element.

Også hva som er fartøyvern og det som jeg ofte på spøk kaller «kystkultur», har blitt noe utvannet etter mitt syn. Vi som driver fartøyvern etter antikvariske retningslinjer må prøve å holde nivået oppe, vi må ikke glemmer hva vi holder på med: Å ta vare på våre flytende kulturminner, altså museal, om enn frivillig, virksomhet.

Noen tilpasninger må man kunne gjøre. Et døme er på «Skånevik», der vi har fått montert elektriske varmelementer i kjelen for å unngå det store forbruket kjelen vår har. Dette er en bortimot skjult montering. Her oppnår man stor besparelse, samtidig som monteringen er gjort diskret.

Sjøfartsdirektoratet

Vi i Ferjelaget har et godt samarbeid med Sjøfartsdirektoratet. Men et problem har vi, som vi mener grenser til galskap, og det er SD sin praktisering av plassering av redningsvester. Dette er også et problem på bilferjer i ordinær ferjefart, ikke bare oss som er fredet/vernet. SD sitt regelverk sier at redningsvestene skal være plassert på samme dekk som evakueringsstasjonen. På «Skånevik» er dette som på andre bilferjer på bildekket. På grunn av lavt fribord slipper vi redningsbruer eller sklier. Det vil si at vi må flytte alle passasjerene ned på bildekket før de får utlevert en redningsvest. Vi mener at redningsvestene bør være

plassert også på salongdekket oppe, der det er god plass til å dele dem ut og ta dem på. Isteden er de nå plassert i det gamle billettkontoret og «mødrelugaren» i casingen på bildekket. Dette er SD godt fornøyd med, men i praksis er dette aldeles tulle om jeg må få si det rett ut. Hvorfor skal vi flytte redningsvestene ned i det aller mest risikofylte området med henblikk på brann, forskyvning av last og ikke minst vann på dekk? I mitt ordinære virke er jeg styrmann og kaptein på innenriks bilferje, og der har vi samme problemstilling: Redningsvestene skal plasseres der de fleste passasjerene IKKE befinner

seg. All logikk sier at passasjerene bør entre evakueringsdekket PÅFØRT redningsvest, ikke være med å skape kaos på evakueringsstasjonen. Forstå det den som kan. Ikke gjør jeg det. Jeg vet om flere skipsførere på både vanlige skip og veteranskip som har nektet å flytte vestene, og fått dette stilltiende godtatt.

Jeg vil også benytte anledningen til å takke alle mine fartøyvernvenner for samarbeidet i mange år. Dersom alt går etter planen, vil jeg seile min egen sjø fremover en stund.

Avslutningsvis vil jeg ønske alle leserne en riktig god vinter, og til våre andre veteranskip en god seilas!



Hans Andersen i den snart 100 år gamle smia på Ottesens Skipsbyggeri.

Ny aktivitet på gamal verv

På Ottesen Skipsbyggeri har det vore bygging og reparasjonar av båtar i ymse storleikar i 187 år. No er aktiviteten større enn på lenge, men framleis er det gammalt handverk som rår grunnen. Og mang ein gamal slitar vil enno få mange år på sjøen.

Tekst: Rune Jørgensen. Foto: Kjell Vikanes

Ottesen Skipsbyggeri i Sagvåg på Stord vart starta av Otte Ottesen i 1825 og har vore i drift alle år sidan i eiga av same familie. Drivarane pensjonerte seg i 1985. Sidan den tid har anlegget vore leigt ut, men til sjøretta drift. Det seier seg sjølv at med den oppstartdatoen så har dette vore ein treskipsverv både i nybygging og reparasjonar. Reparasjonar i stål og aluminium starta på 30-talet, og nybygg i stål har det berre vore eit fåtal av på 50- og 60-talet. Tre har vore arbeidsmaterialet tilliks med dei to andre Sunnhordlandsvervane Gravdal og Skaaluren i Kvinnherad.

På det meste var det 150 mann i arbeid hjå Ottesen Skipsbyggeri. Det var i stordomstida på 20-talet, og i tillegg til skipsbygging dreiv ein tunnefabrikk, sil-desalteri, sildoljefabrikk og skipshandel.

Ein har ikkje ein komplett historie, men frå 1901 til 1961 er det notert 214 byggjenummer. Det var stort og smått, det største skipet vart levert i 1920. «Solnut» var 152 fot lang, om lag same lengda som «Stord I» har i dag. For å utnytta trevyrket på ein god måte var det eit poeng å ha både store og små farty under arbeid til same tid. Historien seier at på det meste stod det 14 farty oppspanta samstundes på verven. Og ein av dei eldre i familien hugsa at han var inst i Hardanger og henta 723 stokkar i ein tømmerflåte til Jensanes.

Starten på verven skuldast nok sagbruket inst i Sagvågen, som har historie attende til 1500-talet. Såleis var oldefar til noverande eigarar også sagmeister på dette bruket på andre halvdel av 1800-talet. På dei tider var skipsbygging

tilpassa skogsdrift, sildefiske og anna sesongarbeid. Det var fyrst frå 1901, då dåverande eigar brått døydde og dei to yngste sønene på høvesvis 16 og 19 år tok over, at det vart permanent heilårsdrift. Det er herifrå og ut at historien er betre dokumentert, blant anna med dei 214 byggjenummera. Det kan kanskje vera av interesse for lesarane å vita at det gamle og omfattande teikningsarkivet er til digitalisering i regi av Hordaland fylkeskommune, og vil bli gjort tilgjengeleg når dette tidkrevande arbeidet er ferdigstilt.

På dei tider måtte ein gjera det meste «innomhus», difor har ein oppgangssag til å skjera tømmer, sirkelsag, bandsag, smie, høvel, motorverkstad, røyrverkstad, plateverkstad, patentslippar, masstrakran etc.

Drifta skjedde i familieregi fram

til 1985. Drifta hadde då vore relativt gamaldags og konservativ. Frå 1985 har området vore leigt ut, og arbeidet vart då nokre år noko meir «nymotens» med slippsetjing og reparasjonar i tre, stål, aluminium, plast, motor og anna. Men denne tidlegare konservatismen kan me vera glade for i dag, fordi alle gamle maskinar og verkty frå fyrste halvdel av 1900-talet framleis eksisterer, og er fullt brukande.

I 2008 flytta skipstømmermann Kjell Bakke inn med pikk og pakk (utstyr og båtar). Sidan den tid har aktiviteten teke seg opp og tel no på det jamne 5 årsverk med reperasjonar i trearbeid, noko stål, rigging, og alt det som fylgjer eit gammalt handverk. Tilgongen på arbeid er no større enn dei kan svelgja unna, og arbeidsstokken har tidvis vore oppe i 10–12. Nye-karane



«MS Granvin» får nytt styrehustak og ny mastetopp våren 2012. Me ser Gerhard Bakke og Ola Kjell Storesund.



Vinterstemning på Ottesen Skipsbyggeri 2010.

og -kvinnene har teke i bruk gammalt verkty og utstyr, og konstaterer at dette er optimalt også i dag, sidan det er eit handverksfag og ikkje ein industriproduksjon. Kjell Bakke er full av pågangsmot og ynskjer blant annet å setja i drift den gamle slippet frå 1912. Mykje anna gammalt utstyr er også i bruk, ikkje av nostalgiske grunnar, men fordi det er dette som fungerer best, også i dag, for deira formål. Perspektivet deira kan trekkjast fram mot 2025, dvs. 200 år med kontinuerleg drift på same stad. Er det nokon betre i dette landet?

I tidlegare tider var det bygging og reparasjonar av fiske- og fraktestarty, men også ein del rutebåtar. Her finn ein også forskingsfarty, båtar bygde – demontert – frakta til innsjøar og vatn- sett saman att. Den fyrste ordentlege bilferja, MF «Gaute», vart bygd i 1932. Særskilt å merka seg var Sunnhordlandsvervane sin plass i selfangsten. På Ottesen Skipsbyggeri vart

det bygd 17–18 selfangarar og reparasjonar av slike farty var ein viktig del av drifta til langt inn på 1970-talet. Det vart mykje trearbeid når dei doble spanta stod så tett at ein knapt fekk ein knyttneve mellom dei. Det er mykje vyrke i garnering, spant, hud og ishud. Det vert likevel smått når isen set inn med skruing!

Mange tidlegare bruksfarty er attende langs kaiane, men no i bruk som fritidsfarty og veteranfarty. Det er ein del kapitalsterke eigarar, og nokre eldsjeler, som såleis held gamle slitargar i god og driftsmessig stand, med god og fagmessig hjelp frå Kjell Bakke og hans mannskap. Men dei går heller ikkje av vegen for å pussa opp ein gamal plattgattar til skinande glede for eigaren. Grovt furu- og eiketømmer og tynne teak- og mahognymne vert handtert på fagmessige måte. Og så kan me andre gå der langs kaiane og minnst gamle dagar.

Fjordsteam 2012

– en bildefortelling

Nordsteam og Fjordsteam er kjærkomne anledninger for oss som stiller med gamle båter og andre alderstegne klenodier til å treffes. Her kan vi se på hverandres prosjekter, utveksle erfaringer og bistå med å finne løsninger på felles utfordringer.

Tekst: Jan Welde. Foto: Arne Rødeseike

Minst like viktig: Det er en unik anledning til å vise publikum hva vi holder på med. Her kan vi formidle vår nære transporthistorie på en måte som treffer alle fem sansene samtidig, her kan vi vise våre politikere hvor viktig det er at vår egen kultur - «kystkulturen» tas vare på og forvaltes, men minst like viktig: vi ser hvordan våre flytende kulturminner bidrar til å bygge bro over generasjonskløften.

Fjordsteam 2012 i Stavanger ble en suksess, med Vågen fylt av flotte fartøyer, omkranset av biler, busser, gamle motorer og mellom 60.000 og 80.000 interesserte og entusiastiske mennesker.

En stor takk til alle som var med på å gjøre dette til en folkefest - og den aller største takken går til båtmannskapet

som møtte med velvilje og brede smil, og gikk hverandre til hånd med strøm, vann, forhaling og fortøyning.

Ved slike anledninger blir man ekstra stolt over å være farøyverner og det føles som et privilegium å få være med på å ta vare på våre flytende kulturminner slik at de kan formidles og overbringes til kommende generasjoner!

1.

Fra 9. til 12. august 2012 var det Fjordsteamflaggene som vaiet over Vågen i Stavanger. Stevnet som hadde vært forberedt et par år, kronet med et «Kongelig norsk skipperetak på slutten var endelig åpnet».

Skøytene, stort sett med semidiesel-motorer var samlet på innsiden av flyte-



bryggen, sammen med JØSENFJORD og et par andre klenodier.

Her var det spenning i luften, men det som vi hadde vært aller mest spent på, nemlig «været», viste seg fra

sin aller beste side. Alle som vet hvor ufyselig Stavanger havn kan være i nordvestkuling og regn kan forstå hvor lettet arrangørene var over sol og sommer.



2.

«Kobla fri, kobla fri!!!» ble det ropt i forskrekkelse når maskinistene på JØSENFJORD startet det som trolig er verdens eneste 4-cyl Wichmann semidiesel, som fortsatt står i båt. Propellvannet vasket oppover fisketorget slik at både svaner, ender, unger og gamle madammer skvatt til side. Men det hjalp ikke å rope, for JØSENFJORD har ingen frikobling. Her er det fast propell og omkast som fortsatt brukes, ca 75 år etter at det ble montert på Rubbestadneset.

Men hovedsaken er at JØSENFJORD er kommet tilbake etter mange år i utlendighet. Etter en omskiftende tilværelse, som horehus på Rhinen og hasiplantasje i Nederland er den kommet tilbake til fredelige Ryfylke for møysommelig og nøysom restaurering. Dette blir Ryfylke sitt eget stasskip og vi gleder oss virkelig til å ta imot

en fullrestaurert JØSENFJORD som kommer til byen for egen maskin, kaster om og bakker opp ved Ryfylkekaiaen, med epler, poteter, tomater og massevis av glade og entusiastiske fartøyvernere fra Ryfylke ombord!

3.

Hedersgjesten ved Fjordsteam 2012 i Stavanger var den fantastisk flotte damphvalfangeren SOUTHERN ACTOR som med sitt «unge» mannskap hatt tatt den lange, våte og kostbare turen fra Sandefjord for å vise frem et virkelig klenodium av et fartøy.

Det finnes ikke maken til båt, og hvalfangeren vakte oppsikt i Stavanger. Telleapparatet på gangway'en passerte 6.000 besøkende ombord i løpet av stevnet. Vaffeljernene gikk for «full steam» og egg, melk og mel måtte kjøpes inn i stadig større kvanta for å dekke etterspørselen.



At et vikingskip ror forbi kan man sikkert mene mangt og meget om - men vikingene fra Rygjafylket har i allefall vært tidlig ute med plastikkfendrer...

4.

Det er mer enn 83 år siden byskipet ROGALAND gikk av stabelen fra Stavanger Støberi & Dok. Men skipet seiler fortsatt, nå som flytende kulturminne, vernet av Riksantikvaren og godt påpasset av frivillige entusiaster. Restaureringsarbeidet har foregått siden ROGALAND kom tilbake til hjembyen i 1989, men det er et stort skip med mye som skal gjøres.

Nå er arbeidet med ROGALAND inne i en god fase, den har rykket frem på Riksantikvarens prioriteringsliste og vi har fått mange gode kontakter både innen næringsliv og lokal kulturminneforvaltning.

Stiftelsen Veteranskibet ROGALAND er med god grunn mer optimistisk enn på lenge!

5.

«Dar kjem dampen» OSTER fikk en fremtredende plass under Fjordsteam, det er jo også en virkelig flott båt, grundig restaurert og godt påpasset. Det var derfor helt naturlig at OSTER ble midtpunkt i det musikkspillet som «Egersund Mandssangforening» fremførte med bravour, innlevelse og nydelig sang på lørdagen.

OSTER viste seg også som den mest populære båten både på Lysefjordcruiset og havnerundturene, der var fullt til siste plass ved hver eneste avgang og mannskapene mottok mengder av skryt for den flotte måten de restaurerer og driver OSTER på!



4



5

«Granvin»

I «den kulturelle fjorden»

Begrepene «Den kulturelle skolesekken» og «Den kulturelle spaserstokken» er kjent for de fleste.

Nå har vi fått enda ett: «Den kulturelle fjorden».

Dette er et prosjekt hvor M/S «Granvin» i sommer var hovedaktør, i turisttrafikk i sitt tidligere ruteområde.

Øyvind Konglevoll, M/S «Granvin» og Geir Madsen, Hardanger Fartøyvernssenter

Hardanger og Voss Museum «eier» prosjektet og Hardanger Fartøyvernssenter (HFS) er en viktig drivkraft i arbeidet med det. Sammen med lokalt reiseliv, Innovasjon Norge, NCE Fjord Norway, Hordaland fylkeskommune og Hardangerkommunene er målet å utvikle reiseopplevelser av høy kvalitet på Hardangefjorden.

Prosjektet har fokus på kultur og ser at turisme og bruk av veteranskip kan være en vellykket kobling, noe som bør være interessant for veteranskipsmiljøet. Da var det helt naturlig å leie inn M/S «Granvin», som i 56 år, fra 1931 til 1987, har vært et viktig ledd i både turisttrafikk og lokalrutetrafikk på Hardangerfjorden.

Det går veier på begge sider av fjor-

den, men noe av problemet langs norske veier er den tiltagende gjengroing med trær og buskas som hindrer utsikten. Slik er det ikke om man seiler på fjorden. Da er det ingenting som hindrer utsikten, og man kan studere landskapet på begge sider.

HFS hadde gjort et svært grundig forarbeid både med markedsundersøkelser og markedsføring. I samarbeid med undertegnede og med hjelp fra HSD sin distansetabell ble det lagt opp til en rute hvor de reisende skulle få rike opplevelser. I tillegg til å oppleve det historiske fartøyet «Granvin» og det vakre Hardangerfjordlandskapet var det anløp av steder hvor man kunne oppsøke og oppleve kulturminner. Det var også fokus på lokale mattradisjoner både om bord og i land.

Samlafjordcruise

De 3 første dagene, fra 1. til 3. august, var det lagt opp til Samlafjordscruise. Før avgang fra Norheimsund kl. 10.00 kunne de som ønsket det besøke Fartøyvernssenteret. Turen gikk via Øystese og til Herand på sørsiden av fjorden. Herand er en bygd med et flott kulturlandskap, HerandLandskapsark. Her var det rike båtbyggertradisjoner med stor produksjon særlig av gavl båter. Materialene ble saget på oppgangssagen, som er restaurert og fullt operativ. Blant annet blir materialene til restaurering av Bryggen i Bergen saget på denne sagen. Å oppleve dette tekniske kulturminnet i drift er en opplevelse. I Herand finnes også et rikt helleristningsfelt vel verdt å beskue, i tillegg til et lite båtmuseum, husflid og intakt dampskipskaimiljø. 1 time og 15 minutter gikk fort i Herand.

På vei ut fra Herand ble det gamle handelsstedet Herandsholmen passert. Kursen gikk videre mot Steinstø, med en halvtimes stopp. Her ved innløpet til Fykkesundet ligger Fykkesund Landskapsark med aktive fruktdyrkere som holder kulturlandskapet i hevd. Ved Steinstø ligger også et visningssenter for laks. På Steinstø kunne de reisende handle moreller og andre godbiter. Fykkesundbroen var ved åpningen i 1937 Norges lengste hengebro, og i salongen om bord i «Granvin» henger bilde av daværende kronprins Olav og kronprinsesse Märtha på «Granvins» broving i forbindelse med åpning av broen. Fykkesundet er en dramatisk fjordarm som går inn til veiløse Botnen, et sted «kor ingen skulle tru at nokon ville bu». Nettopp i dette området har hardingfelen sitt opphav, og med på

ferden inn til Botnen var fruktdyrker og felespiller Arne Fykse, som etter at hovedmotor og hjelpemotor var slått av fortalte om hardingfelen og spilte flere feleslåtter. Det ble en så sakral og kulturell stund, om bord i et fagert skip i et fagert landskap, at en herværende matros avsluttet med å spille et vers av «Fagert er landet» på altsax. Via Steinstø og Herand gikk turen tilbake mot Øystese og Norheimsund.

Ene dagen i Samlafjordsruten var avsatt til seminardag for spesielt inviterte, både lokalpolitikere, representanter for reiselivet og museer i området, samt deltagere fra Veteransklaget Fjordabåten. Det ble et interessant seminar, der både erfaringer og muligheter for forbedringer ble diskutert.

Sørfjordcruise

Etter 3 dager forhalte «Granvin» til Odda, og avsluttet med to dager i turistrute på Sørfjorden. Det var avgang fra Odda, anløp i Tyssedal med besøk på Vasskraftmuseet, før turen gikk videre med anløp av Espe, Nå, Lofthus og over til Aga, hvor besøk på Agatunet var en del av opplevelsen. Og retur tilbake til Odda.

Med unntak av ene dagen i Sørfjorden, var belegget om bord i «Granvin» alle dager gledelig godt. Alle passasjerene ble bedt om å fylle ut et tilbakemeldingsskjema, som gir et godt utgangspunkt for videreutvikling av produktet. Gjennomgående var kommentarene svært positive, og særlig ble det pekt på at det var nettopp det å kunne reise med et historisk fartøy, som gjorde utslaget for at man kjøpte billett og steg om bord.

Så må det legges til at det alltid er

stas å komme med «Granvin» til Indre Hardanger, der den blir tatt imot med kjærlighet og begeistring. «Granvin» er i en særstilling på den måten at den gikk i rute helt til 1987, og det er ikke bare pensjonister som har gode minner knyttet til båten.

Erfaringene fra årets prøvesesong er så positive at det er inngått intensjonsavtale med «Granvin» om å kjøre en 6 ukes sesong med veteranskip på Hardangerfjorden neste sommer. Det kan være aktuelt å la M/S «Atløy» ta seg av halve perioden.



«Mathilde»

et seilende museumsfartøy

Museumsfartøy, men levende, - kunnskapsbase og opplevelsesskute for alle! Det var noen grunntanker i driftsmodellen som ble utviklet for Mathilde på slutten av åttitallet. Først og fremst skulle hun seile, være levende. Det er målet for så mange av våre veteraner.

Om fremdriften er seil, damp eller motor, er utfordringene stort sett like. Les her hvordan de gjør det på «Mathilde».

Tekst: Cecilie Holm, Hardanger fartøyvernssenter. Foto: Signe Holst-Larsen

Mathilde skulle være for alle. Mange seilfartøy i Norge er forbeholdt noen grupper. Det være seg næringslivet som charterer skuter, kadetter, speidere osv. Mathilde ble helt fra hun var nyrestaurert åpnet opp for medseilere i alle aldre. Da Mathilde var ferdig restaurert i 1889 ble en firedelt driftsmodell lagt. Tanken bak var ganske enkel. Dersom ett av fire bein sviktet så ville vi klare oss med de gjenværende inntil vi fikk utviklet en ny driftsmodell. Vi har vært heldige med det vi utviklet i 1989, men tre av beina har vaklet underveis i disse tretten årene som Mathilde har seilt som museumsfartøy.

Kunnskapsfokuset

Gjennom seiling ønsker vi å holde i

hevd kunnskapene som skal til for å seile et fartøy som Mathilde. Mathilde har vakre linjer. Det er ikke uten grunn at hun overlevde hundre år i tjeneste som fraktesfartøy langs norskekysten. Hun er ei godt skute, men riggen gjør henne mer krevende å seile enn mang en større skute. Mathilde er rigget som jakt, med en mast på 25 meter. Den massive bommen er 15,5 meter lang og storseilet er på 126 m². Det skal ikke stor sjø til før hun dypper storseilsskjøte og bommen i sjøen når en seiler platt lens med storseil ute. Da er råseilssriggen hennes velsignet. Det er den som får luftet seg når vi seiler medvind. Hun et vakkert syn med breifokk, skværseil og snippene helt øverst.

Kunnskapsfokuset gir seg utslag



DNT ungdomstokt for fulle seil gjennom Lyngør hamn.

i valg av materialer. Da Mathilde var ferdig restaurert i 1989 bestemte Hardanger fartøyvernsenter (som den gang het Stiftinga Hardangerjakt) seg for å satse på naturfiber i rigg og seil. I dag virker det nesten selvsagt, men i 1989 var det ikke mange skuter som vurderte å bruke naturfiber. Når du ser Mathilde seile langs kysten med skjoldete brunrøde seil så er det barkete seil du ser og dermed ser du kunnskapssatsingen vår.

Sosialfaglig program

Det av de fire beina som var sterkest fundamentert i vedtektene til Stiftinga Hardangerjakt, var seiling med ungdom. Stiftinga skulle drive med kulturvern, samtidig skulle en ha et sosialfaglig program. I mange år var ungdommer søkt inn av sosialkontorer en integrert del av mannskapet. Etter hvert ble det vanskelig å kombinere krav fra barnevernet med det å seile Mathilde gjennom hele sesongen. I år har vi en kar som liker å være mannskap. Han er med når det ikke kolliderer med andre forpliktelser i land. Spesielt når vi har leirskoleungdom om bord så koser han seg, både med og uten gitaren sin. Siden det å seile er vanskelig å kombinere med målsettingene til ungdomsarbeidet er det sjeldent vi har ungdommer med ut og seile.

Leirskole

Kunnskapsfokuset som Hardanger fartøyvernsenter har, gjorde det helt naturlig at vi ville utvikle noe for skoleungdom. Så vidt jeg vet er Mathilde den skuta som først utviklet seilende leirskole. De første årene hadde vi et samarbeid med en lokal leirskole før vi fikk godkjent vår egen. Over 2000 leirskoleelever har seilt Mathilde. De har levd om bord i fem dager, heist seil, hatt bakstørn, sovet i hengekøyer, utforsket nye havner, rodd og fisket. De har lært om Mathildes historie som frakteskute i kystens tjeneste, om livet i sjøen og ikke minst lært seg å ta hensyn til hverandre i det «kompakte» samfunnet en slik skute er. Vi ser at det er noen skoler som kommer igjen og igjen. Så erfarer vi at en lærer bestiller leirskolen, men når den læreren slutter så vil ikke

neste lærer på tokt med Mathilde. Læreren må bo på banjeren sammen med elevene, og for noen lærere er det uakseptabelt. Vi har måttet jobbe mer de senere årene for å få fullt belegg i leirskolesesongen. Folks behov for komfort og privat sfære ser vi som hovedgrunn til dette.

De store øyeblikkene for meg med leirskole har vært når jeg

har opplevd at ungdom har skjønt for en bragd det er at Mathilde seilte som frakteskute i hundre år. De går i land med en historieforståelse ingen bok og ingen

Historie

Bygd i 1884 i Ølve i Kvinnherad som frakteskute. Fikk installert motor etter 40 år med seil. Riggert ned i 1940.

Hjemmehavner:

Jondal, Lunderøy på Helgeland, Svolvær, Kristiansund, Bømlo og Herøy på Helgeland
Restaurert ved Hardanger fartøyvernsenter fra 1984 til 1989 til seilende museumsfartøy.

historietime i klasserommet noen gang kan gi dem. Leirskoler har rekruttert noen deltagere til sommertokt.

Sommertokt

Sommeren er en utfordring. Skutene sliter med å få nok drift i ferietiden.

De første årene hadde vi fritidsklubber og utekontakter med noen uker. Vi har satset på at noe av driften vår skulle være et tilbud nettopp til folk som har ferie, og som ønsket å seile et strekk langs norskekysten. Vi brukte mange ressurser og penger på å markedsføre dette produktet. En og annen slenger fikk vi fra annonsering, men det kostet mer enn det smakte. Vi har hatt flere runder der vi har

diskutert om vi skal kutte ut tokt med individuell påmelding og satse mer på å selge til grupper. Vi seiler nå med en god miks, og igjen er det «flere ben å stå på» som ligger i bunn. Noen uker selger vi til grupper og noen uker er åpne for individuell påmelding. Det var gjennom venner og venners venner vi bygget opp en stall av medseilere. Vi har seilt strekket fra Lofoten til Bornholm med passasjerer. Kystsafari fra mandag til fredag med Mathilde er blitt et populært tilbud.

Det beste med sommertoktene er at folk kommer igjen og igjen. Noen ofte og noen hvert år. De senere årene har vi hatt godt belegg på sommertoktene våre uten å annonsere. Det å velge en

ferie der du er sammen med tyve fremmede mennesker er en utfordring for mange. Kanskje det er noe de drømmer om, samtidig som det skremmer litt. Jungeltelegrafene har jobbet, om enn langsomt så i alle fall godt. Det er somringer som sprer seg i vann.

Drift

Seiler ca 8 uker leirskole vår og høst. Sommertokt langs kysten med vennelag som charterer båten, DNT ungdomstokt, båtførerprøven med Redningsselskapet, åpne tokt, familietokt og jentetokt. Museumstokt i regi av Hordaland fylkeskommune i oktober og mars. Fast besetning på tre, skipper, bestmann og leirskolelærer/matros. Kokk er ansatt i seilingsperioden fra mars til oktober.

Museumstokt

Det er den sesongen som har vært mest stabil, samtidig som den er mest sårbar fordi vi er avhengig av finansiering fra en enkelt samarbeidspartner. Hordaland fylkeskommune har helt siden 1989 finansiert museumsdrift med Mathilde. Uten det økonomiske bidraget hadde det vært uråd for oss å finansiere et fast

helårlig mannskap og dermed også holde skuta i god stand. Museumstoktene er fundamentet for en kontinuerlig drift av Mathilde. Vi er oss veldig bevisst at museumstoktene gir Mathilde en særstilling blant småskutene i Norge. Samarbeidet med Hordaland fylkeskommune er fundamentet for driften vår.

Toktene går stort sett i oktober etter at leirskolesesongen er over og i februar før leirsesongen starter igjen. Toktene har vært utrolig varierte. Vi har gått til Oslo for å feire at det var hundre år siden gravensteinseplet kom til Hardanger fra Gråstein slott. Vi har seilt til Lofotfiske i februar. Som oftest har vi seilt i Hordaland

fylke og noe i Sogn med forskjellige kulturprogram. Fylkesmusikerne er veldig glade i tokt med Mathilde og små havner i hele Hordaland har fått mange besøk av museumstoktene. Fotografer med undervisningopplegg har vært med oss, internasjonal ikonutstilling, salgsutstilling med Hordalands kunstnere, drama workshop for skoleklasser og mye mer. Kulturkontoret i fylket er en viktig støttespiller som har lært at museumstokt med Mathilde er vel verdt å ta vare på.

Vedlikehold

Den intensive driften av Mathilde er en utfordring for vedlikeholdet. De ukene vi har satt av til vedlikehold er gjerne preget av vestlandsvær og dårlige forhold for overflatebehandling. Det faste mannskapet på tre gjør en iherdig innsats for å holde skuta i god stand og uten det hadde nok ikke dekket som ble lagt i 1987 vært tett. Vinteropplaget fra november til slutten av februar gir mannskapet en mulighet til å stelle med skuta, i alle fall det som er i le. Det blir gjennomgang av tanker, barking av seil, smøring av blokker og skifting av tau og eventuelle større reparasjonsoppgaver.

Mannskapet

Det stabile mannskapet er krumtappen i driften av Mathilde. Skipper Audun Apelseth som er båtbygger i tillegg til at han har navigasjonspapirer, har stelt med skuta siden 1997 og har mye av æren for at skuta går så godt. Det er alltid utskiftninger i mannskapet og det er naturlig, men Mathilde har hatt en veldig stabil besetning. Den varierte seilingsplanen er nok en viktig grunn til at man står løpet ut. Museumstoktene

gir mannskapet en mulighet til å gå inn skuta før sesongen med masse folk om bord og til å runde av en livlig sesong. Apparatet på land sørger for ordnede forhold og kan sørve skuta med rederifunksjoner. Det er nok også en grunn til at folk blir noen år når de først har mønstret på.

Og så slipper vi å «spyle i land» gjestene etter «reketur på sjøen» slik mange skuter må gjøre for å få hjulene til å gå rundt.

Utfordringer

Det er krevende å drifte et fartøy som Mathilde. Det er så mye vi gjerne skulle klart bedre. En av utfordringene er å få seilt henne skikkelig. Folk vi har med oss enten på leirskole eller sommertokt er nybegynnere i det å seile en jakt og seilingen blir lagt opp deretter. «Sailing light» kaller vi det. Vi skulle ønsket vi kunne lagt opp til noen uker med trening på forskjellige seilmanøver hvert år, men finner ikke rom for mer enn høyst nødvendig sikkerhetstrening.

Kunnskapen vi jobber med å opprettholde; det å seile Mathilde endres gjennom bruk. Så lenge vi ikke går som frakteskute uten maskin vil kunnskapen preges av det vi driver med. Vi starter motor før vi går inn i havn (stort sett i alle fall) og vi bruker sjeldent ankeret. Når vi får til en god seilas så glemmer vi det og bare nyter den gamle damen som viser at gamle damer danser best.

I sommer på toktet til Risør trebåtfestival var minstemann en gutt på tre år. Eldstemann var rundt sytti år. Tanken som lå der da vi startet opp i 1989 er fortsatt fundamentet i driften av Mathilde. Mathilde kan alle som vil seile. Velkommen om bord.

Rekruttering

Fartøyvernets største utfordring?

Når vi fartøyvernere samles er det vanlig å kommentere at det er mye grått hår blant oss - og så sukker vi litt over de unges manglende interesse og oppslutning om frivillighetsvesenet generelt og gamle båter spesielt. Og dermed er vi litt ferdige med den saken, skyver den litt i bakgrunnen og gleder oss over de som tross alt strømmer til. De fleste i pluss femti.

Rolf Nordby

Etter min mening er det frivillige fartøyvernet avhengig av de fire P'er:

- Prosjektet – kort og godt en verneverdig båt.
- Personer – de med nærhet til båten og som ønsker å bruke tid og krefter på denne.
- Penger – helt nødvendig for restaurering, drift og vedlikehold.
- Politikere – som gir oss på alle områder forutsigbare og levelige rammevilkår.

Har vi dertil fornuftige Pyråkrater i sentral og lokal forvaltning som har den rette forståelse for vår virksomhet og som tilrettelegger positivt, så vil vi ha et levende fartøyvern på alle måter. Da vil

vi kunne oppnå målsettingen om å ha historiske båter i drift.

Av alle disse P'er mener jeg Personene, altså de frivillige, er viktigst. Uten disse vil vi nok likevel ha et fartøyvern i offentlig og privat regi, men da vil det neppe bli det mangfoldet og den geografiske spredning vi har i dag. Da blir det med profesjonelle, lønnede mannskaper og en virksomhet som vil være avhengig av økonomisk inntjening som bare få vil ha mulighet for. Jeg tror neppe de offentlige bevilgninger vil bli i en størrelsesorden som kan bære alle, eller de fleste av våre nåværende fartøyprosjekter.

Med den gjennomsnittsalderen vi har på våre båter er det helt klart at vi trenger å rekruttere inn nye og

ynge personer. Og det relativt raskt. Ellers vil mange av våre båter om ikke lenge ligge som døde museer ved kai. De kan bli bevart, men ikke i en slik virksomhet og med en slik formidlings-evne som vi ønsker. Spørsmålet er bare hvordan vi gjør dette?

Årsak, virkning og tiltak er her så mangeartede at det kan fylle en hel avhandling.

Men vi må begynne med årsak, få en formening om hvorfor rekruttering er vanskelig og så forholde oss til det. Være realistiske. Men også optimistiske, for det er mange som nok kunne tenke seg å være med å ta et tak på våre båter og i vårt miljø. Vi må bare få tak i disse og vite hvordan vi skal beholde dem, for at disse igjen kan drive nyrekruttering.

Den viktigste **årsak** er nok endringene i samfunnet og at tiden går. Jeg tror ikke folk flest har fått en slappere vilje til frivillig innsats. Den har bare endret seg. Nå er den mer rettet mot barna og deres interesseområder. Nå er det engasjement og oppfølging av barnas aktiviteter som krever så mye tid av foreldre at det blir liten tid til andre interesser. Selv var jeg litt perifer i veteranmiljøet i den tiden sønnen var i korps, da prioriterte jeg dette. At folk er villige til å stille opp og bruke av fritiden så vi nylig i Sigrid-saken, alle de frivillige som i en slik hjerteresak deltok i leteaksjonen, dag etter dag.

Men tidene har endret seg, de yngre er i dag opptatt av andre ting som i fremtiden kan danne et veteranmiljø. Ting som de har nærhet til og som de i fremtiden vil ha en gjenkjennelse av. Tiden er ikke lenger «mekanisk», den er elektronisk. I fremtiden vil det kanskje sitte noen gråhårede og sukke over

de unges manglende interesse for veteranmobiltelefoner? Noe de hadde nærhet til og var opptatt av i sin ungdom. Slik det er for oss nå, vi opplevde disse gamle båtene og forstår deres tidligere betydning i samfunnet. Nostalgi er en ikke ubetydelig motivasjonsfaktor. Vi ser dette tydelig når vi har folk på omvisninger på våre båter, de gamle har historie og forståelse, de yngre lar seg heller imponere av at disse klenodiene virkelig virket, men for dem er båtene mer historiske gjenstander som ikke har vært en del av deres hverdag.

Endringene i samfunnet har også medført at gamle yrker og håndverk er på vei ut. Det finnes snart ikke sjømenn igjen i Norge, ei heller mekaniske bedrifter. Dette er meget bekymringsfullt. Svært mange og viktige aktører i det frivillige fartøyvernet er rekruttert fra disse miljøene. Nå snakker vi ikke bare om antall til rekruttering, men også om et kompetansetap som vanskelig kan erstattes. Navigatører og maskinister vil bli mangelvare. De fleste av oss kan settes til rustbanking og som underordnet mannskap, men å bygge opp en skipper eller maskinist fra bunn av er en tung og kostbar prosess. Vi har vært heldige hittil som har kunnet rekruttere fra yrkesutøvere som har fått sin kompetanse og sertifikater gjennom et yrkesliv.

Et annet problem er å skaffe folk til administrasjon av vår virksomhet. Denne delen må ikke glemmes i alt vårt arbeid med restaurering, vedlikehold og seilaser. Vi har mange oppgaver på dette plan, og det kan ofte være tungt og demotiverende å skulle forholde seg til alle de offentlige instanser som har

en imponerende økning av byråkratiske regelverkssnurrepipperier som stjeler stadig mer av vår tid. I det hele tatt er byråkrati et kvelende tema i seg selv.

Virkningen av mangel på folk, og spesielt nøkkelpersonell kan som nevnt ovenfor, kan fort bli døde museumsbåter ved kai, med fare for forfall og tap.

Hvilke **tiltak** kan vi iverksette? Hva kan vi gjøre med dette, hvordan skal vi snu trenden med det grånende hår og den truende mangel på kvalifiserte mannskaper og folk som kan sitt håndverk med maskinerier og båt?

Mye er gjort og mangt har vi prøvd. Egne rekrutteringsturer etter bred annonsering er gjennomført, dog med litt magert resultat. Et annet godt tiltak har vært den maskinistopplæring som de nylig gjennomførte på Vestlandet. Slike og andre tiltak må vi fortsette med. Det viktigste er nok å være roms-

lige og inkluderende når vi får nye folk om bord. Våre miljøer kan nok virke lukkede, selv om vi ikke mener det selv.

Men vi må også tenke nytt. Både innad i de enkelte klubber og lag, og i et bredere samarbeid. Lære av hverandre om hva som hjelper. Hva kan NFF bidra med? Kan vi få drahjelp til å få rekruttering høyere opp på dagsorden i en ellers travel hverdag der vi har mer enn nok med å «holde førtøyene flytende»? Løfte opp problemene med rekruttering opp på et politisk plan, gjennom Riksantikvaren og NFF? Få egne rekrutteringsmidler til ressurser som kun arbeider med denne siden av virksomheten?

Jeg har ingen patentløsning. Dette er kun noen få strøtanker rundt problemer jeg tror er svært viktig for det frivillige fartøyvernets fremtid. Et lite drypp som start på en rekrutteringsprosess?

Nå er det på tide å tenke på **julegaver.** Hva med boken om **DS «Børøysund»?**

Pris kr 299,- + porto

Henvendelse til NVSK v/Anne Alm Thorstensen

tlf.: 905 03 734 eller e-post: dthorste@online.no

Glem heller ikke klubbens kunstmappe.
Fortsatt finnes det mange flotte motiv
til salgs.



Fra hurtigrute-skip til skoleskip

Historien om D/S «Finmarken»,
fortalt med utgangspunkt i gamle postkort.

Tekst: Jostein Sørensen. Foto: Fra Jostein Sørensens samling

Det er hovedsakelig de ulike typer passasjerskip som har vært, og fortsatt blir, foreviget på postkort. Unntak finnes naturligvis, og særlig de tradisjonsrike linjerederiene lot ofte stolt sine nybygde linjeskip avbilde på postkort. 1950/60-tallet var i så måte en florissant tid. Men også andre typer fartøyer fant veien til postkortet. Marinefartøyer er nevnt i en tidligere artikkel, denne gang skal vi se på skoleskipene.

Mange tenker uvilkårlig på våre tre seilende skoleskip «Statsraad Lehmkuhl», «Sørlandet» og «Christian Radich» når vi snakker om skoleskip. Færre vet kanskje at Norge har hatt og har fremdeles flere maskindrevne skoleskip, driftet av ulike foreninger og institusjoner.

Blant de første som satte i gang med slik maritim utdanning på motorskip var Unge Sjømenns Kristelige Forening (USKF) i Stavanger. Initiativtager og

primus motor var kaptein Claus M. Høie, som på stiftelsesmøtet 24. januar 1947 ble valgt til foreningens første formann. I statuttene som ble vedtatt samme dag heter det i § 1: «Unge Sjømenns Kristelige Forenings formål er å arbeide for å få et kristelig skoleskip for Stavanger og Rogaland som yrkesskole for vordende sjømenn».

Styret, med kaptein Høie i spissen, gikk straks i gang med arbeidet å skaffe et egnet skoleskip. I første omgang resulterte det i leie av M/S «Brand IV» fra høsten 1949 og et par år fremover. Etter mye frem og tilbake, blant annet med hensyn til finansiering, lyktes det omsider i 1951 å få overta D/S «Gann» (ex «Sandnæs», 1903) fra Sandnæs Dampskibs-Aktieselskab for kr. 150 000,- som erstatning for «Brand IV». Skipet kom i fart med sitt første elevkull høsten 1952 under navn av Rogaland Sjøguttskole (senere Rogaland Sjøaspirantskole). Året etter

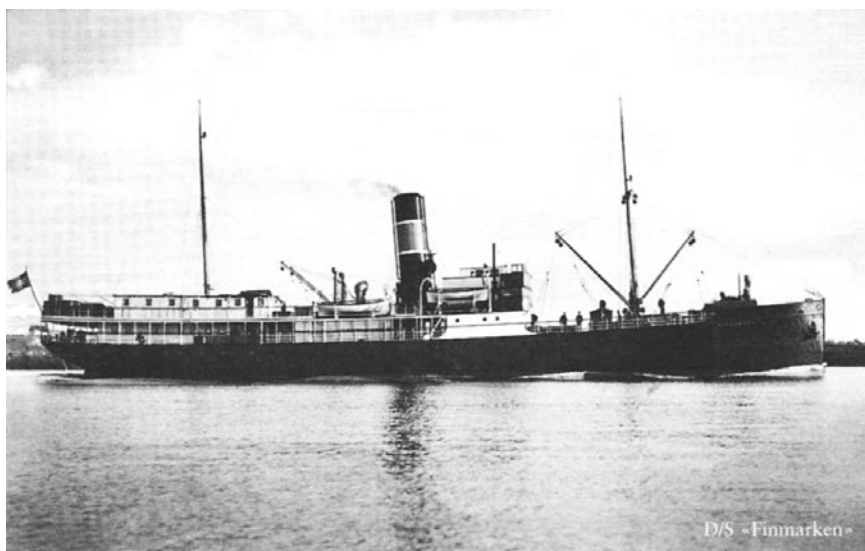
ble «Gann» omfattende modernisert og ombygget til motorskip. Nå startet også tradisjonen med sommerturer langs kysten med betalende passasjerer. Noen turer utenlands ble det også, som til København og Göteborg.

Interessen for kursene på «Gann» var fra første stund stor, og økende – særlig fra Nordnorge. Styret i USKF vurderte derfor fortløpende mulighetene for leie av ytterligere tonnasje – eventuelt å anskaffe et større skip. Høsten 1956 ble det kjent at det tidligere hurtigruteskipet D/S «Vågan» (ex «Finmarken») var for salg. Vesteraalens Dampskibsselskab (VDS) tilbød skipet for kr. 600 000,-, overtatt i Bergen «as is». Etter befaring om bord, grundig behandling i USKFs organer og med finansieringsbistand fra rederstanden i Stavanger, kunne D/S «Vågan» steame inn på Vågen i

Stavanger under USKFs flagg. Mens den gamle «Gann» ble solgt til opphugging overtok nyebåten det stolte navnet «Gann». Som en kuriositet kan det bemerkes at det i kjøpekontrakten med VDS var inntatt en bestemmelse om at den vakre røkesalongen på 1. plass skulle tilfalle Bergens Sjøfartsmuseum dersom USKF senere solgte skipet.

Det var langt fra noen ungdom USKF nå fikk ansvaret for. Bygget i 1912 ved Trondhjems Mek. Værksted (TMV) hadde D/S «Finmarken» tjent VDS både lenge og vel i Hurtigruten – gjennom to verdenskriger og i langt fredeligere tider. Skipet var byggenummer 151 ved TMV, var på 1119 brt. og målte 226,3/31,8/15,4'. Maskinen var en triple expansion dampmaskin på 1550 ihk, drevet av to kullfyrte kjeler. Fart: 14,5 knop. Kostpris var på 543 830 kroner.

I Hurtigruten gikk «Finmarken»



D/S «Finmarken» i vinterdrakt, slik skipet så ut før moderniseringen etter krigen.
Foto: F.R. Hansen via Jostein Sørensens Samling.

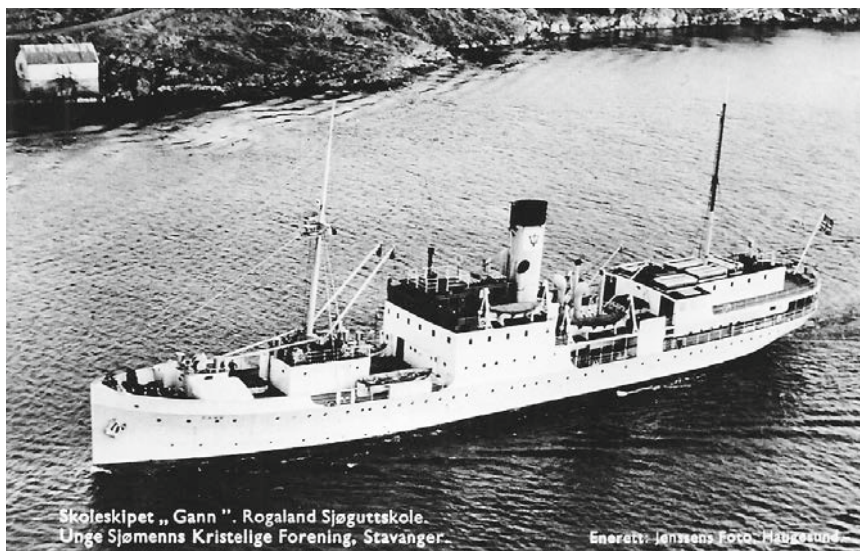
jevnt og trutt uten de store hendelsene – hvitmalt og vakker om sommeren, svart og nøktern om vinteren. 9. april 1940 lå skipet i Måløy for sørgående da det ble rekvirert av Marinen for troppe-transport inn til Nordfjordeid. Deretter gikk den til Hyen og forsøkt skjult der. Etter en svipptur innom Sandane forsøkte mannskapet å gå til Shetland, men lite bunkers gjorde det umulig. I stedet gikk turen nordover til Stokmarknes. 8. juni ble det gjort nok et forsøk på å krysse Nordsjøen, men da ble «Finmarken» angrepet av tyske fly og måtte gjøre vendereis og gå til Tromsø for reparasjon. Resten av krigen gikk D/S «Finmarken» trofast og ubemerket i Hurtigruten og var ett av de få hurtigruteskipene som kom velberget igjennom krigsårene.

I desember 1945 gikk «Finmarken» til Götaverken i Göteborg for en hardt

tiltrengt modernisering. Her ble det bl.a. montert nytt midtskipshus og dekkshus akter samtidig som kjelene ble ombygget til oljefyring. 15. november 1946 var skipet tilbake i Hurtigruten.

Etter at VDS hadde overtatt sin nye M/S «Finmarken» i 1956 måtte D/S «Finmarken» gi fra seg navnet sitt og ble nå hetende «Vågan», men fortsatte likevel en stund til i Hurtigruten. Dette siste året som hurtigruteskip (1956) ble også det året hvor uhellet innhentet skipet. 23. mars kolliderte det med M/S «Andenes» fra samme rederi i innseilingen til Bodø. Skadene var såpass store at «Finmarken» måtte til Harstad for reparasjon. Etter sin siste utlossing i Hurtigruten 8. juli 1956 ble D/S «Finmarken» lagt opp for salg i Bergen.

Etter at D/S «Finmarken» var blitt



Skoleskipet «Gann» i kjent stil langs norskekysten.

Foto: Jenssens via Jostein Sørensens samling.

til D/S «Gann» ble det foretatt en del moderniseringer og tilpasninger som ble ansett nødvendige for skipets nye liv som skoleskip. Til oppvarming under landligge ble det montert elektriske ovner i alle lugarer, forsynt av landstrøm. I den gamle postlugaren ble det installert dusj og vaskemaskin og forre lasterom ble omgjort til verksted. Stavanger kommune anla ny fortøyningsplass for «Gann» i Pyntesundet.

Det viste seg snart at det var behov for et så stort skoleskip som D/S «Gann», for det var stor søkning til kursene. Også sommerturene med passasjerer hadde stor søkning, og det ble i årene fremover flere vellykkede turer til både Danmark, Sverige og Tyskland – i tillegg til Norgesturene.

Etter som årene gikk ble det likevel klart at det var både tungt og dyrt å drive en såpass stor og gammel båt. Enkelte stilte seg også spørsmålet om nytteverdien av å drive sjømannsopplæring på et snart 50 år gammelt dampskip. Utover i 1960 diskuterte derfor styret i USKF flere ganger å skifte ut D/S «Gann» med et nyere og mer tidsmessig skip. Etter en hendelse i Moss 22. september da «Gann» ødela baugen etter å ha rent i kaien, ble spørsmålet om utskiftning ytterligere aktualisert. På ekstraordinært årsmøte 7. november 1960 ble styret gitt fullmakt til å kjøpe den velegnede M/S «Marina» fra 1924 (ex. «Vanadis» / «Warrior» / «Troubadour» / «King» / «Cort Adeler») og til å selge D/S «Gann» til best mulig pris.

Allerede i januar 1961 var «Gann» solgt til opphugging i Nederland for

£ 18 000,-, noe som ble betraktet som en svært fordelaktig pris. For egen maskin gikk så D/S «Gann» til skjærebrennerne i Rotterdam og var fremme 10. januar. I tråd med bestemmelsene i kjøpekontrakten med VDS i 1956 ble 1. plass røkesalong demontert og senere gjenoppbygget på Bergens Sjøfartsmuseum der den troner i all sin herlighet den dag i dag. Men ikke bare det; før skipsoppbuggerne satte i gang for alvor, ble også andre deler av innredningen solgt in corpore til en nederlandsk forretningsmann som gjenoppbygget dette til «Villa Finmarken» utenfor Apeldoorn. Disse seksjonene omfattet bl.a. den store 1. plass trappegangen med entré, musikk-salongen og flere 1. plass lugarer. Da eieren på begynnelsen av 2000-tallet ville kvitte seg med «Villa Finmarken», lyktes det heldigvis Hurtigrutemuseet i Stokmarknes å få hånd om disse klenodiene og i 2003 kom alt sammen tilbake til Norge – hvor det rettelig hører hjemme. Foreløbig er seksjonene lagret på museet i påvente av midler til restaurering og montering på en egnet måte. Undertegnede fikk i 2005 anledning til å bese disse seksjonene, og kan bare slå fast at ferdig restaurert vil denne innredningen fra D/S «Finmarken» bli et smykke for Hurtigrutemuseet og gi besøkende en tilsvarende opplevelse som den bevarte innredningen av D/S «Sandnæs» (1914) som er oppstilt på Sjøfartsmuseet på Bygdøy. La det skje!

Redaktørens supplement

Gjenoppbygningen av innredningene på Hurtigrutemuseet er nær ferdig. Vi håper på stoff om det i neste nummer.

Maskinbesetning på «Stord 1»

Mennekene og maskinene må samhandle.

Kompetanse, læringsmiljø og trening sammen med gode rollemodeller skaper kulturen i maskinrommet. Kultur basert på lagtenking gir grunnlag for selvstendiggjøring, vekst og trivsel for den enkelte i opplæringsfasen.

Tekst: Odd Magne Stikholmen (artikkelen er noe forkortet) Foto: Harald Sætre

Maskinistteamet

Målsetningen er å knytte et lag med maskinister rundt «Stord 1», med slik kompetanse at skipet kan seile forutsigbart og uavhengig av enkeltpersoner.

Det er summen av laget sin kompetanse som skaper kulturen ombord, gir anerkjennelse og motivasjon.

Ombord på «Stord 1» er det i dag 8 personer som er aktive i maskinen, disse representerer ca. 250 års erfaring med produksjon, vedlikehold og drift av skipsteknisk utstyr. 6 av disse er i stand til å operere maskineriet selvstendig. Kun 3 kan dokumentere kompetanse i henhold til Sjøfartsdirektoratet sine krav og bemanningsinstruks for skipet.

Om opplæringen

Arbeid i maskinrom krever høyt prestasjonsnivå for sikker og effektiv drift. For å sikre høyt nivå hos opplæringskandidat er det viktig at den som lærer opp er god kommunikator, er god rollemodell og er trener og veileder. Man må sikre at aktiviteten eller oppgaven er forstått og at risiko er identifisert. Kravet eller forventningene til leveranse eller oppnåelse må være kjent. Man må velge en metode for å løse oppgaven, den må man bli enig om. Kandidaten må selv få legge til metoden det han måtte ønske. Deretter utføres oppgaven.

Læring og forbedring går inn som ny metode neste gang (del med andre).

Et slikt systematisk handlingsmønster sikrer stabilt høye prestasjoner.



Knut Lydvo maler maskinen på «Stord 1»

Det er nå over 40 år siden det ble undervist om denne typen maskineri. Kapitelene om dampstempelmaskineri og røkrørskjeler var siste gang trykket i læreboken til Jacob Imsland i 1967. Men bøkene er tilgjengelig på bibliotekene og er godt skrevet og rikt illustrert. I tillegg finnes det en masse litteratur, hovedsakelig doktoravhandlinger fra 1890–1912 om Marine Steam Engineering på internett. Husk at «Titanic» var bygget i 1912 og var litt av et teknisk anlegg med termisk virkningsgrad på ca. 17%. På «Stord 1» sliter vi å komme opp på ca. 10 %. Dagens medium speed dieselmotorer ligger på ca. 32 %. Vi har altså ikke kommet så langt de siste 100 år. Man skal være meget ydmyk for den utviklingen som den industrielle revolusjonen innbefattet, det er lagt alt for lite vekt på dette i dagens realfagpensum.

Opplæring ombord på «Stord 1» er mye basert på «on-job training», se og lær med støtte i den tekniske dokumentasjon som er tilgjengelig og den kunnskap og interesse hver enkelt har tilegnet seg om røkrørskjeler og dampstempelmaskineri.

Man blir gradvis kjent og trygg med de forskjellige fysiske enhetsoperasjonene som driver de termodynamiske prosesser som oppvarming av vann, fordampning, ekspansjon og kondensering. Rutiner og operasjoner før avgang, under sjøreise og ved ankomst får sine «knagger» å henge på og samspill mellom dampproduksjon og maskinkraft henger mer og mer i sammen. Her er ingen alarmer som varsler ved unormal tilstand, i begynnelsen er 90 % av oppmerksomheten knyttet til operasjoner og 10 % til overvåkning, når operasjonene er kjent og øvd inn

brukes bare 10 % av oppmerksomheten på operasjon og en har 90 % igjen til overvåkning. Bevissthet rundt egne feil-handlinger øker da tilsvarende og læring oppnås. Etter en tid er det da naturlig at opplæringskandidaten slipper til og tar kommandoen (vakten) ved for eksempel avgang eller ankomst. En erfaren vil da typisk være tilgjengelig for hjelp og støtte, etter en tid bør den erfarne trekke opp på dekk slik at selvstendighet oppnås.

I tillegg kommer trening på ferdigheter i beredskapsoppgaver som påhviler maskinbesetningen:

- Utsjekk av brannalarm
- Nedstenging av maskinrom ved Argonite alarm
- Assistere MOB-båt beredskap
- Assistere ved flåte evakuering
- Lede brann og havari situasjon.
- Lede røykdykkerlag.

Sikkerhetsbemanning ombord på «Stord 1» er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet og kravet er *1 maskinpasser* og *1 fyrbøter*. Bemanningen er basert på dag-seilas med bemannet maskinrom.

Før alle stillingene gjelder:

- Sikkerhetsopplæring, IMO 60
- Kurs i passasjer og krisehåndtering.
- Helseattest utstedt av sjømannslegen.

Kompetansen skal dokumenteres i form av sertifikat / bevis og oppbevares ombord i personalmappen for fremvisning for tilsynsmyndigheten.

Kompetansekrav for fremdriftsmaskineri mindre enn 750 kw på passasjerskip er fastsatt av sjøfartsdirektoratet, kravet her er maskinpasser.



Odd Magne Stikholmen og Thor Aksdal i maskinrommet på «Stord 1»

Kysten rundt

Store og små nyheter,
hva som har skjedd, eller skal skje i miljøet.

Kurs i fartøyvern: hvordan bevare et fartøy

Norsk forening for fartøyvern vil arrangere en praktisk veiledning i arbeide med restaurering av verneverdige fartøy. Et 3-dagers kurs skal etter planen legges til Gratangen 2. – 4. november 2012. Kurset skal ta for seg befaring av et restaureringsprosjekt, tilstandsrapport, organisasjonsarbeid, hvordan søke midler, dokumentasjon, rapportering osv. Mer informasjon vil komme på foreningens hjemmeside, www.norsk-fartoyvern.no.

Riksantikvaren har også hatt planer om kurs for fartøyvernere, men disse er nå stilt litt i bero etter fartøyvernforeningens initiativ. Planene var kurs med tema knyttet til det organisatoriske rundt et bevaringsprosjekt. Om Fartøyvernforeningens kurs blir vellykket, og Riksantikvaren følger opp med sine, vil vi altså få god dekning på de temaene som gjelder det å gjennomføre et bevaringsprosjekt og det å drive en forening.

Da gjenstår det som kanskje er det viktigste temaet: **Det å drive båtene.** Det er på den måten vi fartøyvernere ønsker å ta vare på og formidle en del av historien knyttet til skipsfart og fiske. De som har praktisk erfaring med dette blir færre og eldre. Vi må derfor altså selv rekruttere og lære opp nye kompetansepersoner. Der ligger den store, kanskje den største utfordringen for fartøyvernet.

«Forlandet»

«Forlandet» ligger nå i opplag i Horten, sterkt preget av mange års utilstrekkelig vedlikehold. På forsommeren dukket det opp en annonse på Finn.no, vel Norges største markeds plass. Her ble «Forlandet» lyst ut for salg for 1,8 millioner kroner. Eier, og selger, er «Stiftelsen Norsk Fartøyvern», som også står som eier av «Hamen». Skuta, og salgsannonсен, er omtalt i flere medier i sommer. De fleste omtalene ender med at det ikke har lyktes å komme i kontakt med eier.

Forskrift om vernede skip

Sjøfartsdirektoratet melder 11. september at det er i ferd med å utarbeide ny forskrift for skip som er vernet. Når førsteutkastet er ferdig (i løpet av noen uker), vil det bli oversendt til Riksantikvaren og Norsk forening for fartøyvern for kommentarer. Etter dette blir forskriften sendt på ekstern høring på vanlig måte.

«Granvin»

En travel sesong er over for M/S «Granvin», trolig et av Norges travleste veteranfartøy med ubetalt dugnadsmannskap. I skrivende stund gjenstår kun en tur; askestrøing på havet utenfor Marsteinen – etter ønske fra den avdøde.

63 oppdrag er gjennomført. De spenner fra skoletur til Modalen med norske, tyske og franske elever, til deltagelse på tallrike kulturarrangement.

I tillegg til dette har «Granvin» hatt en travel sesong med turistturer; fredager i juli «Ut mot havet» – cruise fra Bergen via Bekkjarkvik i Austevoll, Brandasund på Bømlo, gjennom Kuleseidkanalen og til Leirvik. Lørdager tur til Espevær og søndagen i «Bremnes»-rute via Rubbestadneset, Fitjar, Bekkjarkvik og Storebø tilbake til Bergen. I lag med «Oster», «Midthordland» og «Atløy» i juli delt på daglige havneturer i Bergen i samarbeid med rundturselskapet Fjordtours. Og ikke minst pilotprosjektet. En rask optelling viser at «Granvin» har besøkt 22 av Hordalands 32 kommuner, fra nord til sør, fra øst til vest.

Det er krevende å skaffe mannskap til så mange turer, men det har gått også i år. Timelønner er ikke mye å skyte av for de som er med, men det blir mange flotte naturopplevelser i lag med gode mannskapskolleger og møte med kjek-



Styrbjørngjengen spiser middag på akterdekket på «Thor III». Foto: Tom Bjørge Jensen.

ke og takknemlige passasjerer som takker for fin tur og god service.

Ikke minst er samseiling med de andre fjordabåtene stas å være med på, som f. eks. på Torgdagen, i rute fra Rebnord til Bergen godt belagt med glade torgdagsfolk fra Austrheim, Lindås og Meland i flott sommervær se en fullsatt «Oster» komme stimende ut under Nordhordlandsbroen og fløyte for Salhus. Avslutningsvis må nevnes det som vel var sesongens høydepunkt, Fjordsteam i Stavanger.

«Styrbjørn»

Skuta har gjennomført femårsklassing i Drammen. Dette har tatt lang tid, på grunn av problemer med tetting i hylselageret. Etter prøvetur, justeringer og kontroller i Drammen gikk turen til Oslo 11. august med 25 % passasjerbelegg (altså 3 personer). Skuta er nå nyklasset og klar for oppdrag.

D/S «Stord I»

D/S Stord I har deltatt på kystkulturarrangement i sitt hjemmeområde. Først var det den tradisjonelle 2. pinsedagsturen Bergen – Austevoll, tur/retur. Deretter Torgdagen i Bergen i begynnelsen av juni.

I St.Hanshelgen var det deltagelse under den maritime «Før & no Festivalen» i Leirvik, Stord. Under dette arrangementet ble det anledning til å holde mottagelse om bord for Jostein Osnes og hans gjester i forbindelse med feiring av hans 70-årsdag. Jostein var blant initiativtagerne og første leder i Veteranskipslaget Fjordabåten.

Turen og dagene under Fjordsteam i Stavanger var en fin opplevelse. Vi fikk nattseilas inn gjennom en «julegate» med lys i alle farger til Haugesund indre havn onsdag 8. august. Dagen etter var representanter fra Sjøfartsdirektoratet invitert om bord til omvisning og ori-



Kulturminnedagen markeres i Oslo. Foto: Norske Veteranskipsklub.

entering. De ga uttrykk for å sette pris på å se og oppleve et nærmere 100 år gammelt dampskip.

«Stord I» avsluttet «seilingssesongen» med deltagelse under arrangementet «Bønder i byn» Bergen matfestival dagene 8. og 9. september.

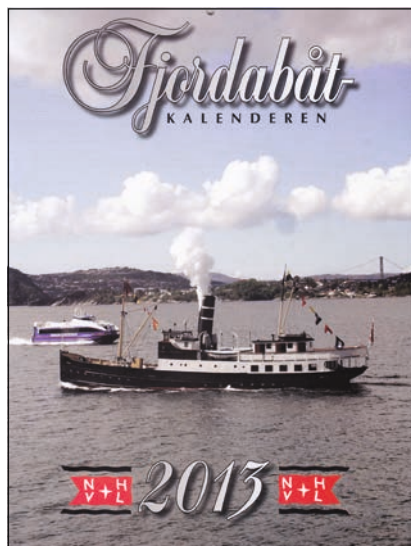
«Børøysund»

Seilingssesongen ble amputert i år, på grunn av lekkasje i kondenseren. Lekkasjen ble oppdaget på sommerturen, men man antok at den var til å leve med. I august ble det imidlertid verre, og resterende turer i sesongen måtte avlyses. Av disse var det to åpne turer. Bortfall av charterturerne gir et inntektsbortfall på henimot 150 000.

Sommerturen var planlagt til Ebeltoft, der det ble arrangert Nordisk kystkultursteve. Dit kom skuta imidlertid ikke, på grunn av motvillige værguder. Første forsinkelse på turen nedover langs svenskekysten var en halv dag og en natt til ankers i le av Vrångø utenfor Göteborg, senere to dager i Varberg. Turen over til Ebeltoft ville medført ti timer med kuling midt i mot og snøtt mannskap. Det er ingen ønskesituasjon for en gammel dame som «Børøysund». Den dagen stevnet ble avsluttet løyde vinden og ga en fin tur til Grenaa. Der ble skipsopphuggeriet saumfart på leting etter reserveredeler, men med dårlig resultat. Selv utrangerte båter er for moderne for en gammel damper. Hjemturen gikk via Aalborg og Skagen, med avstikker med buss til Løgstør.

Søndag 9. september var Nordre Akershus kai, utenfor D/S

«Børøysund» og D/S «Styrbjørn», fylt opp av flotte, gamle biler fra A-Ford-Klubben i anledning kulturminnedagen 2012. Temaet for markeringen i år var «Møteplasser», så derfor var det perfekt å arrangere dette treffet på kaia nedenfor Akershus Festning. Mye folk og god stemning.



Fjordabåtkalenderen 2013

er nå til salgs

Dette vil være den perfekte julegaven!

Kan bestilles hos:

Vigdis Markussen

tlf. 56 35 01 21, mobil 932 44 350

e-mail: vigdis.markussen@c2i.net

Tor Bjørngaas

tlf. 56 35 41 82

e-mail: torjb@online.no

Prisen er kr. 100,- + porto

Kongesjaluppen «Stjernen»

Historien om den originale kongesjaluppen «Stjernen», bygget i 1899, har flere dimensjoner vel verd å utdype.

Vi skal her, relativt kortfattet, presentere historien og noen av disse dimensjonene.

Tekst: Hans Petter Oset, sjef Marinemuseet. Foto: Marinemuseet

Kong Oscar II

Vår marine har alltid hatt et ærbødig forhold til den til enhver tid sittende konge, og ofte opplevd at denne følelsen har vært gjensidig. De ganger kongen selv har embarkert et av Marinens fartøyer, for en kortere eller

lengre periode, har derfor vært stolte høydepunkter i Marinens historie. Slik forholdt det seg også etter 1814, selv om de svenske kongene politisk sett ikke stod like høyt i kurs i Norge. Vi hadde ikke noe eget kongeskip, men det fartøy kongen seilte med var per definisjon å



I fordums prakt – med Marinemuseets Matroser



«Stjernen» i Mjøsa rundt 1990. Ikke mye igjen av den stolte kongesjalupp.

regne som kongeskip, og noen skip fylte denne rollen oftere enn andre.

Kong Oscar II var utvilsomt den mest populære av de svenske kongene. Han var selv marineoffiser og hadde en spesiell høy status i Marinen. Han var ofte på norgesbesøk og glad i å representere. Da Forsvarsdepartementet i 1899 inngikk byggekontrakt med Aker Mekaniske Verksted om bygging av en «dampbarkasse til den Kongelige norske Marine» er det alminnelig antatt, ut fra spesifikasjonene, at den var tenkt nettopp som et representasjonsfartøy for Kongen. Oscar II hadde da vært vår konge siden 1873. Hvorfor man ventet til et tidspunkt da unionsstriden hadde tilspisset seg ganske mye, kan man bare spekulere om. Kanskje fordi han fortsatt var så populær og nettopp hadde rundet 70 år, eller kanskje fordi man ønsket å beholde ham velvillig innstilt til de rustningsarbeider som foregikk i Norge på denne tiden. Hvor mye Oscar II rakk å bruke sin kongesjalupp er uklart. Han var imidlertid Norsk Forening for Lystseilas (senere KNS) sin høye beskytter, og det er ikke usannsynlig at han brukte sjaluppen i denne forbindelse.

Kong Haakon

Mest kjent er «Stjernen» trolig for

sin lille, men viktige rolle en tåkete novembermorgen i 1905. Vår nye konge, hans hustru og sønn ankom som kjent norsk farvann på det danske kongeskipet «Dannebrog». Utenfor Drøbak skulle de overføres til det norske kongeskipet «Heimdal», der statsminister Michelsen stod klar til å ta imot og til å heise det nye kongeflaget. «Stjernen» hadde det ærefulle oppdrag å sørge for transporten mellom de to kongeskipene. Ifølge en samtidig beretning var den medfølgende kommandør Dawes klar til å bære den lille prinsen opp fallrepet til «Heimdal», da Kong Haakon kom på det symbolske i at han selv bar sin sønn på armen ved denne høytidelige anledning.

Vår nye konge, den tidligere prins Carl, var jo ikke mindre knyttet til Marinen. Det er hevdet at han under drøftelsene før han takket ja til tronen (betinget av folkets vilje) var blitt lovet et eget kongeskip. Det fikk han jo som kjent ikke før folkegaven i 1948, og dermed ble «Stjernen» også hans fremste representasjonsbåt i de Oslo-nære sammenhenger. Kong Haakon overtok i 1906 rollen som KNS sin «høye beskytter» og kronprinsen ble en aktiv seiler. «Stjernen» hadde fast oppdrag som plattform for det kongelige publikum på et

uttall regattaer. Vi vet at Kong Haakon ofte kom frem til mannskapet, der han slo av en prat og tilbød dem en sigar. Da de kongelige på slutten av 20-tallet fikk landstedet på Hankø, ble også «Stjernen» benyttet her.

Foreløpig siste vers

«Stjernen» hadde hatt sitt vinteropplag ved Marinens hovedbase i Horten, der den også lå ved den tyske okkupasjonen i april 1940. Vi har opplysninger om at tyske offiserer i noen grad benyttet «Stjernen» til adspredelser, men at den ikke ble vedlikeholdt og dermed forfalt gradvis. Ved den allierte bombing av Marinens Hovedverft i februar 1945 sank den etter sigende på grunt vann, etter å ha blitt truffet av en «flyvende gjenstand».

I denne tilstand ble den så etter krigen solgt til en lokal dykker, som sørget for heving og lapping av skroget. På et tidspunkt må dampmaskinen ha blitt tatt ut, for den kom tilbake til Horten i 1973, etter å ha befunnet seg ved Kristiansand maskinistskole i mange år. I 1948 ble «Stjernen» solgt til brødrene

Karlstad på Gjøvik og via Oslo ble den fraktet med NSB til Mjøsa. Skorstein og lugar var avmontert på grunn av tunneller og ledninger. Ved ankomsten til Eidsvoll var alt løst utstyr «orget» av noen som fortsatt praktiserte denne okkupasjonssporten. Dermed forsvant også «Stjernen» ut av de fleste marineinteressertes bevissthet i mer enn 30 år. Det er senere klart at den her hadde flere eiere og flere ganger ble bygget om, både til lekter og turbåt. Helt glemt var ikke dens forhistorie, for rundt 1980 jobbet privatmannen Arne B. Daniels for at den skulle restaureres og gis som 80-års gave til Kong Olav.

Redningsaksjonen

I 1993 ble det på Horten dannet en slags venneforening for Marinemuseet, kalt Marinemuseets Matroser. Med Rolv Wesenlund i spissen fikk foreningen stor oppslutning. Som medlemskort ville man benytte en miniatyrrutgave av et prospektkort som viste panserskipet Norge, som tilfeldigvis hadde kongesjaluppen «Stjernen» i forgrunnen. Et av de eldre medlemmene, Arne



Postkort av «Stjernen» utenfor Akershus Slott.

Madsen, kjente til «Stjernens» historie og dens skjebne. Han foreslo, halvt i spøk, at det burde være en passelig oppgave for den nye foreningen å jobbe for at «Stjernen» skulle bringes tilbake til Horten og restaureres til fordums prakt. Ideen falt i god jord og Wesenlund lanserte slagordet «fra Mjøsas sorte kråke til Hortens hvite svane». Båten, som hadde forfalt ytterligere de siste 10-12 årene, fortjente nok dette tilnavnet, men eieren var fortsatt lite interessert i å selge. Ved hjelp av en lokal mellommann ble den, etter litt forhandlinger, likevel overdratt til foreningen for kr 50.000 i april 1995.

Tilbake i Horten begynte så det omfattende restaureringsarbeidet, som i første omgang var en kraftkrevende stripping av båten for alt uoriginalt. Underveis måtte man ty til sprengstoff for å få løs betong som var innstøpt i kjølen til ballast. Til slutt var det ikke stort mer enn skroget igjen, men heldigvis mente Veritas at man ikke behøvde skifte ut mer enn ca 40% av platene og noe mer av spantene. Selv om dugnadsviljen var stor, og foreningen også hadde skipskonstruktører og prosjektledere blant seg, innså man snart at det var behov for profesjonell hjelp til restaureringen. Dermed ville det hele også bli langt mer kostbart enn først antatt. Takket være noen større bidrag, fra bl.a shippingmiljøet, gikk dette såpass bra at man kunne inngå en avtale med Hansen og Artzen båtbyggeri i Stathelle om en profesjonell restaurering, dog med mulighet for fortsatt dugnadsinnsats der dette var hensiktsmessig. Den originale dampmaskinen fikk man «utlånt» fra Marinemuseet, etter at den var overhelt

ved Tønsberg maritime skole. Ny kjele, etter originaltegningene, ble bestilt fra Bartlett Engineering i Wales, som for egen regning også fikk over dampmaskinen for prøvekjøring. Da skrogarbeidet var ferdig i 1999 hadde båtbyggeriet brukt 30.000 nagler. Underveis hadde man også oppnådd å komme på Riksantikvarens liste over verneverdige fartøyer. Målet var lenge å nå 100-års

Kontrakten fra 1899 angir en lengde på 55 fot, en spantebredde på 10 fot og en dybde fra rekken til kjølen på 5 fot. Stålplatene skal være 3/20 tomme. Det spesifiseres et «underlag for en kanon», men selve kanonen, som vel var tenkt for saluttering, skal departementet selv levere. Lugaren skal utføres i teak og elegant utstyres. Teak skal også benyttes til benkene aktenfor lugaren, som også skal ha løse puter og et fast soltak. At den skulle være representativ kommer klart frem av den generelle formuleringen: «I det heletaget udstyres barkassen smukt og tidsmessig». Fremdriften skal besørges av en kombinert høi- og lavtrykksmaskin (compoundmaskin) med utvendig kondensator. Kjelen skal være en ekspress vannrørskjele av stål med vifte for kunstig trekk. Det spesifiseres både 80 hestekrefter og en garantert fart på 10 knop med lett skip. Fordi de kongelige skulle være relativt uforstyrret i lugaren og under soltaket ble styreposisjonen noe underlig plassert, i forkant av kjelen.

jubileet, våren 1999, men fortsatt gjenstod innredningsarbeidene. Det tæret på økonomien, men heldigvis trådte både Sjøforsvaret og Horten kommune til med viktige bidrag i sluttfasen. Den 21. mars 2000 ble Stjernen sjøsatt. Ballast ble tatt om bord, og hun ble trimmet. Skipskontrollen godkjente «Stjernen» for 12 passasjerer og et mannskap på 5. Saluttkanonen kom også på plass, utlånt fra Marinemuseet.

7. juni 2000 kom «Stjernen» tilbake til Horten der båt og mannskap ble tatt imot av et tallrikt publikum med Marinemusikken i spissen.

Den senere bruken av «Stjernen»

Ønsket til Stiftelsen var jo nå selvsagt at «Stjernen» skulle vises frem til publikum og at den skulle brukes. Den første tiden ble den da også en hyppig gjest ved ulike stevner og «dager» i nærområdet og helt inn til Oslo. Den gikk små turer med publikum mot betaling. De første årene lå den sentralt plassert ved Hortens nye gjestehavn. Senere har man

funnet ut at en sommer-plassering i magasinkanalen utenfor Marinemuseet er mer hensiktsmessig. En gammel plashall fra Forsvaret gjør nytten som fast opplagsplass om vinteren. Under 100-års jubileet for unionsoppløsningen i 2005 fikk «Stjernen» pånytt et kongelig oppdrag, da den i etterkant av den norsk-svenske åpningen av den nye Svinesundbroen, fikk æren av å føre de kongelige det siste stykket inn til Honnørbrygga i Oslo. De senere år har antall turer blitt færre og kortere. Teknisk sett er «Stjernen» i god stand, med nyoverhalt dampmaskin og nye propellblader. Men som mange lignende foreninger sliter også «Stjernen» med lav rekruttering og strenge offentlige krav til driften. I 2009 klarte man likevel igjen å stille på trebåtfestivalen i Risør (etter sleping), der den fikk hedersplassen. De to siste årene har årets tur, for egen maskin, gått til Drammen Elvefestival, der den har vært et populært innslag. Skulle noen av bladets lesere være interessert i å bidra er det bare å ta kontakt.



Ved hønnørbrygga i Risør i 2009 – med «nye» «Stjernen» på motsatt side

Arbeid på båtene

Det er i opplagstiden i vinterhalvåret
de store vedlikeholds- og reparasjonsarbeidene
gjennomføres. Her kan du lese om noen av dem.

D/S «Stord I» Etter en forholdsvis rolig sommersesong er D/S «Stord I» tilbake i Norheimsund hos Hardanger fartøyvernsenter for videre innredning. Det er 2. plass salonger og sovesalonger som står for tur denne høsten og kommende vinter. Her skal innredes separate salonger og sovelugarer for damer og herrer, slik det var i 1913.

Til neste år er skipet 100-år og det er Stiftelsen D/S «Stord I» sitt håp at da er skipet ferdig restaurert etter Stiftelsens planer over 3 dekk – hoveddekk, stormdekk og brodekk/båtdekk/korga!

Etter avklarende møte med Sjøfartsdirektoratet i mars måned er sikkerhetsarrangementet prosjektert og utstyr er kjøpt inn og under montering. Til våren blir det testing og øving før skipskontrollen skal godkjenne og behandle tildeling av passasjersertifikat.

Tekst: Harald Kvinge

D/S «Stavenes»

I skrivende stund er det fullt trykk om bord i «Stavenes» som står på slippen i Dåfjorden.

Hele arbeidstyrken er i sving med arbeider på skipet. Dårlige plater i maskinromsområdet skiftes ut. Ved grundig skrogmåling ble det funnet noe mer dårlige plater enn tidligere antatt, men annet er vel ikke å vente når noen av platene er fra 1904. Også noen dårlige spant og innvendige skott skiftes ut. Nye skott settes opp som ledd igjenoppføring av kullbaksene som var om bord fra 1904 til 1954. Også et par av stringerne (langsgående forsterkninger) vil repareres og fornyes. Dette er de grunnleggende utbedringene som må gjøres før fundament for dampkjel lages og monteres, og dampmaskin og kjel taes om bord.

Det er dyrt og langt å reise for å gjøre dugnadsarbeid om bord i «Stavenes», men en helg i august ble det gjennomført stordugnad med 9 i

sving om lørdagen og 7 om søndagen. «Granvin» som skulle forflyttes tom fra Leirvik til Bergen var en ypperlig base for overnatting og forpleining lørdag til søndag, før båten ble seilt til Bergen med styremedlem Atle Raubotn som skipper.

Tross stor dugnadsvilje er det betalt verkstedsarbeid som må til for å nå det store mål: ankomme Fjordsteam i Bergen 1. august 2013 for egen dampmaskin.

Med midler fra UNI-stiftelsen vedtok Veteranskibslaget Stavenes å bygge en livbåt hos Ornes båtbyggeri i Luster. Denne ble ferdig i sommer og John Bordvik har vært ansvarlig for å få den ferdig smurt. Ornes båtbyggeri har levert et flott produkt til en svært fordelaktig pris. Vi håper å kunne bestille enda en fra samme sted. Se bilder på www.ds-stavenes.no

Det har vært mange skjær i sjøen for «Stavenes», men ingenting kan lenger stoppe prosjektet.

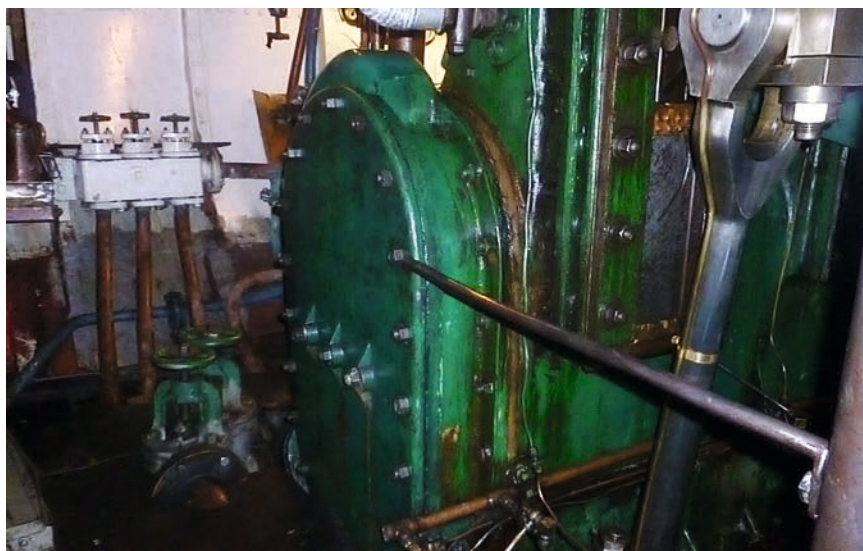
Tekst: Øyvind Konglevoll

D/S «Børøysund»

I løpet av vinteren skal det gjennomføres store arbeider på maskinen på «Børøysund». Dette er planlagt gjennom lang tid og finansieringen er i hovedsak på plass. Her omtales hovedtrekkene av arbeidene. I kommende numre vil vi komme tilbake med fyldige reportasjer.

På hovedmaskinen er det i hovedsak arbeid med lagerne som skal utføres.

- Alle lagrene, rammelagre, veivlagre, eksenterlagre, thrustlager, krysslagre, lagre for sledestyringer og lagre for pumpeåk skal kontrolleres. Om nødvendig må det støpes/maskineres nye og taper slipes.



Her ser vi akterkant av kondensoren, med endelokk og mellomstykke. En utfordrende oppgave for en modellsnekker. Foto: Anne Alm Thorstensen

- Geideskoene skal kontrolleres, eventuelt maskineres på nytt.
- Høytrykksleiden (rundsleid) må bores og nye tetningsringer monteres.
- Stempler og foringer. Sylindringene honnes og nye stempelringer lages. Er klaringene for store må kanskje nye stempler støpes, men dette ser vi ikke før maskinen åpnes. Alle stempelstenger pålegges krom og slipes til mål.
- Luftpumpe. Ny bronseforing lages.

Det er firmaet Goltens AS i Oslo som skal utføre disse arbeidene.

Under båtens sommertur i år ble det oppdaget lekkasje på kondenseren, så vi fikk sjøvann inn på kjelen. Lekkassen virket ikke stor, men etter noen turer i høstsesongen ble den større slik at vi ble nødt til å avlyse resten av sesongen. Rørene i kondenseren er festet i begge ender med treplugger. Disse pluggene er gamle og noen av dem lekker. De skal derfor skiftes. Det er ca. 650 av dem.

Begge endelokkene, både i forkant og akterkant, støpes nye. Mellomstykket akter, det som danner et øvre og nedre rom mellom selve kondensoren og endelokket, der sjøvann pumpes inn og ut, skal også støpes nytt. Bjørn Andersen, en av mannskapene på «Styrbjørn», vil lage støpemodeller og dreie plugger.

Vi håper å få gjort alt denne vinteren, men strekker ikke tiden til må vi ta resten neste vinter. Hovedansvarlig for oppfølging fra klubbens side vil være Arnold Lindner, med bistand fra Pål Gulbrandsen.

Tekst: Pål Gulbrandsen

D/S «Kysten»

Skuta har skiftet navn. Det gamle navnet var ledig, og før hjemturen fra Kristiansand ble den omregistrert, og er uten «I-tallet».

Etter sesongslutt i 2003 seilte «Kysten» til Bredalsholmen for å utbedre rustskader. Målet var å være tilbake året etter. Det ble imidlertid avdekket flere skader, og først i sommer forlot den Bredalsholmen, under slep, og langt fra ferdigstilt. Arbeidene fremover vil foregå i etapper, med først og fremst nye tredekk og en utvendig oppshining slik at den ikke «skjemmer seg ut».

Tekst: Arne Lannerstedt

D/S «Hestmanden»

Etter bekymringsmeldinger om hva som skjer på skuta, særlig det som angår vernearbeidet, har vi fått denne rapporten:

Etter dåpen med HM Kongen tilstede 22. november i fjor fant Hestmanden fort tilbake til de mer trivielle daglige rutiner. Fartøyet ble liggende vinteren over ved Kilden. Dette var åpenbart intet blivende sted. Styret ønsket en sentral og synlig plassering så nært bykjernen som mulig, og Kilden ønsket også at besøkende i kafeen uforstyrret skulle få nyte utsikten utover byfjorden. Etter konstruktive samtaler med Kristiansand havn kom man frem til at fartøyet kunne ligge til ankers med akterfortøyning mot det gamle fergeleiet på Smiths kai like nedenfor børsparke. En viss tvil om plasseringens egnethet i dårlig vær gjorde seg gjeldende ettersom det ikke manglet på advarende røster om betydelig svell ved urolig vær. Det ble likevel besluttet å fortøye fartøyet som planlagt, og så fikk man avvente hvilke erfaringer man gjorde i løpet av sommeren.

En mer synlig plassering er ikke tenkelig ettersom alle bilturister fra Danmark må passere på kloss hold. Med bare et par hundre meter opp Bryggebakken til Torget og dets yrende folkeliv kunne Hestmanden heller ikke fått en mer sentral plassering. Dette ga åpenbare utslag på sommerens besøkstall. Hele 900 besøkte fartøyet i løpet av juli. I tillegg har Hestmanden hatt 400 andre besøkende, slik at årets samlede besøkstall nå overstiger 1300!

5. mai ble foreningen Hestmandens Venner formelt stiftet. Stiftelsen ble feiret med en skikkelig fest ombord med dampskipsvenner fra D/S Børøysund var tilstede som gjester. Venneforeningen har nå nærmere 50 medlemmer, hvorav ca ti utgjør den mest aktive kjerne. Foreningen er inndelt i en dekk, - maskin, - elektro og forpleiningsgruppe med hver sin leder. Dekkgruppen tar seg av det daglige/ukentlige vedlikehold over le, mens maskingruppen etterhvert er kommet godt i gang med å fortsette renoveringen av maskinrommet. Kaskadetanken er så godt som ferdig restaurert, og arbeidet med å fullføre monteringen av donkeykjelen vil starte i løpet av høsten. Ny ferskvannstank etter modell av tidligere tank er under produksjon, og neste prosjekt ut er istandsetting av offisersmessen i tråd med gamle tegninger.

En egen arbeidsgruppe med tung skipsteknisk og operativ kompetanse har arbeidet med en overordnet plan for Hestmandens videre restaurering. Mye er gjort med tanke på å fastsette en stra-

tegi for det videre arbeid. Noen løse tråder mangler imidlertid fortsatt, først og fremst innenfor sektorene kraftforsyning og brannsikkerhet. Det overordnede mål er at Hestmanden skal fremstå mest mulig lik 1947-versjonen. Og slik det ser ut nå blir det ikke mange avvik fra dette!

Noen skjær i sjøen har det selvsagt også vært. Det største, og ubetinget mest ubehagelige, var at det i mars ble klart at avtalen om formidling av krigsseilernes innsats under verdenskrigene ikke kunne ivaretas av Stiftelsen Arkivet. Dette kom som en stor overraskelse på Hestmandens ledelse, og konsekvensene for Arkivets tre ansatte som jobbet med dette på heltid, var selvsagt meget ubehagelige. Det var formelle grunner til dette, ettersom kravet for utbetaling av offentlig støtte fra Kulturdepartementet var betinget av en såkalt konsolidering mot et godkjent museum. Samarbeidsavtalen med Arkivet vil derfor bli avsluttet. Prosessen for å konsolidere med Vest-Agdermuseet er nå startet, og forhåpentligvis går denne prosessen seg til slik at formalitetene er på plass innen utløpet av 2013.

Høststormene står nå for døren, og erfaringene fra Hestmandens fortoyingsplass i sommer tilsier at fartøyet bør ha et annet vinteropplag. Fartøyet forhales derfor 1. oktober til Bredalsholmen. Neste år er imidlertid Hestmanden igjen tilbake på sin sentrale plass i Kristiansands bybilde.

Tekst: Bernt Utne

Karl Erik Harrs litografier av 3 veteranskip

Tilbud til Dampskibspostens lesere

Norsk Veteranskibsklub (NVSK) har i flere år solgt litografier av kjente, norske kunstnere.

Litografiene ble i sin tid gitt som gave til Veteranskibsklubben og alle inntekter fra salget går til istandsetting og restaurering av våre skip. Litografiene tilbys nå til Dampskibspostens lesere til gunstig pris (NVSKs medlemspris). Vi vil spesielt fremheve Karl Erik Harrs litografier av 3 av våre mest kjente veteranskip:

1. DS «Børøysund»



Karl Erik Harr: DS «Børøysund» i Raftsundet, litografi sort/grått, bildemål 480 x 230 mm, opplag: 50. Et hyggelig bilde av skipet i det opprinnelige fartsområdet.

Tilbudspris NOK 4.500,00.

2. DS «Styrbjørn»



Karl Erik Harr: DS «Styrbjørn» på Narvik havn, litografi i sort/grått, bildemål 390x230 mm, opplag 100. En stemningsfull skildring av sliteren på havnen med malmkaia i bakgrunnen.

Tilbudspris: NOK 3.000,00

3. DS «Hestmanden»



Karl Erik Harrs legendariske og meget flotte litografi av skipet i leia med øya Hestmannen i bakgrunnen. Dette bildet ble brukt som gudmorgave i forbindelse med (ny)dåpen av skipet i november 2011. Vi har kun 4 eksemplarer igjen av dette bildet! Litografiet er i grått/rosa med bildemål 590 x 340 mm og er trykket i et opplag på 200 eksemplarer. Det inngår i NVSKs kunstmappe og må kjøpes som en del av denne. Kunstmappen består av ytterligere 4 trykk med maritime motiver av meget anerkjente, norske grafikere: Dag Rødsand, Bjørn Willy Mortensen, Geir Kleppan og Hans Gerhard Sørensen (tresnitt). Tilbudspris for mappen inklusive Harrs Hestmanden-bilde er **NOK 7.500,00.**

Tilbudsprisene gjelder ut 2012 og er eksklusive frakt. Etter nærmere avtale kan vi også levere bildene innrammet med glass og passepartout til svært gunstig pris. Vi kan også ordne visning av bildene i Oslo.

Bestillinger/forespørsler sendes: Norsk Veteranskibsklub – Fondet, postboks 1287 – Vika, 0111 Oslo, eller via e-mail (maart@online.no) alt. på telefon til Mårten Ervik: 951 82 299 som også svarer på spørsmål.

Ta kontakt i dag!

Ytterligere opplysninger om Kunstfondet og bildene finnes på www.nvsk.no/om-nvsk/kunstfondet

REDAKSJONEN



Redaktør: Georg Jensen
Olav Trygvasons gate 43
2319 Hamar
Tlf. 62 52 28 45 /
415 84 597
geojense@online.no



Harald Kvinge
Liarstøl 63 ,
5416 Stord
Tlf. 53 49 14 12 /
905 88 708
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/torjrb@online.no
Leiar: Tor Bjørgeas
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: Hanne Mæland Strand
Tlf. 909 21 698

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: Øyvinn Konglevoll
Tlf. 993 91 904



Omslagsbildene

På forsiden ser vi en konsentrert maskinsjef Stikholmen manøvrerer maskinen på «Stord I».

Etter at bildet ble tatt, er maskinen malt grønn, slik vi ser på bilder inne i bladet.

På baksiden har vi en oppsummering av Fordsteam i Stavanger. Størst, minst eller eldst, det kan lett fastslås. Så bestemmer vi selv hva som gir størst inntrykk, eller mest glede og hygge.

Fotografer er Harald Sætre og Arne Rødeseike.