

DAMPSKIBS

P O S T E N



DAMPSKIBSPOSTEN

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

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

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

FRIST FOR STOFF TIL NESTE NUMMER

12. april 2013



Opplag 2 735
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar





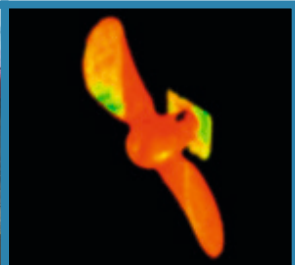
8



14



22



42

INNHold

4	Formannen har ordet
7	Gløtt av noe kjent
8	Minesveiperen KNM «Alta»
14	«Rjånesferga» prosjektet som forliste
19	Maskinoverhaling på D/S «Børøysund»
22	Modellsnekkeren - en viktig fagmann i bevaringsarbeidet
26	Det skjer i Bergen
28	Kurs for fartøyvernere
30	Kysten rundt
34	Sundbåt i Kristiansund
37	Fartøyvern på engelsk
42	Laserscanning - et nytt hjelpemiddel
44	Smånytt
47	Redaksjonen

I dette nummeret er det mye «fartøyvern skriftlig», altså om den teoretiske delen av hobbyen vår. Du kan lese om dokumentasjon, oppmåling, kurs og om hvordan slikt gjøres i utlandet. Forvaltning av våre kulturhistoriske verdier krever både innsikt og omtanke. Praktikerne får også sitt, vi har stoff om modellsnekking og maskinoverhaling. Ellers har vi stoff om hva som skjer i miljøet, om båter som er ferdig restaurert eller forhåpentlig snart blir det. God lesning.

Formannen har ordet

2013 er godt i gang og det er mye som tyder på at dette kan bli et interessant og krevende år for Norsk Veteranskibsklub og for fartøyvernet generelt.

Tekst: Eivind Lande, formann i Norsk Veteranskibsklub

På «Børøysund» foregår nå den største maskinoverhalingen som noen gang har funnet sted om bord. Sylindrene må bores opp, stemplene tilpasses, sleidestyringen justeres, nye lagremåstøpes, osv. Kondenseren må også utbedres med støping av nye endelokk og mellomstykker, 650 nye trehylser produseres, alle de over 300 rørene må tas ut, kontrolleres og pusses. Alle disse arbeidene krever spesialkompetanse og vi vet ikke i øyeblikket om vi vil lykkes med alle delprosjektene. Vi har heldigvis mange dyktige fagfolk i vårt eget miljø med maskinsjef Arnold Lindner i spissen. Han har nå 42 års fartstid fra maskinrommet på «Børøysund» og er den som i størst grad har definert hva som må gjøres om bord for at maskinen skal kunne fungere optimalt i 100 nye år. I tillegg til våre egne entusiaster, er vi avhengig av en rekke spesialfirmaer

for å få gjort de ulike oppgavene knyttet til boring, snekring av støpemodeller, støping, maskinering osv. Planen er at vi skal ha fartøyet operativt igjen til påske, og i mai starter passasjerturene som vanlig. I år legger vi opp til hele 10 åpne fjordturer for allmennheten med blant annet flere jazz- og bluescruise enn tidligere. Det viser seg nemlig at god «live» musikk, nyoverhalt lydløst maskineri, en vakker Oslofjord og kanskje noe godt i glasset, er en uslåelig kombinasjon.

Det store arrangementet inneværende år blir imidlertid feiringen av «Stords» 100-årsjubileum og Fjordsteam 2013 i Bergen. Klubben ønsker å delta på dette fantastiske stevnet med både «Børøysund» og «Styrbjørn». Når det gjelder «Børøysund» er det som nevnt først og fremst maskineri og kondenser som representerer de største utfordrin-

gene for å få det til. For «Styrbjørns» del er nok bemanningssituasjonen som er mest bekymringsfull. Spesielt utfordrende vil det bli å skaffe tilstrekkelig mange kvalifiserte mannskaper til bro og maskin. Hyra er dårlig, men kosten er førsteklasses og dette er jo først og fremst opplevelsesholiday av beste sort. De som deltok på Nordsteam-stevnene i Bergen i 2000 og 2005 vet at ingen kan arrangere mer fantastiske maritime kulturfestivaler enn bergenserne. Med Øyvind Konglevoll i spissen også denne gang, er vi overbevist om at dette blir flotte opplevelser for alle med interesse for fartøyvern, maritim kulturhistorie og samferdselshistorie.

Det som også kan komme til å gjøre 2013 til et interessant år for fartøyvernet er arbeidet med en ny forskrift for fartøyer som er fredet eller har Riksantikvarens vernestatus. Sjøfartsdirektoratet har det formelle ansvaret for forskriften, men i Miljøverndepartementets mandat står det at arbeidet skal gjøres i samarbeid med Riksantikvaren og Norsk Forening for Fartøyvern. Arbeidet har pågått i en årrekke. Det begynte lenge før Sjøfartsdirektoratet flyttet til Haugesund og kanskje blir det et endelig resultat inneværende år. Forslaget til ny forskrift er imidlertid ikke sendt ut på offentlig høring enda, men et utkast har vært forelagt Norsk Forening for Fartøyvern og Riksantikvaren.

Mange har hatt store forventninger til en ny forskrift. Mange har håpet at en ny forskrift vil gjøre arbeidet med de verneverdige fartøyene mer forutsigbart, og at det nye regelverket i større grad vil ta hensyn til de originale tekniske

løsningene som gjør de verneverdige skipene verneverdige. Nå gjenstår det å se hva som blir det endelige resultatet, men foreløpige utkast er meget skuffende lesning. På de fleste områder legges det opp til et strengere og mer firkantet regime enn det som eksisterende regelverk åpner for. Jeg har vanskelig for å tro at dette kan være utarbeidet i samarbeid med Riksantikvaren og Norsk Forening for Fartøyvern.

Utgangspunktet for Sjøfartsdirektoratets håndtering av de verneverdige fartøyene bør være at et slikt fartøy skal tilfredsstillende det regelverket som gjaldt da det ble bygd. Så må vi selvsagt godta en del moderne utstyr knyttet til kommunikasjon og sikkerhet. Vi må også akseptere visse driftsbegrensninger i forhold til den drift fartøyene opprinnelig ble benyttet til.

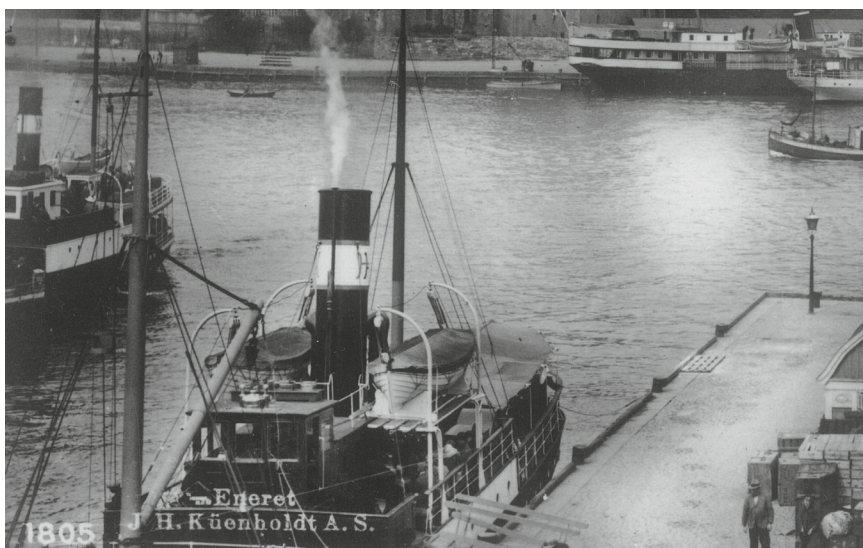
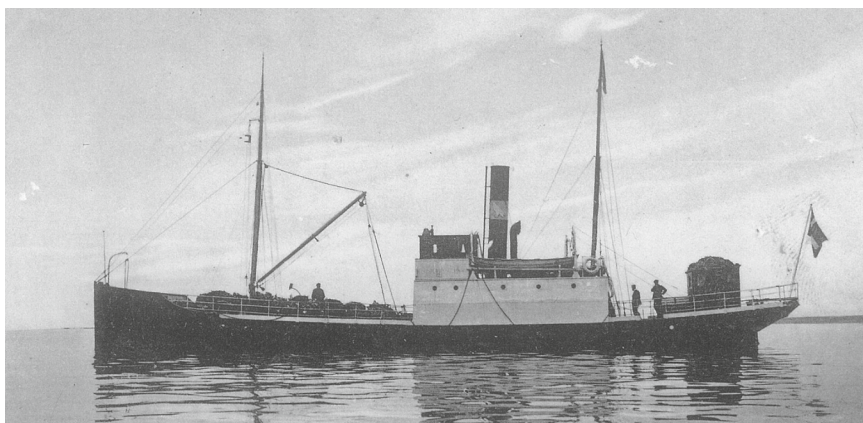
Den verneverdige flåten er en meget sammensatt gruppe fartøyer, og jeg har etter hvert mistet troen på at det er mulig å lage ett regelverk som er egnet til å håndtere så mange ulike fartøytyper på en antikvarisk tilfredsstillende måte. Det viktigste vil uansett være at sjøfartsmyndighetene viser skjønn, sunn fornuft og en smule ydmykhet i forhold til den verneverdige flåten og de personene som forsøker å forvalte denne kulturarven. Det er det heldigvis mange i Sjøfartsdirektoratet som gjør, men det finnes også dessverre alt for mange eksempler på det motsatte. Inspektører og byråkrater med mangelfull kompetanse og liten eller ingen forståelse for kulturminnevern. Resultatet av dette blir uforutsigbarhet, forskjellsbehandling og dårlig forvaltning av den maritime kulturarven. Hele fagfeltet

ville være tjent med at færre inspektører og byråkrater arbeidet med de verneverdige fartøylene, men at de få utvalgte personene som fikk dette som en av sine spesialoppgaver både var skikkelig skolert i faget og at de var interessert og motivert for å jobbe med de eldre verneverdige fartøylene. Dette vil være viktig for fartøyvernet enten vi får en god ny forskrift eller ikke.

Redaktøren beklager

Tyrkleifdjevelen plager oss. I siste nummer hadde vi en stygg ombrekkningsfeil, under «Formannen har ordet».

Inngressen der hørte ikke til Viggo Nonås sitt innlegg. Den innledet en artikkel om «Porto Franco», veteran-skipshavnen i Kristiansand, som vi trykket for noen numre siden. Teksten var altså skikkelig ute av kurs.



Gløtt av noe kjent

To gamle postkort, et fra 1924 med motiv fra Bergen og et med islandsk eimskip «Ingolfur», hva kan nå de fortelle?

Tekst og foto: Arne Lannerstedt

Holbergskaien i Bergen forbinder vi gjerne med HSD-flåten med karakteristisk hvitt belte på skorsteinen. Her savner vi emblemet og ser en H for Hjelme og Herlø D/S selskap. Nærmest ligger altså «Skjærgar» og bortenfor «Øygar». «Skjærgar» ser velholdt ut. Båtdekket er ikke kommet og livbåtene er rigget til over et tralverk. Adkomst opp i leder mellom skorstein og hus. Det er sladrekompass med natthus på styrehustaket. I bakkant skimtes brannpøser med fin sand. Nede bak ser man babord nedgangskappe som ble fjernet i 1935. Halvdekket har fått solseil. En annerledes kraftig fløyte, trolig hes, inntil den i 1935 fikk VDS kjenningsstone – den nåværende trestemte.

«Skjærgar» var nok et feilkjøp da den viste seg uegnet i rutens trange farvann. I 1925 ble den lagt ut for salg, laglig for VDS, som trengte en erstatning for deres M/S «Fremskridt» som hadde blitt flammenes rov. Det ble en motsatt overgang, fra motor- til dampdrift. Før

kursen nordover ble det et opphold på Laxevaags Jernskibsbyggeri for endringer, tilpasset de mere værharde farvann.

«Øygar» og «Skjærgar» var like gamle, begge fra 1908. «Øygar» ble bygget ved Mjellem & Karlsen, kontrahert av Faxebugtens D/S-selskab som «Ingolfur» for trafikk mellom Reykjavik og Keflavik. Etter noen år ble den solgt til Hjelme & Herlø D/S-selskap i Bergen og omdøpt til «Øygar». Den fikk forlenget båtdekket akterover, påbygget to mindre dekkshus og oppgradert innredningen. Skuta fikk lengst tjeneste i dette selskapet, helt frem til 1971. Selskapet skiftet i mellomtiden navn til Øygarden-Sotra trafikklag. Det ble flere ombygninger, motor ble satt inn i 1949. Marinen rekvirerte fartøyet til bevoktning i 1939 og det var en stund med i kamp. Beslaglagt av tyskerne og funnet igjen i 1945. Mot slutten var det lite igjen å bevare fra gamle dampen.

Før øvrig har man sløffet D i slutten av begge navnene. Da sparte man 40 kroner pr. båt, den gansen i 1920.

Minesveiperen KNM «Alta»

Når Marinemuseet nok en gang har fått spalteplass i Dampskibs-posten ville det kanskje vært mest naturlig å følge opp artikkelen om dampsjaluppen «Stjernen» med en presentasjon av et av Marinens historiske dampskip. Men de seilende museumsskipene ligger naturlig nok vårt hjerte nær, og denne gang vil vi derfor benytte anledningen til å presentere minesveiperen og museumsskipet M314 «Alta».

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

Norske minesveipere Etter krigen overtok Norge en rekke allierte fartøyer til gunstige betingelser. Disse hadde vi knapt nok råd til å drifte og langt fra råd til å fornye. Minesveiperne var heller ikke høyest på prioriteringslisten. Men igjen kom våre allierte oss til hjelp. Etter noen bitre erfaringer i en tidlig fase av Koreakrigen (Wonsan i oktober 1950) satset amerikanerne stort på bygging av minesveipere med treskrog. I løpet av kort tid bygde de ikke mindre enn 102 havgående minesveipere (MSO), med avanserte minesveip og god egenbeskyttelse. Samtidig videreutviklet de YMS-

konseptet fra andre verdenskrig til en ny kystminesveiper (MSC). Her ble det lagt stor vekt på et meget solid treskrog i Oregon Pine, ikke-magnetisk materiale og et avansert degaussing-anlegg. Fartøyene var på ca 380 tonn var 144 fot lange. De hadde fire åttesylindrede GM diselmotorer, to til fremdrift og to til sveipeaggregatene som produserer strøm til sveipet. De hadde ca 40 manns besetning og kunne sveipe både intelligente og forankrede miner. Mer enn 250 slike fartøyer ble i løpet av noen år bygget i USA eller på lisens med finansiering fra USA.

Da Koreakrigen var over ble en lang rekke av både MSO- og MSC-fartøylene



På skoletøkt. Kadetter setter ut sveipeparavanan.

overtatt av »vennligsinne» land til svært gunstige betingelser. Den unge belgiske marinen satset stort på en rolle som NATOs fremste minesveiper nasjon. Allerede i 1953-54 overtok de 16 fartøyer av MSC-klassen. Ett av disse var MCS-104, sjøsatt 31. januar 1953 i USA. I belgisk tjeneste fra 1954 fikk det navnet «BNS Arlon» med pennantnummer M915. Etter at den belgiske marinesjefen offensivt hadde uttalt; «give us high seas Minesweepers and we will go sweeping mines under the Soviet fleets nose», lot amerikanerne dem noen år senere også overta fem av de store MSO'ene.

Norge på sin side overtok først MSC-102 «Sauda» sommeren 1953, før vi i 1955 overtok MSC-132 «Sira» og to fartøyer i MSO-klassen, MSO-498 «Lågen» og MSO-499 «Namsen».

Samtidig klarte vi å forhandle oss frem til at fem nye MSC-fartøyer skul-

le bygges ved norske verft, finansiert av amerikanerne. Det største oppdraget, på de tre fartøylene «Ogna», «Kvina» og «Utle», gikk til Westermoen Båtbyggeri & Mek Verksted i Mandal. Dette var da et ganske nystartet verft under ledelse av Toralf Westermoen, med Jan Herman Linge som sjefskonstruktør. Det gamle «Båtbyggeriene Moen» i Risør, som skiftet navn til «De Forenede Båtbyggeriene» fikk kontrakt på byggingen av det som skulle bli «Tista», mens Skaaluren Skipsbyggeri i Rosendal fikk bygge «Vosso».

Selv om vi i enda noen år hadde de eldre minesveiperne ble det i praksis de syv fartøylene i Sauda-klassen, sammen med «Namsen» og «Lågen», som i de neste 11 årene utgjorde vår minesveiperstyrke. På et tidspunkt, mest sannsynlig i NATO-sammenheng, modnet den tanke at det ville være hensiktsmessig at Norge utelukkende satset på MSC'ene,



På tokt med Stanavforchan.

og at det var bedre at Belgia opererte alle MSO-fartøyene. I 1966 ble KNM «Namsen» og KNM «Lågen» i alle tilfelle byttet mot tre belgiske MSC'er som vi ga navnene KNM «Tana» (MSC-103), KNM «Alta» (MSC-104) og KNM «Glomma» (MSC-151). Ettersom alle fartøyene i utgangspunktet var våpenhjelp var byttet selvsagt godkjent av USA. I amerikanske kilder fremkommer det at begge land formelt gav fartøyene tilbake til USA som så ga de videre til de respektive land.

KNM «Alta» i tjeneste

Tiden som nå fulgte, fra midt på 1960-tallet, var en meget aktiv tid for Sjøforsvaret, som nå var vel etablert på den nye hovedbasen på Haakonsværn. Med Flåteplanen fikk vi nye fregatter, undervannsbåter og MTB'er, og vi gikk fra å være en mobiliseringsmarine til en stående marine. Av de 10 minesveiperne

som nå utgjorde 1. minesveiperskvadron var rett nok bare 4–6 bemannet samtidig, men de seilte og øvet mye langs kysten med jevnlig opphold i Nord-Norge. En periode tidlig på 1970-tallet gikk de også sammen med KNM «Haakon 7» som skolefartøy. I trusselvurderingene regnet man fortsatt med fiendtlige minefelt, og ikke minst var man bekymret over miner lagt av fly og undervannsbåter i viktige innløp. For Norge, som i tilfelle en konflikt eller krig baserte seg på innskipet støtte fra våre allierte, var det særlig viktig å kunne holde gitte seilingsleder minefrie. I tillegg ble det øvet på å lede egne og allierte fartøy gjennom våre egne minefelt.

Sett fra alliansens side var hele Den engelske kanal et slikt kritisk innløp, der minelegging kunne hindre støtte til de nordeuropeiske landene. Dette var bakgrunnen for at NATO i 1973 opp-

rettet Standing Naval Force Channel, STANAVFORCHAN. Denne multinasjonale minemottiltaksstyrken besto normalt av 5–10 fartøyer som rullerte etter 6–12 måneder. Belgia, Vest-Tyskland, Nederland og Storbritannia var normalt faste deltakere. Men både Danmark, Norge og USA hadde jevnlig fartøyer i styrken. Styrken i seg selv hadde selvsagt en avskrekkende funksjon og den ga deltakerne nyttig erfaringsutveksling, økt motivasjon og ikke minst viktig samtrening. Besøk og sosiale aktiviteter ved havnebyene rundt operasjonsområde var populært hos mannskapet, men også en del av ideen med styrken. Selv om Kanalen var det primære operasjonsområdet var styrken også flere ganger i Norge, særlig på 1980-tallet. I 1984 var den hele 6 uker i Norge med operasjoner helt opp til Tromsø.

Selv om man på 50-tallet hadde ment at MSC-skrogene, med jevnlig vedlikehold, nærmest kunne være evig, begynte man fra midt på 1980-tallet å bli bekymret over Sauda-klassens tilstand. Den uredde og frittalende minefartøysinspektøren Einar Ebbesen satt fart i debatten da han i mai 1986 gikk ut i Bergens Tidende og hevdet at Sauda-klassen var i ferd med å råtne, og at det ville være rene selvmordet å sende de inn i et minefelt. De sterke uttalelsene skapte selvsagt debatt. To av sveiperne var allerede utrangert og nå gikk ytterligere tre i opplag. Det ble pekt på at det var mulig å kjøpe nye minesveipere som «hylleware» fra Nederland, men Forsvarsdepartementet besluttet at Norge selv skulle utvikle nye mineryddingsfartøy, som så skulle bygges ved norske verft. På denne tiden ble flere av fartøyene pålagt seilingsbegrensning.



M314 «Alta» til kai.

ger, og da spørsmålet om å sende norske minesveipere til Persiabukten kom opp i 1987, måtte Generalinspektøren gå ut i avisen og opplyse at vår Sauda-klasse var uegnet til en slik operasjon. I påvente av nye fartøyer ble den kort-siktige løsningen å bruke rundt 100 millioner på en viss oppgradering av KNM «Kvina», KNM «Tista» og KNM «Alta», og i 1988 var først KNM «Alta» og senere KNM «Tista» igjen med i STANAVFORCHAN. KNM «Kvina», sammen med KNM «Alta», ble i 1994 også de siste av de gamle fartøyene som deltok i NATO-styrken. Som den siste av den gamle Sauda-lassen halte KNM «Alta» kommando 8. september 1995, og mannskapet ble overført til den nye minerydderen KNM «Hinnøy».

Museumsfartøyet M314 «Alta»

Allerede i 1989 startet noen ildsjeler tilknyttet Forbundet Kysten arbeidet med å kunne overta og bevare et av Sauda-klassens fartøyer. Deres opprinnelige ide var å overta et av de fem fartøyene som var bygget i Norge. Men da bestrebelsene i 1994 så ut til å lykkes, hadde disse blitt så forringet etter år i opplag, at man ble enige med Sjøforsvaret om at det beste for alle parter var å overta KNM «Alta». Det ville likevel innebære et betydelig arbeid, ressurser og pågangsmot, å skulle bevare og ikke minst drifte et av disse gamle treskrogene. Fartøylaget, som skulle stå for denne oppgaven, ble formelt stiftet 12. juni 1995. Overtakelsen kunne finne sted 23. mai 1996, på dagen 30 år etter at fartøyet heiste kommando i KNM. Av formelle årsaker ble fartøyet overført som en «gjenstand» i Forsvarsmuseets



M314 «Alta» som museumsfartøy.

samling, slik at det ble Forsvarsmuseet som inngikk avtalen som regulerte Fartøylagets ansvar og disposisjonsrett til fartøyet. Slik sett passet det veldig bra at Fartøylaget, gjennom stor velvillighet fra Oslo Havnevesen, fikk fast kaiplass ved skur 29 på kaien nedenfor Akershus festning, et steinkast fra Forsvarsmuseet og nær de andre verneverdige fartøyene i Oslo Maritime Kulturvernssenter. Det primære var også at M314 «Alta» her skulle ligge fortøyd som et åpent museumsskip, og at seiling kun skulle skje unntaksvis og etter dispensasjon fra museet. Oppslutningen om Fartøylaget var heldigvis stor, med opp mot 450 betalende medlemmer, hvorav 10-15 prosent også var aktive. Det vil si aktive på dugnadsarbeid, tilstedeværelse om bord og formidling til publikum. Mange, men langt fra alle, hadde erfaring fra Marinen som befal eller menige. Gulroten for de fleste var likevel seilingene, med noen ukers sommertokt som høydepunktet. Da har M314 «Alta» normalt vært en fast og meget populær

gjest på trebåtfestivalen i Risør, men hun har som regel også fått med seg et og annet kystkulturstevne, og i de senere år gjerne oljemessen i Stavanger. Både under sommertoktene og ved andre anledninger har Fartøylaget hatt rekrutteringsoppdrag for Sjøforsvaret, og M314 «Alta» har regelmessig blitt brukt som et samlingssted for Sjøforsvarets arrangement med krigsveteraner og andre spesielle gjester. For å hjelpe på økonomien tilbyr Fartøylaget også grupper å arrangere samlinger om bord, da gjerne i form av en tradisjonell messemiddag, med erter, salt kjøtt og flesk og tilhørende drikke. Minst en gang i året, og normalt alltid som årets siste tur, har fartøyet også lagt turen til Marinemuseet i Horten, der de har fått plasstiletikkeubetydeligreservedelslager. Man bestemte tidlig at organiseringen om bord skulle være lik den originale, med inndeling i fartøysdetaljer, og at man i størst mulig grad skulle følge Marinens style og rutiner. Gjennom støtte fra Sjøforsvaret har mannskapet også fått en relevant uniformering og annet utstyr. På grunn av usikkerheten knyttet til de nye minerydderne hadde Sjøforsvaret de første årene også en viss interesse av å beholde M314 «Alta» i en form for beredskap, og de bidro derfor med rutinemessig ettersyn og en del vedlikeholdstiltak. Fra 2001 trakk Sjøforsvaret seg helt ut av denne rollen, selv om de fortsatt var velvillig innstilt til driften av fartøyet.

Til tross for tusenvis av dugnadstimer medførte bortfallet av vedlikeholdsstøtten fra Sjøforsvaret likevel at tilstanden til «Den Noble Dame» gradvis forverret seg. Redningen kom

sensommeren 2005, da daværende forsvarsminister Krohn Devold var gjest under en seilas med krigsveteraner. Hun ble klar over de alvorlige råteproblemene, særlig knyttet til spant og den indre del av undervannskroget. Hun bidro til at Forsvarsmuseet samme høst fikk en ekstra tildeling på 10 millioner, øremerket en levetidsforlengelse av M314 «Alta». Etter grundig vurdering gjennom 2006 valgte Fartøylaget fra høsten 2007 å la det danske verftet Hvide Sande på Jylland få oppdraget med levetidsforlengelsen. Her ble blant annet de fleste spant skiftet eller forsterket, og mer enn 800 meter plank ble skiftet i skroget. Våren 2008 var arbeidet gjort, og Fartøylaget var meget godt fornøyd. Da noen mindre arbeider skulle gjøres i 2011 valgte de derfor igjen å ta turen til Hvide Sande, og selv om de denne gang ble utsatt for et uhell ved slippsetting, var verftets oppfølging meget god.

I skrivende stund er derfor optimismen stor. Sjøforsvaret har igjen valgt å støtte virksomheten ved å la sine fagfolk inspisere fartøyet og påtale de tiltak som anses nødvendig for fortsatt forsvarlig seiling. 31. januar er det 60 år siden sjøsettingen, noe som selvsagt vil bli markert. I 2014 er det ikke bare grunnlovsjubileum, men også 200 år siden det norske Sjøforsvar ble etablert. Det er all mulig grunn til å tro at det vil bli et spesielt aktivt år for M314 «Alta». Til alle som er interessert anbefales det å følge fartøyet på deres aktive hjemmeside.

«Rjånesferga»

prosjektet som forliste

Tidligere var kaia skille mellom landverts og sjøverts transport. Med ferger som «Rjånes» endret det seg. Veien ble forlenget ut over fergeledden, inn på bildekket og tvers over fjorden. Ikke rart Norsk vegmuseum ville sikre seg en bit av denne historien. De har imidlertid erfart at fartøyvern er en krevende og kostbar disiplin.

Tekst: Sverre Johan Svendsen, konservator ved Nordmøre museum. Foto: Nordmøre museum

Rjånes ble bygd i 1936 på Einar Heland sitt verft i Vestnes i Møre og Romsdal. Båten ble bygd for Volda–Folkestad Lutlag for biltransport over den nyopprettede ferjeforbindelse fra Volda til Folkestad. Båtens første navn var betegnende nok «Voldaferja». Den gikk i trafikk der og ellers på Sunnmøre mesteparten av sin aktive karriere som ferge: Volda, så Gurskøy, så Rjånes, og skiftet navn med ferjestrekning, som vi kan se av målebrevet. Navnet Rjånes ble det endelige navnet, som fulgte båten resten av karrieren.

På begynnelsen av 1960-tallet ble den brukt i noen få år av MRF på Nordmøre. Den hadde deretter en broget karriere slike mange mindre ferjer fikk og forsåvidt ennå får. Den gikk noen år

som fraktesbåt på fjordene på Nordmøre og Sunnmøre. Senere ble den kjøpt av entreprenørselskapet Kristisæter som brukte den som anleggsbåt. Da nordmørsfirmaet Harry Mathisen a/s skulle i gang med ombygging av ferjekaier på slutten av 1970-tallet, ble «Rjånes» anskaffet og ombygd til pæledriving. Den havnet etter noen år i bøyene, utrangert som arbeidsbåt. På midten av 1980-tallet ble den gitt til veteranbåtverftet Mellemværftet/Nordmøre museum og brukt der i mange år som flytende kai for andre restaureringsprosjekter.

Rundt 1990 fattet Norsk Vegmuseum interesse for ferga som en god representant for første generasjon spesialbygde ferjer. Etter å ha brukt en god del res-

surser på å dokumentere båten samt sikre den mot videre forfall, tok Vegmuseet en pause i innsatsen samtidig som en eventuell driftsfase for båten ble utredet. Dessverre viste det seg at driften av en slik flytende museumsavdeling ikke var mulig og Norsk Vegmuseum la båten i «møllpose» på Mellemværftet. Her lå den i mange år, ble brukt som flytende arbeidsplattform av andre prosjekter samtidig som den ble slippstett år om annet og tett etter beste evne.

På grunn av båtens store kildeverdi ønsket man å demontere båten i kontrollerte former, en «dekonstruksjon» av skroget, for å sikre kilder til kunnskap og for å gi fagfolk innen fartøyvern og tradisjonell skipstømring innsikt i arbeidet som ble utført for 75 år siden på Heland-verftet. Dessverre fantes til ikke midler til en slik kontrollert avvikling innenfor fartøyvernet eller museums-

vesenet. I påvente av å finne alternative ressurser til en slik demontering ga en støt etter og ved juletider 2009 sank den ved kai.

Bygging av en bilferge

Biltransport over fjordene ble mer og mer vanlig i mellomkrigsårene, i takt med bilbruken i landet. Opprinnelig var ikke trafikken større enn at bilene kunne kjøres inn på tvers av en fjordabåt og fraktes på den måten. De første båtene som ble spesialbygd til bilfrakt ble også konstruert slik. Etter hvert innså man at ombordkjøring langsgående med kjølrerningen på båten var mer praktisk og hensiktsmessig. Da forbindelsen skulle opprettes fra Volda til Folkestad stilte myndighetene krav om «ei ferje med langskipsinnkøyring og dessutan at ho er heilt moderne og at drifta vert privat».



M/k «Arnlot» på Tingvollfjorden i mellomkrigstida. Slik lastet man bilene om bord i fjordabåtene de første årene.



B/f «Rjånes» på 1950-tallet. Dette er den opprinnelige konfigurasjon av båten.

Aksjeselskapet «Volda-Folkestad Lutlag» ble stifta i 1935 og arbeidet med å skaffe aksjekapitalen starta. Kystskipper Isak Kornberg tilbød kr. 5 000 til lutlaget på betingelse av at han fikk stilling som fører av båten, og slik ble det. Båten ble bygd våren 1936 hos Einar Helland i Vestnes som byggnummer 23 for kontraktsum kr. 6 500. I følge bilbrevet hadde den «lengen 52,5, bredden 16,5 og dybden mittskibs 7,8, alt eng.s fot». Båten var på 35 bruttotonn og hadde opprinnelig en to-sylindra Gideon motor på 50 hk. Med den gjorde ferja 8 knops fart. I 1941 ble Gideon-motoren skifta ut med en 50 hk. en-sylindra Voldamotor som ble i båten så lenge den var i drift.

I hele driftstida til båten ble den verken forlenget eller vesentlig ombygd i skroget. Den var derfor en viktig og troverdig kilde med hensyn til det vik-

tige miljøet av treskipsbyggere i Vestnes i mellomkrigstiden.

Ferja i drift

Båten begynte ordinær drift 25. juni 1936. Den gjorde 4 turer fram og tilbake daglig. Takster for bilføring i rutetider var kr. 2,50 for turen, tur-retur kr. 4,00, for motorsykel kr. 1,00 og for enkeltpersoner kr. 0,30. Ferja var dessuten disponibel til turer utenom de faste rutetidene, dag som natt, men da til høyere takster. Ferja ble også brukt til personbefordring, blant annet til Ålesund. Den første uka ferja var i drift fraktet den 60 biler over fjorden.

At ferja fungerte vel så mye som passasjerbåt som bilferge kan man lese av statistikken på det første fulle året i drift: 2200 personer/1200 biler med fører. Tilsvarende tall for ferjeforbindelsen Volda/Folkestad en mannsalder



«Rjånes» ble slippsett full av vann på den største slippen på Mellemværftet, «Storhælingen»

senere, i 1966, er 230 000 personer/41 000 biler. Antall biler har økt dramatisk i forhold til antall personer. Bilismens inntog på alvor vises i statistikken for 1997: 500 000 personer/217 000 biler! Gamle «Rjånes» hadde en maks kapasitet på 5 biler!

Ferga gikk på flere ruter på Sunnmøre og på Nordmøre før den ble avviklet som bilferje omkring 1964. Etter noen år som fraktebåt, anleggsbåt og pæledriver havnet den tilslutt på Mellemværftet, avdeling av Nordmøre museum og fartøyvernsenter for Møre og Romsdal.

Ferga som kilde til kunnskap

I MRF regi ble fergas dekkshus-arrangement noe omrokkert slik at den mistet konfigurasjonen den hadde i en mannsalder på Sunnmøre. Under dekk beholdt ferga imidlertid mye av sin opprinnelige innredning,

bortsett fra flyttingen av nedgangen til maskinrommet. Båtens innredning og konfigurasjon over dekk er nøye oppmålt og til dels tegnet ut av trebåtbygger Karl Fossum. Båtens motor, en 50 hk ensylindret Volda, er tatt ut og oppbevart på Mellemværftet, sammen med øvrig teknisk utstyr.

Fergas skrog hadde stor kildeverdi da det ikke var blitt forlenget, opptømrer eller forandret på annen måte i den grunnleggende konstruksjonen (kjøl, bunnstokk, spant, stevn) siden båten ble bygd. Båtens kildeverdi var dessuten styrket av at den ble bygd på samme verft eller i samme verftsmiljø som M/K Heland som har gjennomgått en omfattende restaurering på Hardanger Fartøyvernsenter og hvor svært lite av det opprinnelige skroget er bevart.

Man ønsket en «dokumentarisk dekonstruksjon» der båten demonteres på

slipp av en gruppe kyndige fagfolk med det for øye å dokumentere og sikre for ettertid mest mulig av kildeverdien i skroget. Prosjektet ville være et prøveprosjekt der materialbruk og fysiske spor vurderes som kilder til kunnskap og innsikt.

Dekonstruksjon er ikke en mye benyttet metode i Norge. Det vil si å plukke båten fra hverandre og lagre den i biter. Det betyr at båten blir redusert til mange løse gjenstander og vil miste sin verdi som fartøy. Imidlertid ville muligheten for kildestudier i et kulturhistorisk perspektiv vært betraktelig større. Å kunne dokumentere materialdelene/kvaliteten og bevare det. Her kan man kun ha fokus på nettopp det å kunne registrere og bevare istedenfor å være styrt av gjenoppbyggingsprosessen. På hvilken måte ville dette skille seg ut fra annet fartøyvern? Hva vil det si å dekonstruere en helhet som en båt er? Hvilke deler er det naturlig å beholde sammen – skal styrhuset bevares i sin helhet, eller er mate-

rialene i enkeltdeler mer aktuelle? Her er det mange spennende problemstillinger som både vil utfordre tradisjonelt fartøyvern og museumstanker.

Dessverre greide man ikke å skaffe ressurser til en slik dokumentasjon. Båten sank ved kai jula 2009. Heving var dyr og vanskelig på grunn av beliggenheten. Båten ble hevet til overflaten ved hjelp av tanker og trykkluft. Enkleste måten å få båten på land ble da faktisk å slippsette den! Å slippsette en båt full av vann er neppe gjort mange ganger, men en vellykket slippsetting ble det, takket være dyktige folk på verftet. Båten skulle nå destrueres, det ble likevel gjennomført en viss dokumentasjon for museet egen regning, både oppmåling og fotografering. Dessuten ble et tverrnitt av båten samt stilken med propell tatt vare på. Disse kan beskues enn så lenge på Mellemværftet i Kristiansund. Motoren skal overføres til miljøer på Sunnmøre.



Båten ble kappet i seksjoner og fraktet bort etter oppmåling og fotografering. En midtseksjon ble tatt vare på.

Maskinoverhaling

på D/S «Børøysund»

Etter mer enn 40 års drift som veteranfartøy er det nå på tide med en grundig overhaling av maskineriet på «Børøysund». En omfattende og krevende oppgave som krever dyktige fagfolk, både i innleide firma og i egne rekker. Det blir en travel vinter for at alt skal være klart til sesongstart.

Tekst og foto: Jan Fredrik Flock, NVSK

Hovedmaskinen

Både dampmaskinen og kjelen på D/S «Børøysund» er de originale fra 1908.

Trippel expansion maskinen på ca. 210 indikerte hestekrefter er bygget på Trondheim Mekaniske Verksted. Maskinen har ikke hatt omfattende overhaling siden siden 1973. Etter mange års drift var det påtrengende behov for en overhaling. Det ble utarbeidet en arbeidsbeskrivelse som dannet grunnlaget for en forespørsel til aktuelle leverandører. Tilbud fra leverandører var så grunnlag for søknad og bevilgninger fra Riksantikvaren.

Målet er få en mer driftssikker maskin i årene fremover med mindre støy og en noe forbedret virkningsgrad da damplekkasjene vil bli mindre.

Også denne gangen er vår maskinsjef Arnold Lindner sentral i gjennomføringen. Arnold som er industrimekaniker og ingeniør har vært den viktigste personen for drift av maskinen helt siden 1971.

Utvalget av kvalifiserte leverandører er begrenset. Valget ble Goltens as i Oslo som har sin kjernevirksomhet innen vedlikehold, feilsøking og reparasjoner av hoved- og hjelpemotorer til skip. Til tross for at dampmaskiner ikke lenger er dagligdags, er Goltens godt motivert og kvalifisert til jobben. Firmaet har erfaring fra arbeid på flere av Norges veteranbåter.

Maskinens rotasjonshastighet ligger normalt mellom 60–120 omdreininger pr. minutt. Til tross for godt smurte glielager er det betydelig skader og slitasje

på lager i hvitmetall og bronse og på akselflater. Det er behov for tilvirkning av noen lager og ikke minst boring av sylindere da honing ikke er tilstrekkelig. Dette krever spesialverktøy og kompetanse. Stemplenes styring mot sylinderveggen kompenseres ved montering av en ekstra ring som vil gi tilstrekkelig stempelføring og tetning.

Kontroll og oppmåling av veivaksel viser at justering er nødvendig. 3 veivlager og 4 bærelager demonteres og trustlager, 3 stempelstenger og 3 sleidestenger maskineres. Stengene pålegges krom slik at overflaten der de går gjennom pakkboksene blir glatt og gir lite friksjon. Geideskoene må bygges på og maskineres. Det tilvirkes 3 krysslager i bronse til stempelstenger. På sleidestyringene maskineres lagertapper osv. Pakkboksene på stempelstengene sendes til overhaling hos det firmaet i Bergen som en gang laget dem.

Avtalen med Goltens er ferdigstillelse før påske. Vi må være forberedt på utfordringer og overraskelser underveis.

Kondenseren

I tillegg til maskinarbeidene som i hovedsak utføres av Goltens harklubbens dyktige mannskap en stor overhaling av hele kondenseren som har 320 rør festet med 640 koniske tetningsplugger. Vår trebåtbygger og ingeniør Bjørn Andersen produserer nye plugger i kvistfri furu. Kondenserens to endelokk og mellomstykker med rørforbindelser for vanngjennomstrømning hadde store korrosjonskader etter langvarig kontakt med sjøvann. Bjørn har bygget treformer til støpingen som skal utføres i gråjern. I forbindelse med disse



Slik er det ikke mange som har sett kondenseren. Her rengjøres den innvendig.

arbeidene er det også utført en krevende oppmåling og utarbeidelse av tegninger da dette ikke fantes. Arbeidene er meget tidkrevende og Bjørn har jobbet i regi av Sollerudstranda Båtbyggeri & Slipp på Lysaker mellom Oslo og Bærum. Sollerudstranda har også nylig restaurert våre to livbåter og er en dyktig leverandør.

Det er Mandal Casting som foretar støpingen og turbinverkstedet Fadum Tekniske i Drammen som utfører maskineringen av lokk og mellomstykker. Disse firmaene brukte vi også da vi for noen år siden bygget ny sjøvannspumpe.

Litt om dampmaskinens funksjoner

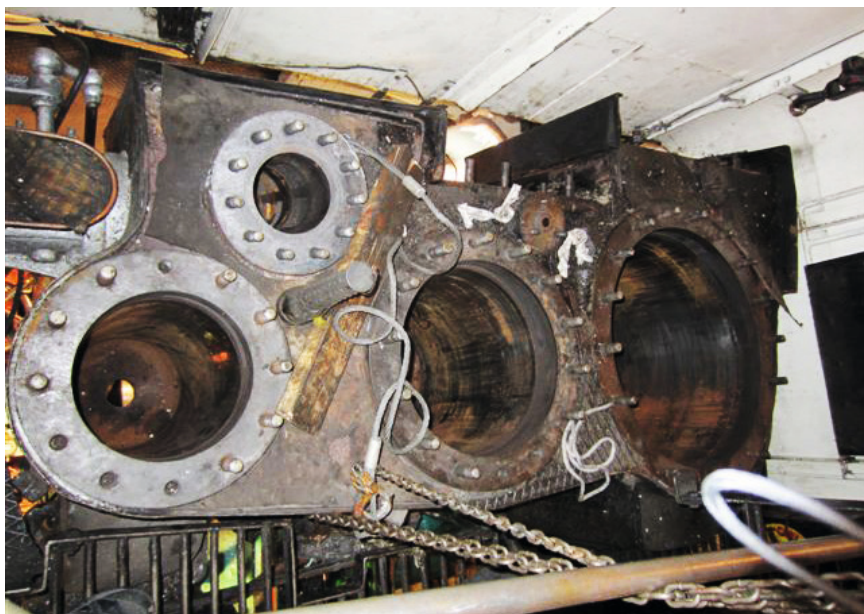
Dampmaskiner har normalt betydelig

lengre levetid enn dieselmotorer. Grunnen er at dampmaskiner har lav rotasjonshastighet, lave arbeidstrykk og temperaturer, gode glidelager og rikelig dimensjonering.

Ulempen er virkningsgraden, som termisk er ca. 12 %, altså ca. det halve av en dieselmotor. Kaster vi 10 skuffer med kull i fyrgangene er det bare en skuffe som kommer til nytte som propelleffekt til fremdrift av båten. Øvrige tap er strålevarme, avgassvarme i skorstein og friksjonstap. Kanskje er det mindre enn 2% som nyttiggjøres til lysmaskin og pumper. Det største energitapet (>50%) er tapet i kondenseren som er varmeveksleren der eksosdampen fra lavtrykksylindren møter det kalde sjøvannet slik at dampen kondenseres til vann. Vannet pumpes så tilbake til kjelen, for ny tilførsel av energi i form av kull.

Dampen som blir tilført høytrykksylindren på «Børøysund» har maksimalt en temperatur på ca. 180 grader og et trykk på 150 pund pr. kvadrat tomme (psi). Trykket på kjelen ligger under drift mellom 100–150 psi. Dampen ekspanderer i tre trinn, først i høytrykk-, så i mellomtrykk- og til slutt i lavtrykksylinder, derav navnet trippel expansion maskin. De tre sylinderdiameterne varierer fra 250 mm på høytrykk til 405 mm på mellom og 660 mm på lavtrykken. Dette fordi det lavere damptrykket i mellom- og lavtrykksylinder må kompenseres med større stempelflate, for at de tre stempelstengene skal gi samme kraft på veivakselen.

Resultatet av dampmaskinens fantastiske konstruksjon er blant annet en meget stillegående maskin. Lav støy har sammenheng med lave trykk og lav omdreiningshastighet.



Maskintoppen uten sylindrerlokk. På midten øverst ser vi at mellomtrykk sleideskap åpnet.

Modellsnekkeren

en viktig fagmann i bevaringsarbeidet

Husker dere en reportasje vi hadde for en tid siden (i nr. 92) om Trebåtfestivalen i Risør. Der hadde vi et bilde av modellsnekkeren. Her forteller han nærmere om prosjektet «nytt halegatt».

Tekst og foto: Bjørn Anderssen

S tyrbjørn er en av båtene i «flåten» til Norsk Veteranskibsklub. I 1950 ble den omfattende restaurert og fikk da det utseendet som vi kjenner i dag. En lavere skorstein, visstnok 3,5 meter lavere

enn det opprinnelige. Masten ble ny da og leideren ned i front av styrhuset ble fjernet. Det er forøvrig denne 1950-versjonen vi prøver å restaurere tilbake til i det daglige arbeidet.



Tremodellen.

På ett eller annet tidspunkt kom det halegatt oppe på rekka bak på hekken. Terje Bjerøn har lagt et gammelt bilde av «Styrbjørn» ut på klubbens nettside hvor halegattene kan skimtes, - og dette bildet er gammelt. Med litt velvilje kan det se ut som om det er halegatt både på styrbord og babord rekke bak på hekken. Bildet er tatt mens båten var yrkesaktiv i Narvik før masten kom og før pipa ble kortet ned.

Erfarne slepebåtfolk sier at det ikke skal være noe oppe på rekka bak på en slepebåt, og det forstår vi meget godt av slepetekniske årsaker. Men «Styrbjørn» har et slikt som blir flittig brukt ved fortøyning. Vi fortøyer normalt med styrbord side til kai og da går aktertrossa via dette halegattet på babord side til kryssholtet på babord.

På styrbord side var der ikke et tilsvarende halegatt, men fire hull viste at det med stor sikkerhet hadde stått et lignende, men speilvendt halegatt på den siden også. Plasseringen og nøye oppmåling bekreftet at dette var meget sannsynlig.

Men om vi ønsket et slikt halegatt var det sikkert ingen enkel sak å skaffe et som var speilvendt likt det vi hadde. Men i tankegangen til en modellsnekker er det enkelt. Det er bare å lage en modell og få det støpt. Så enkelt. Alle ombord på «Styrbjørn» som ble forelagt «mysteriet» med de fire hullene støttet teorien om at der hadde vært et halegatt til på rekka. Noen av dekkssolkas sa til og med at det ville ha vært fint å ha et slikt når vi fortøyde med babord side til kai.

På de forskjellige standene på Trebåtfestivalen i Risør er det kjærkomment når noen aktivt presenterer gamle yrker. Trebåtbygging er praktisert av mange og repslugerens tauproduksjon og bøkernes tønneproduksjon er ofte vist. Dette hadde gitt meg ideen om å presentere mitt først lærte yrke som var modellsnekring. Dette er et støperiteknisk fag som går ut på å lage støpemodeller til alt som skal støpes i støpejern, metall eller støpestål. Disse modellene blir brukt av formerne i støperiene til å



Ferdig støpt.

lage støpeformer i sand som deretter blir fylt av flytende metall av forskjellig slag.

Jeg bestilte meg et eget utstillingstelt hos festivalledelsen for å gjennomføre planen og fikk lastet en del modeller, en høvelbenk og verktøykasse ombord i «Styrbjørn». Modellen av kjølevannspumpa på «Børøysund» var selvfølgelig med som instruksjonsmateriell og undringen og kanskje også irritasjonen var stor ombord i «Styrbjørn» da det ble så mye dekkslast. På «Børøysund» var det i tillegg en palle med det gamle pumpehuset som dekkslast. Hva skulle alt dette være godt for?

Etter ankomst til Risør ble det mye løfting og transport frem til det anviste teltet ved god hjelp av mannskap fra begge båtene. Kanskje ble det bare prating på standen eller kanskje ble det tid til å lage en modell. På en byggeplass i nærheten fant jeg noe 2"x4" som jeg tenkte jeg kunne lage en modell utav. I min skisseblokk hadde jeg mange år tidligere målt opp halegattet på Styrbjørn, og da var det en enkel sak å finne ut hva

jeg ville lage. Og så var jeg igang med modellsnekringen.

Besøkende ble det mange utav og samtalen mange, men halegattet tok mer og mer form. Det regnet mye den andre dagen og det var plass til mange under teltduken hos meg. Derfor ble noen samtaler veldig lange. Men standen var vellykket, jeg var fornøyd og modellen var ferdig så langt jeg kunne komme. Resten måtte gjøres i verkstedet når jeg var tilbake på jobb.

Mitt lille prosjekt var blitt lagt merke til og da jeg spurte formann Eivind om å få sende modellen til støping og påføre klubben en kostnad på en 5000 kroner, var svaret ja. Etter en måneds tid var støpestykket på plass i verkstedet på Sollerud og boring av de fire hullene og forsenking av disse kunne gjøres. Først ble det laget en pappmal av grunnflaten på halegattet. Deretter en tur ombord for å ta avtrykk av de fire hullene på pappmalen og deretter tilbake i verkstedet for å merke for boring. En sikker metode som alltid gir godt resultat.



Boring av hull.

På Akershusstevnet kort etter gjen- tok jeg presentasjonen av modellsnek- keryrket med et telt like ved rekka på «Styrbjørn». Den ferdige modellen og det ferdige støpestykket av halegattet var selvfølgelig med på høvelbenken, sammen med modellen av pumpa og det gamle pumpehuset. Besøket var mid- dels, men det ble mange gode samtaler.

Så var det tid for å forflytte «Styrbjørn» til verft i Drammen. Forskjellige omstendigheter gjorde at vi skulle slepes. Halegattet og nødven- dig utstyr ble lastet ombord, og så var turen igang. Det gamle gattet hadde et mellomlegg på 1" trevirke mellom rekka og støpejernet. Et tilsvarende

emne med eik var tatt med og under turen ble dette tilpasset over og under med høvel og kniv slik at det var god kontakt i begge fugene før boring ble foretatt. Boltehodene på det eksiste- rende halegattet var smidd og hadde en fin buet topp og undersiden passet fint ned i forsenkingen. Slike bolter var for- beredt også for det nye og før vi ankom Drammen var halegattet ferdig mon- tert. Nå er to av boltene tatt ut igjen for litt omarbeiding, men gattet er i aktiv bruk som bildene viser. Den nyoljede eikeklossen er det eneste som klart viser at her er noe nytt. Ta en titt og tenk på denne historien neste gang du hilser på «Styrbjørn».



Ferdig montert.

Det skjer i Bergen

Bergen vil være et eldorado for fartøyvernere denne sommeren.

**6. juni er det oppvarming med Kystens dag og Torgdagen,
senere i juni inviterer «Stord I» til 100-årsfeiring og
i august er det Fjordsteam.**

D/S «Stord I» 100 år!

D/S «Stord» blei levert fra Laxevaag Maskin & Jernskipsbyggeri til Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD) den 21. april 1913.

Skuta gjekk i ruter for HSD heilt fram til 1969 og ruteområde var Bergen–Stavanger, Bergen–Sunnhordland og Bergen–Hardanger.

Det er naturleg at 100-årsjubileet vert markert i det tidlergare ruteområdet til skipet. Hovudarrangementet blir i Bergen den 22. juni ved Shetland-Larsen brygge. «Stord I» vil få den mest sentrale plassen ved brygga og inviterte veteranbåtar vil omkransa jubileumsskipet.

Den kjende og kjære båtentusiasten, Dag Lindebjerg, skal lede seremonien. Det blir helsingar frå representantar for veteranbåtmiljøet og offentlege instansar med fleire. Også litt underhaldning frå scene på kaien. Ope skip for omvising.

Neste jubileumsarrangement blir i Leirvik, Stord, dagane 27.–30. juni. D/S «Stord I» vil blir feira under arrangementet «Stordfest 2013».

Jubileumsbåten vil også vera til stades på Tysnesfest 13. juli og på Halsnøyfestivalen 19. og 20. juli. Frå 24. til 30. juli skal ho etter planen gå i «rute» i Hardanger under konseptet «Den kulturelle fjorden». Sjølsagt vil ho og delta under Fjordsteam Bergen 2013 i dagane 1.–4. august.

Meir detaljert plan for jubileumsopplegget vil koma i neste nummer av Dampskipsposten i mai.

Harald Kvinge

Fjordsteam 2013

Brosjyrer og innbydelser er sendt vidt ut og komiteen venter med spenning på påmeldingsskjemaer.

Suksessene fra 2000 og 2005 blir gjentatt og forsøkt forbedret.

Den 31. juli, kvelden før åpning i Bergen, blir det samling sør og nord for Bergen og felles seilas med anløp av dampskipskaier underveis til åpningen den 1. august.

Fra Nederland kommer en helt nybygd dampbåt på 27 meter. For de

som er glad i gamle hurtigruter blir det et høydepunkt når M/S «Lofoten» ankommer Vågen i sørgående lørdagen kl. 14.30.

Det blir stor satsing på kultur, både

med konserter og cabareten «Uteseileren» med Helge Jordal i hovedrollen. Det er bare å følge med på www.fjordsteam.no og gle seg.

Øyvind Konglevoll

FORELØPIG UTKAST



Fjordsteam 2013

Kultur • nostalgi • klenodier • samferdsel

www.fjordsteam.no

NORHEIMSUND, LEIRVIK, BEKKJARVIK, TYSNES, OVÅGEN, EIVINDVIK: 31. JULI



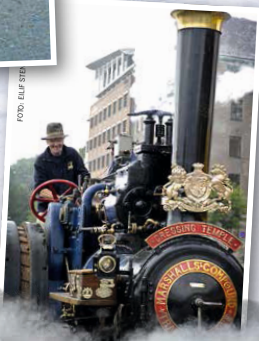
FOLKEFEST PÅ SJØ OG LAND

Bergen 1.–4. august 2013



HURTIGRUTEN

Bergens Tidende



Postboks 587 Sentrum, 5806 Bergen | www.fjordsteam.no | 0047 99 32 20 13 | post@fjordsteam.no

Kurs

for fartøyvernere

I «Nasjonal verneplan for fartøy 2010–2017» som Riksantikvaren har utarbeidet, er kunnskapsbehovet beskrevet, og det er foreslått flere tiltak for å øke kunnskapen. Et av dem er naturlig nok kurs for fartøyvernere. Nå har både Riksantikvaren og Norsk forening for fartøyvern (NFF) startet opp.

Tekst: Georg Jensen. Foto: Ann Berith Hulthin, NFF

Riksantikvarens kurs Riksantikvaren holdt sitt miniseminar i Trondheim i slutten av november, i god tid før fristen til å søke bidrag. Målgruppen var eiere av vernede fartøyer i Trøndelag, og det var bare ett fartøy som ikke var representert. I seminaret fikk deltagerne kunnskap om Riksantikvarens oppgaver og hvordan direktoratet kan bistå ikke bare med penger, men også, og like viktig, med veiledning. Videre ble de formelle sidene ved søknader, restaurering og dokumentasjon gjennomgått. Forelesere var hentet fra Riksantikvarens egne rekker, i samarbeid med Hardanger fartøyvernssenter. Også NFF bidro med informasjon om organisasjonen. Dette var altså et «teorikurs», med vekt på de formelle sidene av fartøyvernet.

Tilbakemeldingene har vært udelte positive, og behovet for slike teorikurs ble ytterligere dokumentert i møte med Kulturminnefondet. Erfaringen til KMF er at fartøyeiere utmerker seg ved å skrive de dårligste og mest mangelfulle søknadene. Det fører naturlig nok til avslag.

Fartøyvernforeningens kurs

Fartøyvernforeningen arrangerte et tre-dagers kurs ved fartøyvernssenteret i Gratangen i begynnelsen av november. Fra programmet ser vi at temaene naturlig nok var planlegging og gjennomføring av et restaureringsprosjekt. Her ble vurderingen av et prosjekt tatt opp: hva må gjøres for å sette båten i stand, hvilke ressurser har vi, hvilken historie kan den fortelle, i sum: Er prosjektet liv laga? Om svaret er ja, kommer så



Deltagere på Fartøyvernforeningens kurs på befaring ombord på skandferkutteren «Folkvang» fra 1911. Den ligger nå i slipphallen for utbedring av råteskader.

utfordringene med å organisere arbeidet, engasjere frivillige, skaffe penger. En viktig del er å skaffe spesialkompetanse, den kunnskapen som er nødvendig for å bestille, overvåke og styre økonomien i et prosjekt. Dokumentasjon av alt arbeid er naturlig nok også en viktig del.

Forelesere var fagfolk med erfaring i restaureringsprosjekter, både fra «Anna Rogde», «Svanen» og «Colin Archer», foruten krefter fra fartøyvernsentrene i Gratangen og Hardanger.

Kommer det flere kurs?

Allerede i mars kommer neste kurs, da arrangerer Hardanger fartøyvernssenter «Fjordabåtseminar». Tema for seminaret er dokumentasjon. Foreleserne vil blant annet ta for seg dokumentasjon av stålkonstruksjoner, trekonstruksjoner i stål båter og ikke minst systemer for å få et godt resultat. Spesielt interessant vil det da være at fartøyvernssenteret i

Gratangen forteller om sine erfaringer med laserscanning. Forelesere kommer fra Riksantikvaren og alle de tre fartøyvernsentrene.

Riksantikvaren opplyser at det er foreslått kr 300.000 i årets budsjett til oppfølging av fartøyvernplanen. Når tildelingsbrevet foreligger i løpet av februar, vil endelig plan for kurs i løpet av året bli fastsatt. Samordning med NFF kan da være aktuelt. Riksantikvaren ser behovet for å nå ut til flest mulig fartøyeiere, særlig de «ferske» som ikke er medlemmer av NFF. For å nå flest mulig, er kurs på en ettermiddag / kveld optimalt. De større kursene, fredag til søndag, begrenser muligheten for mange til å delta.

NFF ønsker også å bidra til økt kompetanse hos frivillige fartøyvernere sier generalsekretær Ann Berit Hulthin. Foreningen arrangerer for eksempel en årlig landskonferanse på Gardermoen i februar hvor tema i år er formidling.

Kysten rundt

Små og store nyheter, hva som har skjedd,
eller skal skje i miljøet.

Dåfjorden slipp

Dåfjorden slipp har lang røynsle fra istandsetting og vedlikehold av stålskip. At slippet har tileigna seg kompetanse innan klinking av stål har vore heilt avgjerande for å kunna stetta krava om antikvarisk rette metodar i det praktiske fartøyvernet på Vestalndet.

Daglig leder Geir Røssland opplyser at følgjande båtar ligg ved slippet midt i januar 2013:

- M/S «Midthordland» (1947):
Reparasjon av skott, spant og hudplater i akterskipet.
- M/S «Riskafjord II» (1864):
Skifte av spant og hudplater i forskipet.
- D/S «Stavenes» (1909):
Tilbakeføring maskinrom og klargjering for kjele og dampmaskin.
- M/S «Granvin» (1931):
Ligg ved kai og ventar på våren og vårpuss.



«Folgefonn» har fått «vernebygg». Foto: Hardanger Fartøysenter.

- M/S «Tysnes» (1930):
Ferdiggjering av stålarbeid i
akterskipet våren 2013.

Hardanger fartøyvernssenter

Hardanger fartøyvernssenter har sidan 2005 utført istandsettingsarbeid om bord i D/S «Stord I» (1913). Denne vinteren og våren er det istandsetting av 2. plass salongar for damer og herrar og 2. plass sovelugarar for damer og herrar som skal gjerast ferdig. Med det vil alle dei større innreiingsarbeida vera utført og skipet er klar for jubileumssesongen 2013!

M/F «Folgefond» (1938) ligg også ved senteret og over tid skal ferja tilbakeførast til fordums prakt!

«Kysten» er tilbake

Etter drøyt åtte års «forvaring» ved Bredalsholmen, var den tilbake i

Tønsberg 16. august 2012, til jubel fra de mange fremmøtte på Honnørbyggen, ved den faste kaiplass. I mellomtiden har selskapet skiftet navn fra A/S Jubileumsskipet til D/S Kysten A/S og fartøynavnet fått sløyfet 1-tallet bak navnet, og ført tilbake som det engang var.

Det ble et uventet høyt kostnadsnivå som altså forlenget oppholdet ved Bredalsholmen. Det trengtes samtidig sin tid å styrke organisasjonen til bedre å møte utfordringene man står foran. Da skuta var 40 år, gikk den i 1949 inn til TMV for en større ombygging etter både krigens og tidens tann. Nå har skipet passert de 100 og det er ikke mere enn rett og rimelig med ny og grundig oppgradering.

Skroget er nå helt ship shape med vesentlig klinkearbeide. All innredning som måtte plukkes ned, er lagret og



«Kysten» tilbake i sin hjemmehavn. Foto: Arne Lannerstedt.

merket for å settes på plass igjen, samtidig med noe fornyelse. Det krever et nitidig arbeid og gode folk har meldt seg til dugnad for å kunne bistå parallelt med entreprisene.

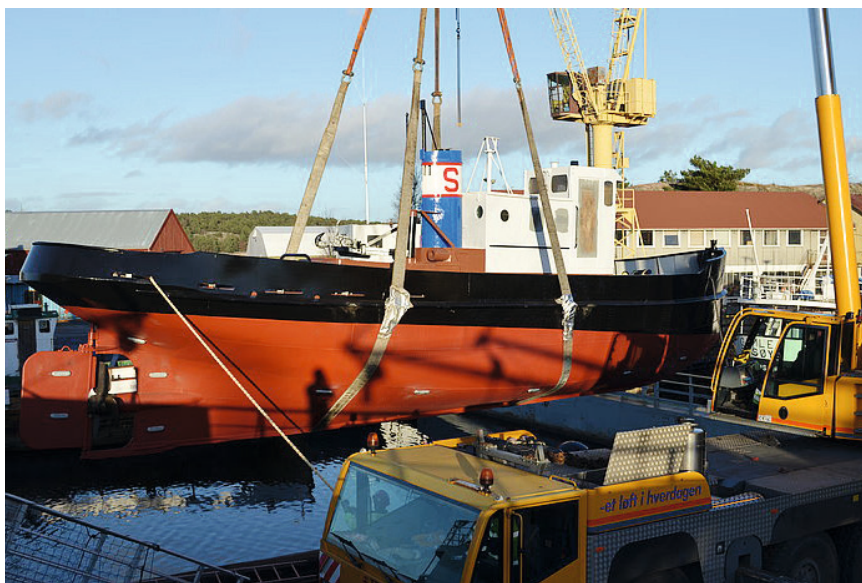
Skuta har en fortid som flaggskip i Trøndelag, til og med med flaggbelte i skorsteinen. Dette overdådige emblemet til et lokalrederi, skal etter sigende skyldes at en kaptein tidlig i selskapets tid nektet å heise sildesalaten og etter ny anmodning demonstrerte med å male det uoffisielle flagget på skorsteinen. Nå bæres hederen videre i Oslofjorden, med hjemmehavn Tønsberg.

Arne Lannerstedt

Bredalsholmen sliter

Fartøyvernssenteret på Bredalsholmen i Kristiansand sliter med å få oppdrag. Situasjonen er så prekær at styret har vurdert å legge ned bedriften.

De venter nå spent på tildelingene fra Riksantikvaren, andre oppdrag enn de som tilføres gjennom hans bevilgninger er det lite håp om. I løpet av februar/mars venter de avklaring av dette. Etter at «Hestmanden» og «Kysten» ble levert har det vært få og små oppdrag, og en del ansatte er fortsatt permittert. Nå ligger bare «Fredrikshald» i dokka. Arbeidene på den er kalkulert til 10–11 millioner, og hittil er om lag en tredjedel utført. Videre fremdrift er også her avhengig av Riksantikvarens tildelinger. At også «faste kunder» svikter ser vi når skoleskipet «Sørlandet» sist sommer gikk helt til Tyrkia for 5-års klassing og reparasjon. Da var både Bredalsholmen og Hardanger fartøyvernssenter underentreprenører for klinkearbeider og dekkslagging.



Fra sjøsettingen på Bredalsholmen 15. november 2012. Foto: Thomas Olsen, BDF.

Bredalsholmen på You Tube

Nå kan vi se klinkelhåndverk fra Bredalsholmen på You Tube. Via verftets hjemmesider kan du finne en snutt med klinkelhåndverk og tidligere oppdrag.

Slepebåten «Fix» ferdig fra Bredalsholmen

Etter at den tradisjonsrike taubåten var solgt til Sverige på 1990-tallet, ble den like før tusenårsskiftet kjøpt tilbake til Fredrikstad med tanke på restaurering. Istandsettingen på Bredalsholmen kom i gang høsten 2008, da Inge Stensland, Milorglederen fra Slepebåtaksjonen, forærte en større sum penger til opprustning av fartøyet. Det er bygget ved Fredrikstad mekaniske verksted i 1891 og var med på aksjonen i Østfold vinteren 1945, da 11 slepebåter og en bergingsbåt ble kapret og ført til Sverige.

Båtens tilstand var forholdsvis dårlig, og restaureringsarbeidene ble derfor tidkrevende. I tillegg til selve skrogarbeidene måtte det også gjøres større arbeider i maskinrommet og med propellanlegget. Etter nærmere 4 år på Bredalsholmen ble fartøyet gjort sjøklar og fartøyvernsenterets arbeider ble slutført. Båten ble bl.a. malt i farger tilsvarende det den hadde i sin driftstid på 1980-tallet, med sort skrog, brunt dekk og blå skorstein. I november ble båten overlevert båten til eierne, Stiftelsen Slepebåten FIX, og fraktet tilbake til Fredrikstad. I hjemmehavnen vil de avsluttende arbeider på motor, innredning og tredekk bli gjort.

Thomas Olsen, BDF

D/S «Parat» fra 1868

I Norge er det kun seks gjenværende jernfartøyer bygget før 1870. Agder er heldig å ha to av disse, D/S «Bjoren» som seiler som veteranskip på Byglandsfjorden, og «Parat» som siden 2004 har ligget til kai i påvente av videre beslutning. Håpet har lenge vært å restaurere skipet tilbake til originalversjonen, men et slikt prosjekt vil være avhengig av at vi klarer å oppspore KMMVs tidlige byggetegninger. Dette ser for tiden mørkt ut. Vi har derfor begynt å tenke alternativt. Hva med å konservere den originale jernkonstruksjonen og sette den på land som en industriskulptur? I byer som Trondheim og Moss har de vært flinke til å synliggjøre tidligere industri i havneområdene. I Trondheim står to kraner fra det tidligere Trondheims mekaniske verksted, midt i restaurantområdet. I Moss står en to meter høy smihammer, en 4,5 meter høy tank og et stort tannhjul og vitner om det tidligere Moss verft. I Kristiansand vil snart det gamle KMMV-området bli fornyet. Et skip fra verftets gründerperiode blant nybyggene på det gamle verftsområdet vil være en spennende måte å formidle byens historie på.

Fartøyvernsenteret har som eier av båten, søkt om støtte fra Fylkeskonservatoren til å kartlegge konstruksjonen og utrede alternativene. Vi håper vi i samråd med Fylkeskommunen kan ta en avgjørelse i første halvår av 2013.

Thomas Olsen, BDF

Sundbåt i Kristiansund

Hvorfor bygger vi kopier? Er det for å oppleve fortiden på ny? Er det for å lære gamle teknikker og ferdigheter? Ofte begge deler. Magnus Andersen, som seilte «Viking», en kopi av Gokstadskipet, til verdensutstillingen i Chicago i 1893, var vel en av de første. Senere er det bygget et utall kopier, med nesten like mange grader av autenticitet. En av de nyeste er kopi av en sundbåt i Kristiansund.

Tekst og foto: Arne Lannerstedt

Veteransksipsflåten
Utviklingen av fartøyvernet har pågått i flere etapper fra de første tiltak for å berge de siste gjenværende dampskipene, da innen overkommelig størrelse. Det var den gang ingen annen instans enn Norsk Sjøfartsmuseum som var kontaktkilden, der direktør Molaug også brant for saken og brukte sitt kontaktnett til at Norsk Veteranskipsklub skulle sikre «Børøysund», men at det da måtte bli med det ene skipet på sjøsiden, i tillegg til «Skibladner» og slepebåtene på Halden-vassdraget.

I ettertid har både flere og større skip kommet på bevaringslisten. Det fortsatte blant annet med å anskaffe

ombygde fartøyer og føre dem tilbake til fordums prakt og gå enda lenger ved å gjenoppbygge vrak på samme måte som det gjøres med veteranbiler. Den museale utviklingen er noe misforstått, for intensjonene går ikke bare på å fremme fartøyene, men også hele miljøer med opplevelsesformidling. Med fleksible muligheter til å holde fartøyene i operativ stand, må man da huske på at også rekonstruksjoner må utføres av folk med innlevelse og kunnskap. Som nok et utspill, presenteres her et nybygg.

«Framnæs» av Kristiansund

Navnet skriver seg ganske riktig fra Oslo, der noen toveismanøvrerte dampferger trafikkerte mellom bysiden



Foto fra prøvetur i Moss 1908, da med Eureka benzinmotor.



Den nye sundbåten, litt større fribord og med skorstein.



Elegant interiør. Nå med tverrstilte benker og bord i stedet for langbenker.

og Bygdø i perioden fra 1898 til 1956. Det ble noe uttynning i «Framnæs»-flåten inntil de to siste ble byttet ut i 1956.

Den første var en lett brukt ferge fra Djurgårdstrafiken i Stockholm som ble modell for de neste norskbygde, fem i alt, samt en åpen sommerutgave til jubileumsåret 1914. Uttynningen begynte allerede etter en konkurs i 1916. To ferger ble solgt til Bergen der de fikk navnene «Oldernæs» og «Uren». Den tredje gikk til Kristiansund og beholdt navnet «Framnæs 3». Denne var levert som byggenummer 1 ved Moss Værft i 1908, var mindre enn de øvrige for å supplere trafikken i de kongelige farvann mellom Dronningen brygge og Oscarshall slott. Den ble utstyrt med en Eureka benzinmotor som tydeligvis ikke holdt mål og ble i 1912 skiftet ut med en compundmaskin.

I mai 1917 seilte den så rundt kysten med sin ringe 35 IHK maskin. Ved ankomsten slo det flere at denne kassa ville bli tatt ved første vindkast, men den skulle vise seg å være sjøsterk nok til å ta alle tre anløpene mens de andre

sundbåtene måtte ligge på været. Den ble den mest populære av sundbåtene og sårt savnet etter at den ble tatt ut av drift i 1951.

Så langt gikk det at tannlege Trond Myrhaug, bosatt i Oslo, tok initiativet til å bygge en ny ferge så nær opptil originalen som forskriftene tillater. Det ble studert og utredet mange detaljer i løpet av 18 år, og det ble en god dialog med Skipskontrollen som øverste instans. Klevseths båtbyggeri på Halså, nord for Kristiansund, sto for byggingen. Også denne har fått motordrift, en Volvo diesel. Den gamle dampmaskinen med fyrbar kjele er satt om bord, men ikke tilkoblet akselen. Den originale dampfløyta er på plass og maskintelegrafene er fra «Framnæs 4».

Det ble stor jubel og nærmest byfest under innvielsen 16. juni i fjor. Eier og stiftelsen Framnæs og driftsavtale er gjort med det kommunale sundbåtselskapet. I rutetrafikk vil den trekke flere reisende og noen kommer som tilreisende for å oppleve fergen. Det vil også måtte bli charteroppdrag inni mellom. En god fremtid for båt og by.

Fartøyvern på engelsk

«National Historic Ships» er en rådgivende organisasjon for fartøyvern i Storbritannia. Den har utgitt håndbokserien «Understanding Historic Vessels». Dette er svært nyttige bøker for alle som driver med fartøyvern, særlig dem som er i oppstartfasen.

Tekst: Georg Jensen. Foto: National Historic Ships

Fartøyvern i Storbritannia
I mange britiske havnebyer finner vi gamle skuter som forteller nasjonens historie, om imperietiden, tunge krigsår og fremragende skipsbyggingsindustri. De fleste kjenner vel «Cutty Sark» og HMS «Belfast» i London, Nelsons «Victory» i Portsmouth og det tidligere kongeskipet «Britannia» i Edinburgh. For noen numre siden hadde Dampskibsposten også en artikkel om «Great Britain» i Bristol.

Dette er bare noen eksempler. Registeret «National Register of Historic Vessels» (NRHV) omfatter mer enn 1 000 fartøyer, blant disse er noe over 200 «Designated Vessels», fartøyer av stor historisk verdi. De ypperste 60 av disse igjen er regnet som

«Core Collection», altså en slags nasjonalskatter. De vi ramset opp i innledningen er naturlig nok blant disse. Det eldste bevarte britiske skip er Nelsons «Victory» fra 1765. Omkring 1830 var det uttjent og skulle hugges, men ble bevart som et minne om det betydningsfulle slaget det var med å vinne.

Bortsett fra «Victory» var fartøyvern i mange, mange år et fremmedord. I 1930-årene ble lokale båttyper registrert, delvis etter mønster av hva som ble gjort i Skandinavia, for eksempel Bernhard Færøviks oppmålinger her i landet. På slutten av 1940-tallet var det spredte forsøk på å holde tradisjonelle skip i drift, så som Thames barges og Norfolk wherries, begge seilende lektre på henholdsvis Themsen og Norfolk Broads. Den senere historien er mye

lik vår: Entusiaster reddet noe av det som var ved å forsvinne, og som var overkommelig. Den nåværende samlingen er altså bare i liten grad resultat av planmessig sikring av et representativt utvalg. Den er «det som var igjen».

Håndbokserien

«Understanding Historic Vessels» har tre deler:

1. Recording Historic Vessels
2. Deconstructing Historic Vessels
3. Conserving Historic Vessels

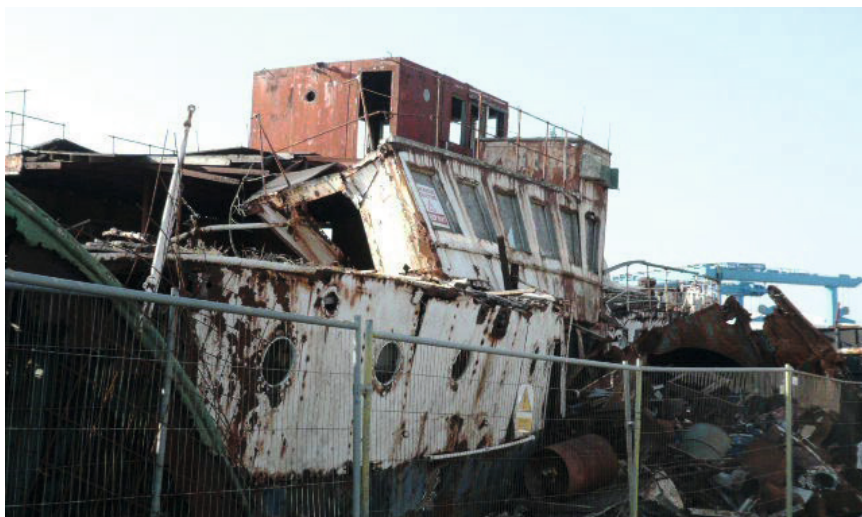
De to første er hefter, hvert på omkring 40 sider. De er ikke trykket, men ligger på internett, klare til å lastes ned. Den siste, hoveddelen i verket, er en rikt illustrert og oversiktlig bok.

Den første delen tar for seg dokumentasjon av et fartøy, altså hva vi må vite for å kunne svare på det første

spørsmålet i Barcelona-charteret. Det er nevnt tre hovedtyper av dokumentasjon:

- Skriftlig materiale, som byggetegninger, dokumenter fra forskjellig hold, fotografier, ulike omtaler, alt fra båtens aktive liv, eller frem til bevaringsarbeidet starter.
- Muntlig materiale, i form av intervjuer, skriftlig eller på lydbånd, av mennesker som på en eller annen måte har hatt et forhold til båten.
- Tegninger, fotografier og beskrivelser laget som forarbeid for bevaringen av fartøyet, eller underveis i bevaringsarbeidet.

Dokumentasjonen skal gi grunnlag for å vurdere hvor viktig det er å bevare nettopp dette fartøyet. Er det det eneste gjenværende av sin type, har det en spesiell historie, viser det en spesiell teknisk utvikling? I sum: Hva skal det ferdig restaurerte skipet fortelle oss?



Det å komme på en liste over verdifulle fartøy er ingen garanti for vern. Hjuldamperen «Ryde» fra 1936 i «opplag» på Isle of Wight.

Det andre delen

har det rare ordet «dekonstruksjon» i tittelen. Det betyr også det vi tror, å plukke et fartøy fra hverandre. Dette kan være aktuelt når andre bevaringsmåter ikke er mulige eller tilstrekkelige, for eksempel for å stanse tæring. På mange sjøfartsmuseer finner vi salonger, lugarer eller andre rom fra skip som er hugget opp. De kan fortelle om sosiale

forhold, byggemåter, materialbruk eller håndverksteknikker. Om vi slik tar vare på deler av et fartøy, og for eksempel beslag, maskindeler og annet som er utslitt og må erstattes av nytt, da kan vel også det kalles dekonstruksjon. I dette nummeret har vi en artikkel om «Rjånesferga». Den er dokumentert, og til en viss grad dekonstruert.

Hoveddel, Conserving Historic Vessels

I bevaringskretser har det vært brede diskusjoner om mål og metoder for å reparere, restaurere og bevare. På den ene siden har vi museumsfolk med sin historisk-faglige bakgrunn, på den andre siden entusiaster, ofte med inngående kunnskaper i det å drifte og vedlikeholde et fartøy. Dette har ført til prosjekter med vidt forskjellige tilnærmingsmåter og vidt forskjellige

National Historic Ships (NHR)

Et rådgivende organ dannet i 2006 på offentlig initiativ. Det gir råd til myndigheter, til eiere av historiske fartøyer og andre om alle sider av fartøyvernet. Noe av denne veiledningen finner vi i de tre bøkene som har samletittelen «Understanding Historic Vessels». NHR fører registeret «National Register of Historic Vessels». Det gir også i noen grad økonomisk støtte til verneprosjekter.

The Maritime Heritage Trust

En sammenslutning av de tidligere «The Maritime Trust» og «Heritage Afloat». Den er det britiske motstykket til vår fartøyvernforening, likevel med den forskjell at det ikke er fartøyer, men enkeltpersoner, foreninger, museer og bedrifter som er medlemmer. Arbeidsområdet er i hovedsak det samme som fartøyvernforeningen.

resultat, både når det gjelder grad av autentisitet, mulighet for drift og formidlingsevne.

Denne boka er i første rekke skrevet for entusiastene, de som ser det som en oppgave å ta vare på noe mange kan ha glede av. De rekrutteres som regel fra miljøer som er godt kjent med fartøyer. De vet at et vanlig fartøy driftes ut fra driftens krav, ikke fartøyets krav. I bevaringsarbeidet snus dette. Driften

blir ikke noe mål i seg selv, den er bare en av flere måter å bevare på. Fartøyet er altså det autentiske, det vi ønsker å ta vare på. For å lykkes i dette må også tenkemåten snus, og det er en slik snuoperasjon boka i stor grad beskriver.

Boka er et forsøk på å samle erfaringer fra 30 år med fartøyvern. En erfaring er hvor viktig det er å skape en felles forståelse av, og om mulig enighet om, en del sentrale definisjoner og prinsipper, slik de i stor grad fremgår av spørsmålene i Barcelona-Charteret. Med en slik forståelse er det lettere å se konsekvensene av de valgene vi tar. Velger vi løsninger som gir gode driftsmuligheter, må vi ofte gi avkall på formidlingsmuligheter, mens enkelt vedlikehold kan gå på bekostning av det autentiske.

Boka er utformet som et «flytdia-

gram» hvor hele bevaringsprosessen gjennomgås trinn for trinn, og hvor svaralternativene leder til nye spørsmål samtidig som de viser veien videre. Hvert av de i alt ni punktene i flytdiagrammet har sitt eget kapittel. Her er det også omtale av prosjekter som belyser spørsmålene som stilles. En oppsummering i slutten av hvert kapittel gjør lesningen enklere og stoffet mer tilgjengelig.

Flytdiagrammet starter med det provoserende spørsmålet: Er dette noe å ta vare på? Det å bevare et fartøy krever så mye arbeid (i første rekke frivillig arbeid) og penger at vi må være sikre på at skuta er verdt det. Er den så unik som vi tror, så autentisk som vi tror, kan den fortelle en så interessant historie som vi tror? For å kunne svare må vi ha en dokumentasjon, slik det er beskrevet tidligere. Videre må

målet for arbeidet beskrives, sammen med omfanget av arbeidet og en strategi for hvordan målet kan nås. Her er det viktig å beskrive båtens spesielle kvaliteter, de som er hovedgrunnen til bevaringen og som vi ikke kan gi avkall på, hverken på grunn av enklere drift eller for å oppfylle forskriftskrav. I strategien må det også ligge en oversikt over nødvendige arbeider og hva det vil koste, sammen med en oversikt over de øvrige ressursene vi må frem-skaffe. Det kan være tilgang på frivillige, på verkstedtjenester og på fagpersonell med nøkkelkompetanse.

Kopibygging som bevaringsform er også tatt opp. Hvor aktuell en slik bevaringsform er, ser vi på alle de vikingskip og Colin Archer-skøyter som er bygget.

Planer for fremtidig drift og vedlikehold har også sitt kapittel. Hva skal skje med et fartøy etter at restaure-



Gjennomtenkte planer for vedlikehold er helt nødvendige i et bevaringsprosjekt. Dampyachten «Carola» fra 1898 løftes på land for svært påkrevet vedlikehold.

ringen er fullført? Skal det frakte passasjerer, i hvilket farvann skal det brukes, hvem skal bemanne det, hva sier Sjøvesenets kontroll? Hvilke rutiner, materialer og teknikker skal velges for vedlikehold? Viktige spørsmål som må gjennomtenkes tidlig i prosessen.

Det fremgår av mange referanser og sammenligninger at norsk fartøyvern ligger langt fremme, og på flere felt danner mønster for andre. Når det gjelder veiledning om bevaringsprinsipper viser imidlertid disse bøkene at vi kan ha mye å lære av andre.

Barcelona-charteret

Barcelona-charteret ble vedtatt i Barcelona i 2002 av «European Maritime Heritage» (EMH), en paraplyorganisasjon for foreninger og institusjoner som arbeider med fartøyvern. Norske medlemmer i EMH er fartøyvernforeningen, de tre fartøyvernsentrene og forbundet Kysten. Charteret angir prinsipper for vedlikehold og restaurering av historiske fartøyer som er i drift. Det er utformet på samme måte som tilsvarende UNESCO-dokumenter for bygninger og historiske gjenstander. I dokumentet finner vi ingen konkrete anvisninger for bevaring. Det sier i stedet hvilke spørsmål vi skal stille oss. I kortform kan det være:

- Hva er det vi har?
- Hvorfor er det viktig?
- Hva vil skje med det?
- Hva kan vi gjøre med det?
- Hvem kan hjelpe oss?

I Australia har de «Burra-charteret» for bevaring av sine fortidsminner. Det har en utforming som gjør at det ofte også brukes i andre land og i andre sammenhenger. Det er dette det er henvist til i «Understanding Historic Vessels».

Hvorfor er boka viktig?

Som det fremgår gir bøkene få svar, men stiller mange spørsmål. Slike spørsmål må vi også stille i vårt bevaringsarbeid. Entusiastene, amatørerne, altså stort sett vi fartøyvernere, har vår arbeidsform og våre standarder. Vi arbeider stort sett i den enden av skalaen som heter bevaring gjennom bruk. Da er det viktig å finne frem til idealer, forståelse og arbeidsmåter som sikrer fartøyene våre, slik at de blir bevart gjennom bruk, og ikke ødelegges ved forbruk. Boka kan hjelpe oss til å nå et slikt mål.



Med verneobjekter «store som hus» må omfanget av restaureringen vurderes nøye. «Unicorn» har ligget i reserve siden hun ble bygget i 1824 og har aldri vært rigget. Så sent som i 1967 var hun i veien for «fremskrittet» og det planer om å hugge henne.

Laserscanning

et nytt hjelpemiddel

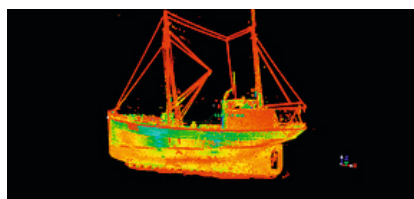
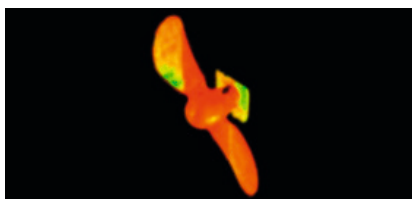
Man trenger ikke være gammeldags om man driver med gamle ting. Skal vi drive effektivt fartøyvern, må vi bruke rasjonelle hjelpemidler. Et nytt hjelpemiddel er tredimensjonal laserscanning, som har vært prøvet ut ved Nordnorsk fartøyvernssenter i Gratangen.

Tekst: Georg Jensen. Foto: Nordnorsk fartøyvernssenter

I presentasjoner av det mest moderne innen oljeteknologi har vi ofte sett en «film» som viser hvordan det kan se ut om vi vandrer rundt en stor installasjon og ser den fra alle kanter, både utvendig og innvendig. Poenget er bare at installasjonen ennå ikke er bygget. Hele «filmen» er bygget opp av informasjon fra datategninger. Ved å bruke denne teknologien i motsatt rekkefølge, kan en konstruksjon bli «datafotografert», og på grunnlag av disse dataene kan det lages både tegninger, bilder og en «film» der man

kan se konstruksjonen. Norsk institutt for kulturminneforskning, NIKU, har brukt metoden på bygninger med godt resultat. Fartøyvernssenteret i Gratangen ville se om metoden også var egnet for å måle opp fartøyer.

Tre fartøyer ble oppmålt. Ett sto lett tilgjengelig på utendørs slipp, altså ideelle forhold. Rundt et annet var det bygget opp stillaser som ga mye «støy» og gjorde båten vanskelig tilgjengelig. Et fartøy ble også scannet innvendig. Disse ulike arbeidsforholdene ga varierte erfaringer og en antydning av hvil-



ken tilrettelegging som er nødvendig. Oppmålingen går svært hurtig, ved gunstige forhold kan selve målearbeidet være unnagjort i løpet av et par timer. Nøyaktigheten er det heller ikke noe å si på, når det blir opplyst at for et av fartøyene ble det målt inn nesten 93 millioner punkter. Vanligvis måles bare en side. Utstyret må stilles opp på forhåndsplanlagte punkt langs, og i varierende avstand til skroget. Det settes også opp «fastmerker» på eller nær skroget, slik at scanneren skal «kjenne seg igjen» når den flyttes til en ny posisjon. Historiske spor, for eksempel skjevheiter eller slitasjemerker kan også komme frem ved metoden.

Utstyret som brukes er svært dyrt, og det er ikke mange som behersker

bruken av det. Det er også flere data-programmer som kan brukes, men alle er ikke like godt egnet. Som på andre felt innen slik teknologi, er det en rask utvikling av utstyr og spredning av bruken. Vi kan nok derfor regne med at metoden blir et viktig hjelpemiddel i løpet av få år, og at bruksområdet vil bli mye bredere. Likevel må vi ikke tro at alt kan gjøres med en datamaskin. Beskrivelser og fotografier vil fortsatt være en viktig del av dokumentasjonen.

Det er skrevet en fyldig rapport om oppmålingene. Den ligger på hjemmesidene til fartøyvernsenteret www.nnfa.no. På adressen <http://youtu.be/EuYfskNa35Q> ligger også en videosnutt fra arbeidet.



Scanning av kutteren «Fuglø», opprinnelig et jakteskrog fra 1877. Siden scanneren kommer så nær skroget, må den flyttes mange ganger. Når den arbeider må den stå helt i ro, derfor kan ingen gå på stillaset.

Smånytt

Litt av hvert, om stort og smått.

Ny film om «Hestmanden»

Senhøstes 2012 ble filmen om D/S «Hestmanden» lansert under tittelen «Hestmanden - the lucky ship». Filmen forteller den spennende historien om skipets dramatiske tid til sjøs.

Filmskaperne Steinar Endresen og Svein Færøvig arbeidet på prosjektet i 16 måneder før den ferdige DVDen forelå. Filmen ble meget godt mottatt, noe som også gjenspeiles i anmeldelsen i Fædrelandsvennen i form av terningkast 5. En visning på Sørlandets kulturelle storstue, Kilden Teater og Konserthus i januar, forteller også litt om interessen for historien som denne filmen er med på å skape.

Endresen og Færøvig kom over historien om «Hestmanden» ved en tilfældighet. Et tips om at skipet skulle sjøsettes på Bredalsholmen Dokk- og Fartøyvernssenter etter restaureringen, gjorde at de tok turen ut for å forevige begivenheten. Der fikk de for første gang høre flere spennende historier knyttet til skipet. Der og da ble ideen om en dokumentarfilm unnfanget.

Etter ca. 50 timer med intervjuopptak ble det lagt ned mye arbeid i hvilken form filmen skulle få. For å få

frem dramatikken, ble det laget flere tablåer med skuespillere. Dermed fikk filmen en slags dramadokumentarisk form. Personer med mye kunnskap om skipets historie stilte også velvillig opp. Hovedforteller og hovedkilde ble Gunnar Eikli. Han er rådgiver ved Vest-Agder Fylkeskommune og en kunnskapsrik og dyktig inspirator ifølge filmskaperne. Ved hjelp av historiske paralleller, autentisk materiale, tidsriktig musikk, tablåene og de dyktige fortellerne, ble filmen underholdende og informativ.

Filmen om «Hestmanden» har spilletid på 53 minutter og er produsert av Filmreflex.com. På hestmanden.com kan du se klipp fra filmen og bestille DVD.

Faktaark, en nyttig kunnskapskilde

Fartøyvernssentrene har i et par år utgitt informasjonsark med råd om praktisk fartøyvern. Arkene skal først og fremst gi råd og tips angående vedlikehold av eldre tre- og stålfartøy, men vil også omhandle antivariske rettesnorer, tekniske beskrivelser, brukerveiledninger og lignende.

Faktaarkene er utarbeidet i samarbeid mellom de tre fartøyvernsentrene på oppdrag fra Riksantikvaren. Det er meningen å publisere nye tema med jevne mellomrom. Arkene er korte (1-2 sider), lettfattelige og inneholder praktisk informasjon som fartøyeiere og andre interesserte kan ta i bruk. Eiere og brukere av eldre og vernede fartøyer oppfordres til å henvende seg til fartøyvernsentrene med forslag til temaer til informasjonsarkene. De arkene som hittil er kommet, dekker et bredt felt av arbeidsoperasjoner. Arkene kan lastes ned fra de tre fartøyvernsentrenes hjemmesider.

Det er Dejlign å være norsk i Danmark

Dette er en sørgelig tragikomisk historie om byråkratiets uransakelige irrganger og konsekvenser. Den handler denne gang ikke om norsk byråkrati, men om hvordan dette kan være i våre hyggelige danske naboers land.

Sist sommer gikk årets sommertur med D/S «Børøysund» til Danmark, via den flotte svenskekysten. Vi skulle til Æbeltoft for å delta i et maritimt stevne der, en gjengjeld for at danske fartøy hadde vært på tilsvarende stevne i Norge.

Grunnet dårlig vær i Kattegat kom vi oss beklageligvis ikke til Æbeltoft i tide til å delta i stevnet. Vi anløp i stedet Grenaa før vi seilte videre til Ålborg, hvor vi holdt åpen båt for publikum. Tre av de som kom om bord var representanter for de danske Søfartsmyndigheter, de skulle foreta kontroll av skip og mannskap. Greit nok, et visst forholdsmessig antall båter

som anløper danske havner skal gjennom slik kontroll, og denne gangen var det vi som ble trukket opp av hatten.

I tre timer saumfarte de båt og papi-rer, oppførte seg høflig og korrekt, skrøt av det fine veteranskipet vårt og ønsket oss god tur videre. Litt småknurring var det over noen skjemaer, men ellers ingen om og men eller pålegg der og da.

Ut på høsten får vi plutselig innkal-ling til norsk politi for avhør, etter fore-spørsel fra dansk politi om bistand i krimi-nalsak. Og vår formann, Eivind, har et av sitt livs mest selsomme opplevelser av å sitte i lengere forhør hos politiet, som mistenkt i forbrytersk virksom-het. Og det er en grov forbrytelse som er begått: Vi hadde Jotunsertifikat for hvilke bunnstoffer som var brukt på skroget, men ikke de EU-kommisæriske skjemaer som gjelder i Danmark. Bunnstoffer og maling er riktige og lov-lige, men skjemaet er galt!

Eller som det står i klartekst i den danske «beskrivelse af forseelsen»:

Miljøministeriets bekendtgørelse om kompetente myndigheter og supplerende bestemmelser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordninger (EF) Nr. 782/2003 af 14. april 2003 om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe, samt Kommissionens forordninger (EF) Nr. 536/2008 af 13. juni 2008 om gennemførelse af artikel 6, stk. 3, og artikel 7 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 782/2003 om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe og om endring af denne forordning §9, stk 1, nr 3, jf. stk 5, ved forbindelse med havnestatskontroll den 17. juli 2012 i Aalborg Havn, 9000 Aalborg, at være

ansvarlig for at fartøyet «Børøysund» ikke var i besiddelse af AFS overensstemmelseserklæring, selvom skibet er omfattet af ovennevnte forordning nr. 536/2008 artikel 2 og derfor forpliktet til at medføre AFS overensstemmelseserklæring.

Saftige saker, og det er helt sant og riktig sitert.

Byråkratiet har antagelig gjort sine ting riktig. Men har de gjort de riktige tingene? Kunne en telefon til Sjøfartsdirektoratet i Haugesund oppklart det hele? Kunne de dagsverk som er brukt på saken vært bedre anvendt? Skaper en slik sak tillit og respekt for det arbeidet myndighetene gjør?

Enden på visa er at Norsk Veteranskibsklub er ilagt en bot på DKK 5.000,-. For det manglende skjemaet. Egentlig ikke en økonomisk katastrofe, men meget irriterende, og etter vår oppfatning, helt unødvendig.

Vi har protestert på boten, påberopt oss straff-friende rettsvillfarelse og appellert til rimelighet og sunn fornuft. Så får vi se hvordan det går.

Av hensyn til de involverte bringer vi inn bilder av hendelsene.

Rolf Nordby

AL «Atløy» leggst ned, Veteranbåtlaget Atløy vert oppretta

Den 1. januar 2008 trådte den nye samvirkelova i kraft. Dette medfører at organisasjonar som kjem under nemninga BA (begrensa ansvar) anten skal oppløysast eller omdannast til ei anna organisasjonsform frå og med 1. januar 2013.

Andelslaget Atløy kjem inn under

desse reglane, og styret har i haust difor sett ned ei arbeidsgruppe som har vurdert korleis ein skal organisere seg framover. Arbeidsgruppa har bestått av to representantar for Atløy med bistand frå revisorkontoret Deloitte.

Arbeidsgruppa har funne at organisering som foreining samsvarer mest med laget sin aktivitet fordi ein har eit felles mål om å ta vare på MS Atløy, noko som medfører mykje frivillig arbeid utan at eigarane har økonomiske fordelar av dette. Andelane kan gjerast om til medlemskap, og medlemmene vil ikkje få formue, gjeld eller juridiske plikter som følge av medlemsskapet. Ein annan fordel av organisering som lag/foreining er at ein på visse vilkår har anledning til å registrere seg i Frivillighetsregisteret med dei fordelane dette gir. Foreininga kan for eksempel melde seg som mottakar av grasrotandel og kan komme inn under reglane om momskompensasjon, som gjer at ein kan få attende meirverdiavgift frå staten sjølv om ein ikkje driv med avgiftspliktig verksemd.

Det er utarbeidd eit forslag til nye vedtekter (sjå www.atloy.no). Desse er dels ei vidareføring av vedtektene i Andelslaget Atløy og dels nye vedtekter som er obligatoriske for å registrere seg i Frivillighetsregisteret.

Endringane vil bli gjennomførde i løpet av vinteren.

Sander Ødelien

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/torjb@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

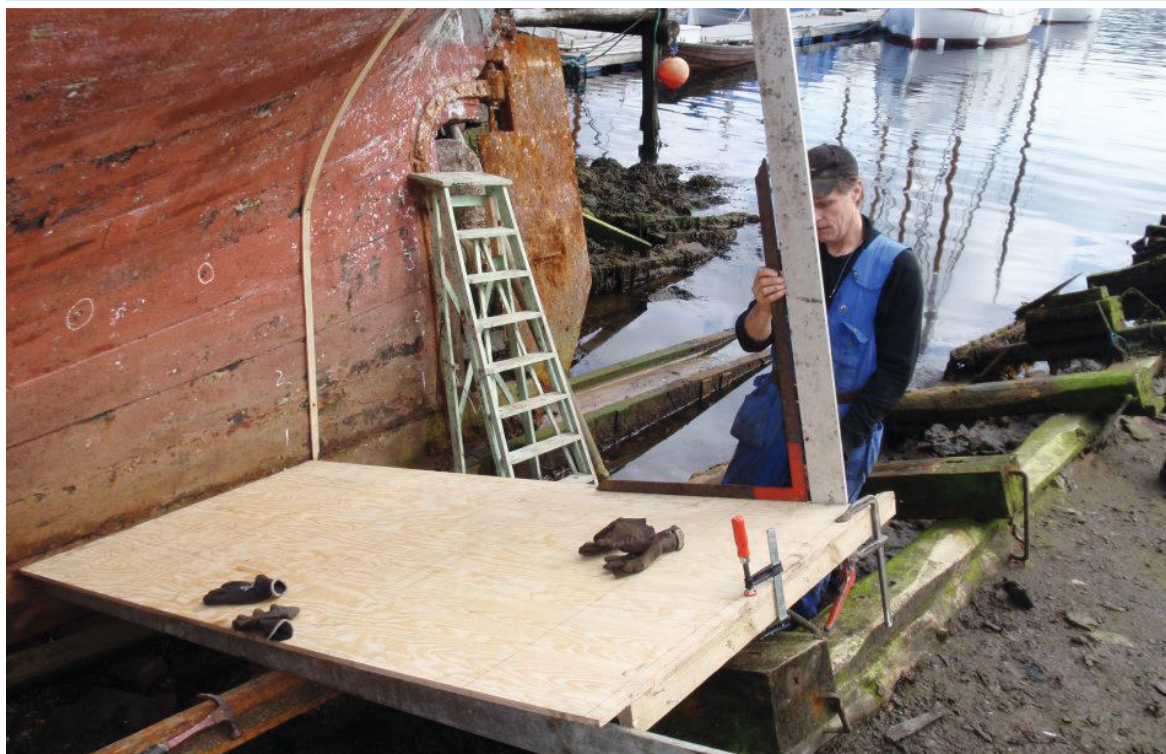
Kystmuseet i Sogn og Fjordane
Postboks 94, 6901 Florø
www.atloy.no/leiar@atloy.no
Kontaktmann: Leif Kvalvik, 412 52 909
Utleie: Sander Ødelien, 900 51 867

Ferjelaget «Skånevik»

Hamnegata 22, 5411 Stord
www.ferjelaget.no/www.ferjekiosken.no
skaanevik@ferjelaget.no
Leder: Øyvind Særsten
Tlf. 906 17 884

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 Kyrre Gustavsen opptatt med rengjøring av hullene i indre kondenserlokk på D/S «Børøysund». Her skal 320 messingrør festes med treplugger.

Bildet på baksiden er tatt under oppmåling av «Rjånesferga» før den ble hugget opp. Vi få et godt inntrykk av hvor arbeidskrevende manuell oppmåling er. Kontrasten til laserscanningen i Gratangen er stor.

Foto: Anne Alm Thorstensen, NVSK og Nordmøre museum.