

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

18. september 2013



Opplag 2 835
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar





4



7



28



30

INNHold

- 4 Formannen har ordet
- 6 Invitasjon til jubileum
- 7 «Stord I»
- 12 Gode vintrar med «Stord I»
- 16 Innredning av «Stord I»
- 22 Fjordsteam i Bergen
- 26 Slik var det da, Norsteam 2000
- 28 «Vulcanus»
- 30 Kysten rundt
- 34 Fjordbåtseminar
- 38 Smånytt
- 42 Fjordturer med «Børøysund»
- 44 «Eit skip heitte Stord...»
- 47 Redaksjonen, samarbeidende foreninger

Det er «Stord I» sitt år i år! Da er det naturlig at hundreåringen får det meste av oppmerksomheten i dette nummeret. Stiftelsen D/S Stord I skal feire jubileet i Bergen i juni sammen med de øvrige veteranbåtene i distriktet. Senere på sommeren, i august, går Fjordsteam av stabelen. Da vil veteranskip og båter fra fjern og nær innta Bergens vakre havn. Sommerens begivenheter vil vise hvilken kraft det er i det frivillige fartøyvernet og hvilken betydning enkeltmenneskers innsats har for å bevare en viktig del av vår historie.

Formannen har ordet

D/S «Stord» i 100 år!

Tekst: Arne Sundal, leder i Stiftelsen D/S Stord I. Foto Harald Sætre

D/S «Stord I» feirer sitt 100-årsjubileum i år! Jubileumsskipet har betydd mye for mange i sine ulike faser og funksjoner: D/S «Stord», M/S «Stord», losjiskipet «O.T. MOE» og til sist veterandampskipet «Stord I». Skipet har hatt flere eiere: Først Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap, som fikk bygget skipet i Bergen i 1913, så Blå Kors og sist som veterandampskip, først Veteransklubbens Fjordabåten og fra 2006 Stiftelsen D/S Stord I.

Jeg har hatt det ærefulle vervet å være den første leder av Stiftelsen D/S Stord I's styre og med det daglig leder for denne. Det er med stolthet på egne og alle involverte i prosjektet D/S Stord I's vegne vi i år kan feire skipets 100-års jubileum. Ikke minst fordi skipet nå er restaurert over flere dekk; hoveddekk, shelterdekk, brodekk, promenadedekkk og balustradedekkk. På nederste dørk har vi den restaurerte og vel fungerende hoveddampmaskinen med

sine tilhørende damp hjelpemaskiner på rekke og rad.

Det istandsatte skipet er resultat av dugnadsinnsats fra lagets medlemmer og verkstedarbeid utført av profesjonelle verft som Mjellem & Karlsen, Bergen Mekaniske Verksted (BMV) og Hardanger Fartøyvernssenter. Som daglig leder har jeg opplevd et godt og givende teamarbeid med våre dugnadsfolk – ved uegennyttig innsats for å ta vare på den maritime kulturskatten som D/S «Stord I» er! Dette gjelder de mange som har stått på siden 1980 og de som er kommet til under veis. Skipet har i jubileumsåret en besetningsgruppe og drifts- og vedlikeholdsgruppe som vil seile og ta vare på skipet.

Utfordringene så langt har vært mange, men problemer er blitt løst under veis. Spørsmålet om å skaffe penger til prosjektet har hele tiden vært overordnet. Hva kan settes i gang og hvilken fremdrift som kan ventes? Hvem har den samme innstilling som



På vegne av sponsorene fikk skipsreder Wollert Hvide æren av å avduke navnet 22. juni 2005

oss om å ta vare på «Stord I» som maritimt kulturminne? Hvem vil være med og støtte prosjektet med kontanter? Fra den tid jeg har vært involvert i restaureringen og gjenoppbyggingen – det vil si fra rundt 2003 – har prosjektet i rene penger passert kr 22 mill, og i tillegg kommer enorme mengder dugnadstimer, samt naturalia som er blitt gitt til oss. Av midlene som er kommet inn er ca 60% fra det private næringsliv. Jeg vil rette en stor takk til disse og en spesiell takk til Seatrans AS, Grieg Foundation, Sparebanken Vest/Visjon Vest, UNI Stiftelsen, Eckbos Legater, Kavliefondene og Vestenfjeldske Bykreditt. Uten deres medvirkning og positive støtte hadde ikke dette prosjekt vært mulig å få gjennomført.

Av de offentlige er det Riksantikvaren, Norsk Kulturminnefond, Hordaland Fylke og Bergen Kommune som

har bidratt. Stor takk til dem også. Problemet med offentlige tilskudd er at de er lite forutsigbare. Det fører til vanskelig planlegging og ujevn framdrift for prosjektet.

Det har vært en enorm oppgave å få dette til. Jeg vil derfor takke alle og enhver som hver på sin måte har medvirket til at vi er kommet så langt med D/S «Stord I».

Det er mitt håp at D/S «Stord I» vil få den posisjon skipet fortjener som lokalt og nasjonalt maritimt kulturminne. Det fordrer at lokale og sentrale myndigheter gir skipet rammevilkår for eksistens som veteranskip. Rammevilkår som er slik at den personlige entusiasmen vil holde seg blant de engasjerte og vokse med flere til en bærekraftig interessegruppe som sammen med Stiftelsen D/S Stord I i fremtiden også vil være stolte av skipet ved de årlige seilinger!

DS «Stord I»

100 år

Stiftelsen D/S Stord I ønsker velkommen til feiring

**Jubileumsarrangement
lørdag 22. juni 2013 ved Shetland –
Larsens Brygge i Bergen**

Klokken 11.00 blir det taler og hilsninger fra scene på kaien
Klokken 13.00 blir det åpent skip og omvisning.

Veteranbåtene hjemmehørende i Bergen og omland
vil delta på feiringen og også være åpne for publikum.

Jubileumsfeiringen forsetter under:

- * Stordfest i Leirvik, 27.–30. juni
- * Tysnesfest i Våge, 12.–13.juli
- * Halsnøy festivalen i Sæbøvik, 19.–20. juli.

Velkommen til store maritime kulturmønstringer!

«Stord I»

eit band mellom Bergen, Sunnhordland og Hardanger

**Ein landsdels samferdsle i eit halvt århundre.
Det er ei viktig historie. Den kan «Stord I» fortelje oss.
Difor er det viktig at vi tek vare på den historieforteljaren.**

Tekst: Bård Kolltveit

Då «Stord I» glei inn på Vågen 3. august 2005, var det på sett og vis femte gongen båten hadde sin debut. Første gongen var ved leveringa 21. april 1913; andre gongen etter lenginga i 1931; tredje gongen 13. juli 1949 etter ombygginga til motordrift; fjerde gongen etter restaureringa i mai 1987 som fekk

ein så tragisk slutt få dagar seinare. «Stord» hørde heime i heile fartsdistriktet il HSD. Det ligg noko symbolsk i at då kontraheringa var føre i representantskapet valde fleirtalet ein mellomstor båt lik «Rosendal», høveleg for alle ruter, framfor eit stort nytt skip til prestisjesambandet Bergen –



DS «Stord I» under innseglinga Nordsteam 2005. Foto: Tore Sætre



MS «Stord» 1960-talet. Foto Lars H. Isdahl

Odda, slik mindretalet ville. Mange namn var på tale, både frå Hardanger og Sunnhordland, før representantskapet etter votering samla seg om «Stord». Kontrakten gjekk til Laxevaag Jernskibs- og Maskinbyggeri, som bygde systerskipet «Rosendal» fem år tidlegare. Rett nok var «Hardangerfjord» ex-«Kong Carl», innkjøpt seinare same året, men her var det snakk om brukt tonnasje. «Stord» vart det siste nybygde «store» dampskipet i HSD-flåten.

Gjennom 56 år under HSD-merket gjorde «Stord» trugen teneste i store delar av fartsdistriktet. Likevel står dei to hovudrutene, Sunnhordland Snøggruter i tretti- og Oddaruta i femtiåra, i ei serstode.

Snøggruta Bergen–Sunnhordland vart eit føredøme for mange selskap og rutedistrikt på samspelet mellom ei ekspress-hovudrute og eit nettverk av lokale båt-, bilferje- og bilruter. Leirvk

var – og er – eit døme på dette samspelet: Sjølv om ferjene er borte frå Vikjo, korresponderar Flaggruten framleis med lokale Norled-båtar og Skyss-bussar; for femti år sidan var «Sunnhordland» midtpunktet blant lokalrutebåtar og snutebussar, og i 1930-åra låg «Stord» jamsides med fire-fem andre HSD-båtar på same staden. Det var trafikkvokstere mellom Bergen og Sunnhordland som førte til at «Stord» i 1931 fekk den mest omfattande ombygginga og moderniseringa av alle HSD-båtane i mellomkrigsåra, m.a. lenging av skrovet med 3,3 meter. «Stord» med kaptein Thor Fleten på brua var Sunnhordlandsbåten fram til andre verdskrigen.

Mine største personlege minne om Stord er naturleg nok knytt til femtiåra og Oddaruta – mine oppvekstår og –miljø. Eg var sju år den gongen, men hugsar enno godt då eg vart vekt av ei ukjend skipsfløyte ein tidleg solblank



DS «Stord I» som «O.T. MOE» i Oslo på 1970-talet. Foto: Bård Kolltveit

julimorgon i 1949. Eg var ikkje budd på synet av den uvande skapningen som glei inn mot kaien – ei merkeleg blanding av gammalt og nytt, dominert av ein ny, diger skorstein. Me lot oss imponera av ny, moderne innreining, av elektriske vinsjar og hydraulisk styremaskin. Det nye maskineriet – to dieselmotorar med kraftoverføring til éin propell via kilereim – var lite utprøvd, og slett ikkje problemfritt. Det folk flest reint bokstavleg fekk kjenna på kroppen var at propellen førte til sterke vibrasjonar i heile akterskipet. «Det gjekk dei fælslegaste gysjor om korleis kaffikoppene dansa laus og gjorde hallingkast på bordet; det var heilt uråd å eta om bord, di heller sova,» skreiv Severin Eskeland i 75-årsboka om HSD. Tilstandane betra seg då ei metallplate vart festa over propellen som heretter fekk rotera i rolegare sjø.

Med «Sunnhordland» i Sunn-

hordland Snøgggrute og med «Kvinnerad» som reservebåt, fekk motorskipet «Stord» sin arbeidsdag gjennom heile femtitalet i nattruta Bergen–Odda. Og liksom han hadde vove eit nettverk i Sunnhordland, vart han no ei skolisje som knytte i hop bryggjene på kvar side av Sørfjorden og indre del av Hardangerfjorden så langt som til Jondal, før kursen vart sett direkte mot Bergen. Ved sida av «Granvin» i Sørfjordruta vart «Stord» sjølv stamgjesten blant HSD-båtane ved Oddakaiaen.

Då «Hardangerfjord» – bygd på Stord – overtok Oddaruta i 1959, fekk «Stord» status som reserve- og avløysingsskip, og dermed dei same oppgåvene som då båten var ny i 1913 – han klappa til kaiar overalt i HSD sitt fartsdistrikt, frå Stavanger i sør til Bergen i nord, frå Leirvik i vest til Eidfjord i aust.

I 1970 møttest me att, no i Oslo – «Stord» for anker ved foten av Ekeberg

som losjiskipet «O. T. Moe» for alkohol-skadde krigsseglarar i regi av Blå Kors, og eg som dagleg togpendlar mellom Sjøfartsmuseet og Ås.

Etter nye ti år var tida som «sosial-arbeidar» over for «O. T. Moe». Båten vart kjøpt av Norsk Veteranskibsklub som let han gå vidare til det nyskipa Vetranskiplaget Fjordabåten med røter i HSD-distriktet – ikkje minst på øya som i si tid gav namn til båten som no vart omdøyppt til «Stord I» Den grå-måla skipssida var på ny svart, og den smilande HS-rosetten kom atter fram i dagen då Blå Kors-merket vart fjerna frå skorsteinen.

Resten av saga om «Stord I» er ei soge om pågangsmot, om slit, om tragedie og triumf. Båten fekk tilbake sin gamle profil då ein ny dampmaskin kom på plass i staden for dieselmotorane, og i 1987 gjorde drivkreftene i Veteranskiplaget all skepsis og kaldflir til skamme då dampskipet Stord I gjorde sin æresrunde

frå Bergen til Stord og Kvinnherad – ein æresrunde som fekk ein slik brå og trist ende med brannen som gjorde seks års slit om inkje. Ikkje mange trudde den gongen at det siste HSD-dampskipet likevel var liv laga; men på nytt fekk innsatsvilje og pågangsmot overtaket – slik me opplevde det på triumfturen inn på Vågen under Nordsteam 2005.

Mykje stod enno att i 2005, men utruleg mykje har skjedd i tida etterpå, takk vere innsats frå gode krefter, både i by og bygd. At skrov- og maskinarbeid for ein stor del har skjedd i Bergen og Sunnhordland, medan Hardanger Fartøyvernssenter har hatt ansvar for dokumentasjon og gjenoppbygging innanbords gjer at båten framleis har tilknytning til heile sitt ruteområde. Ved hundreårsjubileet vil «Stord I» både ut- og innvendig framstå som truleg den flottaste representanten for ein store flåten av norske fjordabåtar gjennom tidene.



Visst er ho flott. Sjå berre korleis dei har kledd inn rorstammen der han går gjennom salongen på første plass. Sjå også bilete på side 20. Foto: Hardanger fartøyvernssenter.



DS «Stord I» vart totalt øydelagt av brann 20. mai 1987. Foto: Harald Sætre



Til kai i Bergen, august 2005. Foto: Harald Sætre

Gode vintrar med «Stord I»

Norheimsund har vore vinterhamn for «Stord I» i fleire år. Både tilsette ved fartøyvernsenteret og dugnadsfolk har gjort ein stor innsats. I juni kan dei hauste all den heider dei fortener.

Tekst: Oddvar Soldal, formidlingsleiar ved Hardanger fartøyvernsenter. Foto: Hardanger fartøyvernsenter

Det er ein vakker tysdag i april ved Hardanger fartøyvernsenter. 100 år etter den historiske sjøsettinga av D/S «Stord» er det full dugnad om bord. Framdekket vert pakka ut for våren. Presenningar og rammeverk vert teke vare på av flittige hender og systematisk lagra i rommet. Kvar tysdag heile vinteren har det kome dugnadsfolk til Norheimsund, men på den historiske dagen 9. april er det rekorddeltaking.

Me høyrer den karakteristiske røysta til Arne Sundal, styreleiar i Stiftelsen D/S Stord I. Han har oversikta, er bestemt og venleg, og smilande fornøgd med frammøtet. I sola er det varmt, men den kalde trekken snik på skuggesidene. Det viktigaste vårteiknet er at den kjende profilen til D/S «Stord I» kjem til syne ved kaien og den entusiastiske aktiviteten til dugnadsgjengen.

Ved fartøyvernsenteret kjem det til

å verta eit sakn å ikkje ha oppdrag på «Stord I» om vinteren. Dei siste vintrane har skipet lege i Norheimsund der båtbyggjarane har drive med innreiing og anna trearbeid. Kvar tysdag har dugnadsfolket vore på plass for å driva med vedlikehald, som oftast i maskina.

Glede over sosialt fellesskap og ei dampmaskin

I maskinrommet møter eg Ingvald Ådland, Kåre Skar og Reidar Nordvik. Knut Lydvo er også på plass, men tek seg ikkje tid til å stoppa. Alle fire er pensjonistar og har ulik fartstid om bord. Den eldste, Ingvald Ådland, er 76 år og vart rekruttert for eit år sidan. Dei andre er yngre, men har lengre fartstid ombord. Den yngste, Odd Magne Stikholmen, er framleis i arbeid i Nordsjøen og er hovudansvarleg for maskina om bord på «Stord I».

Firkløveret har lang fartstid i utan-



Det er plass til fleire i maskina. Ein triveleg stad å vera, lovar frå venstre, Reidar Nordvik, Kåre Skar og Ingvald Ådland.

riksfart og snakkar om både 1950- og 1960-talet som det var i går. Dei deler minne om hamnene på begge sider av Atlanteren og i Østen. Ingvald Ådland arbeidde i ei liknande dampmaskin på 50-talet. Kåre Skar må vedgå at han ikkje har arbeidd med dampmaskin, men legg til at sjølv om dei gjekk over til dieselmotor, var det mykje dampteknologi i maskinrommet.

Dampmaskina som no står i «Stord I» er ei trippelektansjon maskin på 500 indikerte hk. frå England. Ho er ikkje svært vand på drivstoff, det kan gå i ymse kvalitetar frå diesel til fyringsolje. Maskina er som eit levande vesen. Alt vert styrt manuelt.

- Du må vera kjend med lydane i ventilar, pumper og rørlege deler. Noko slark kan tolast, men med

eit godt øyre veit du når det trengst ekstra smørjeolje eller ei lita justering, kommenterer Skar.

Når skipet går, må dei vera to mann i maskina.

- Her nede er me på jobb og får ikkje med oss mykje av landskapet som er så viktig for passasjerar og dei som arbeider på dekk, legg Nordvik til.

Bekymra for rekrutteringa

- For oss gjev dampmaskina gode minne om det me dreiv på med tidlegare, men like viktig er det sosiale og å møta likesinna med dei same interessene, seier dei tre.

Det er få som er yngre enn dei som har den same røynsla som steammaskinistar.

- Me er bekymra for rekrutteringa, spesielt til arbeidet i maskina. Det har ikkje vore vanskeleg å få gjort naudsynt vedlikehald i løpet av vinteren, men det vert ei utfordring å få nok dugande folk til drifta, meiner dei.

Rekrutteringa vert viktigare når gjennomsnittsalderen hos dugnadsfolka aukar med eitt år for kvart år som går. Dei smiler lurt når dei seier det, men alvoret er ikkje langt unna.

Mat skal dei ha

Eit anna sikkert vårteikn på Stord 1 er at stuert Ragnar Berg-Hansen trekkjer heim frå sørlegare kystar som andre flyttfuglar.

I byssa har dei også dugnadsfolk med lang erfaring, men dei treng fleire folk.

Til sommaren skal Stord I mellom anna gå i turisttrafikk i nokre dagar i juli i Sørfjorden med Odda som heimehamn. Det er i regi av samarbeidsprosjektet «Den kulturelle fjorden» som vert drive av Hardanger og Voss museum. M/S Granvin går i Samlafjorden med Norheimsund som utgangspunkt tre veker i august.

Det vert dagsturar med besøk på attraktive stader på land. Om bord vert det også servering. Menyen er ikkje klar, men det vert nok både betasuppe, rundstykke med kvitost og lappar.

Legg att mykje kjensle i båten

Båtbyggjarane Arne Jostein Jensen og Håvard Gjerde har vore to av Hardanger fartøyvernsenter sine nøkkelpersonar i restaurering av Stord I.



Området rundt lasteluken og inngang til lugarer og 2. plass salong. Foto: Harald Sætre



I herresalongen på 2. klasse har det nok vore både prata, skråla og snorka på veg heim frå bydn. Håvard Gjerde, til venstre, og Arne Jostein Jensen viser korleis benkeryggen vart heist opp som køye. Alle puter og møbelstopping er laga av Polstringsteknisk Servicesenter, Rolf Augestad i Øystese.

Gjerde hadde sin fyrste jobb som faglært båtbyggjar då styrehuset vart restaurert for åtte år sidan. Då låg båten i Bergen. Jensen har fagbrev både som tømrrar og båtbyggjar. Seinare samarbeidde dei nært då begge var basar då salongen på 1. klasse vart bygd opp att.

- Arbeidet på «Stord I» har vore utfordrande og lærerikt. Det er svært variert. Me lyt meistra alt frå dekklegging og snikring av innreiing til alle typar overflatebehandling. Det er høge faglege krav og me må tenkja kreativt, fortel dei to.

Innreiingsarbeidet er spesielt utfordrande når ikkje nokon av konstruksjonane som ein tek utgangspunkt i, er beine.

Det er to stolte båtbyggjarar som viser meg rundt. Dei peikar og fortel og viser til detaljar i dekklegginga som gjer at dekket vert ein harmonisk heilskap.

Dei kjem til å sakna Stord I og vonar at båten kjem att. Dei veit om arbeid som bør gjerast dersom det kjem løyvingar.

- Me får eit eigartilhøve til det som er gjort når me løysa oppgåvene heilt frå grunnen. Her er ikkje plankekøyning. Kvar list og kvar skeive vinkel er utprøvt og gjennomtenkt, seier båtbyggjarane Håvard Gjerde og Arne Jostein Jensen med eit vemodig smil.

Innredning av «Stord I»

Hvordan innreder man et utbrent vrak? Det var et av de viktige spørsmålene da det ble besluttet å gjenoppbygge skuta etter brannen. Det viste seg å være mange spørsmål, om spor i skuta, tegninger, fotografier, hva folk husket og håndverkskunnskap. Svarene var ofte motstridende, og førte til mange avveininger. De viktigste var kanskje: hva vet vi, hva må vi gjette, hva vil vi med skuta.

Tekst: Åsmund Kristiansen. Foto: Hardanger fartøyvernssenter

Veteran vernes Dampskipet «Stord» ble bygd ved Laxevaags Maskin og Jernskibsbyggeri i Bergen, og levert til HSD i april 1913. Stord hadde mange likhetstrekk med andre båter i HSD. D/S «Rosendal» og D/S «Ullensvang» var begge brukt som forbilder da «Stord» skulle bygges. Etter 17 år i drift ble «Stord» sendt på verksted for ombygging og forlenging. Dette arbeidet skjedde ved Bergens Mekaniske Verksted. Fram mot 1945 skjedde det ytterligere ombygginger, men disse var mindre omfattende. Men i 1947 sto HSD overfor valget om å fase ut «Stord» eller modernisere. Rederiet valgte å modernisere skipet. Det betød full ombygging av all innredning og overgang fra damp til diesel.

I 1980 hadde «Stord» ligget i 10 år som losjiskip i Oslo, og ble tatt hånd om av verneinteresser. Norsk Veteranskipsklub sikret skipet i første omgang, men seinere tok Veteranskipslaget Fjordabåten i Hordaland over. De startet restaurering, og fikk tak i en passende dampmaskin og kjel. Hele skipet ble gått over og satt i stand, men så kom den kjedelige brannen i 1987 og stoppet hele prosjektet. Men bare for en periode.

Rekonstruksjonsarbeid

«Dokumentere for å kunne gjenskape» kan være et dekkende slagord for arbeidet med dokumentasjonen på «Stord I». I 1994 ble det bygd tak over båten og et målretta antikvarisk arbeid

ble satt i gang for å sette i stand den gamle rutebåten. Det første resultatet av dette arbeidet var en stor rapport, D/S «Stord I», historisk dokumentasjon, skrevet av Tom Rasmussen. Den var klar i desember 1994.

I alle verneprosjekt er det viktig å ha avklart et referansetidspunkt for vern. Poenget er å ha en rettesnor for hvordan fartøyet skal se ut, slik at det ikke ender opp med å blande mange tidsepoker. For «Stord» sitt vedkommende er det avgjort at fartøyet skal bevares slik det så ut etter forlenging og ombygging i 1931, og før motorisering og modernisering i 1947-49.

Dersom en da tar utgangspunkt i slik

fartøyet så ut rett før ombygging i 1947 hadde det flere epoker i seg. Akterut var det ikke skjedd noen ombygging. Det meste så her ut som i 1913, så her skulle skipet også rekonstrueres til opprinnelig utgave. Midtskips ble skipet forlenget, og all innredning ble fornyet. Styrehuset ble bygd om i flere omganger, seinest på 1940-tallet. I forskipet ligger 2. plass salonger og lugarer på hoveddekk. Her ble det bygd om totalt i 1931. Så her er samme stil som midtskips.

For å ha best mulig referanser og fartøy å sammenligne med satte vi opp ei liste. Vi reiste litt rundt i landet å så på andre aktuelle fartøy. To spennende



Innredning blir svært sjelden omtalt detaljert nok til vårt behov. Tom skriver i rapporten at innredningen i «Stord» var malt, for HSD ville ikke bruke penger på edeltre. 1. plass var hvitmalt eller finert, med mahogny listverk. 2. plass var malt i gul oker og ådring. I byggespesifikasjonen var det angitt at innredningen skulle utføres som på «Ullensvang», bygd ved Trondhjems Mekaniske Verksted et par år tidligere. Utypisk nok fins det detaljerte innredningstegninger til «Ullensvang». Dermed ble dette det viktigste utgangspunktet for rekonstruksjonen av akterskipets innredning på «Stord». Innredningen i 1. plass salong er rekonstruert ut fra tegningene til «Ullensvang». Fyllinger er bygd opp av finerte spegl og heltre pilastre (falske søyler). Alt er i bjørk, men beisa for å få det til å se edlere ut. Lister på sofabenker og bordplater er i mahogny.



Etter brannen i 1987 var svært mye borte. Bare få originale deler var bevart, tilfeldigvis fordi de var tatt på land. Her i billettkontoret har vi satt inn igjen skrivebordet, som er det originale. De samme møbelbeslagene som på skrivebordet har vi brukt på andre møbler i samme område.



Arne Jostein Jensen er snekker og båtbygger og har vært det meste av innredningsjobben på Stord. Her er han i sving med kistebeinkene i 2. plass herresalong.

turer hadde vi bl.a. til Arendal, der Austagdermuseum har tatt vare på en 1. plass salong fra D/S «Frøya». «Frøya» var bygd året før «Stord», ved TMV. Her kunne vi studere detaljer i hvordan skott med fyllinger var bygd opp, overflatebehandling m.m. I Kristiansand kunne vi studere D/S «Hestmanden», bygd på Laksevåg 1911. De utvendige dørene på «Stord» er de samme som på Hestmanden, og for øvrig også de samme som på M/F «Folgefonn» (1938).

I Oslo kunne vi studere røykesalongen på «Børøysund», som ble bygd på Laksevåg i 1921. Her har vi hentet bl.a. de støpte bordsøylene og dreide sofa-bein. Det skulle imidlertid vise seg at vi hadde tatt feil når det gjaldt de dreide sofabeina. Et bilde fra 1. plass salong i «Stord», som kom fram etter at vår rekonstruksjon var ferdig, viser at de

dreide sofabeina ikke var like dem på «Børøysund».

«Granvin» er bygd i 1931, og samme år har vi også et annet bergensbygd fartøy som er en aktuell kilde. M/S «Atløy» er bygd ved BMV for Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane. «Granvin» er bygd ved Mjellem og Karlsen, men fra 1929 var de to verftene slått sammen. Spørsmålet er hvilket av disse fartøyene som ville være den beste kilden for rekonstruksjon av detaljer på «Stord». Harald Sætre, som kjenner «Stord» sin historie svært godt, mener det er grunn til å tro at HSD sitt eget verksted kan ha utført snekkerarbeidet selv i 1931. Dermed har vi tre ulike verksteder som kan være aktuelle for innredningen i 1931.

Spesifikasjonen eller andre dokumenter fra ombyggingen i 1931 ville vært svært verdifullt å ha i rekonstruk-



Menge detaljer skal på plass for å få et helhetsbilde. Støpte kleskroker og opphengskroker til ryggene er tatt fra eldre modeller, brukt bl.a. på «Granvin». Elektrisk installasjon har John Bordvik stått for. Han har lagt vekt på å bruke tidstypiske komponenter, noe som betyr mye for sluttresultatet

sjonsarbeidet. Men det har bare lyktes oss å få tak i et par løsrevne sider av regningen fra verftet.

Tom Rasmussen mener det var ingeniør Ellefsen som sto bak tegningene for forlengelsen. Men Harald Sætre har funnet ut at det var ingeniør Johan Daae som prosjekterte ombyggingen. Og samme mann sto bak bilferja «Følgefonn» i 1938, bygd ved BMV. Forskjellene mellom «Granvin» og «Atløy» sin innredning er overraskende store. Disse antar vi kan ha med rederiet sin smak og hvordan de ønsket innredningen i forhold til øvrige skip i flåten. Som forbilder for «Stord» har vi valgt å bruke «Granvin» først og fremst, men også «Følgefonn» etter at den kom tilbake til Norge. Begrunnelsen ligger

først og fremst i at vi mener HSD ville ha en felles stil på sine båter.

Gamle foto

Vi har en del detaljer fra bilder som er tatt under riving på 1980-tallet, og fra de få turene som ble foretatt før brannen. Videre fins det en del bilder tatt etter brannen. Dette var ikke vesentlig ombygd før brannen, så har kunne vi bruke foto som ble tatt på 1980-tallet og rett etter brannen som et grunnlag.

Disse bildene ble særlig verdifulle når styrehuset skulle bygges opp igjen. Gjennom gjentatte studier av fotografier fikk vi stadig øye på nye detaljer. Etter at vi så begynte å lage arbeidstegninger fikk vi nye spørsmål, og nye

studier måtte til. Rekonstruksjonen av styrehuset ble ganske korrekt, etter vår mening.

Dekket akterut hadde vi noen fotografier av, men her måtte vi også ta hensyn til at det var lagt ståldekk over hele skipet. Pullerter var allerede plassert på såler av stål, slik at vi måtte legge dekket omkring disse og forsøke å få fine linjer med dette utgangspunktet.

Handverkerens rolle

I mange tilfeller har vi stått overfor faglige utfordringer som vi har måttet løse på stedet. Da er det ofte at den erfarne handverkeren kan komme inn som en viktig kilde, eller retttere sagt vurdere hvilke muligheter som finnes og klarlegge disse slik at en kan ta en faglig beslutning. I slike tilfeller er dialogen mellom handverker, prosjektleder og antikvarisk ansvarlig viktig.

Organisering av det faglige arbeidet

Å rekonstruere detaljer på Stord har vært et utpreget team-arbeid. Her ved Hardanger fartøyvernssenter er vi to som har fulgt prosjektet tett hele vegen som prosjektledere. To av handverkerne har også vært med omtrent siden starten. Denne kontinuiteten har i seg selv vært positiv. Fra Stiftelsen DS Stord sin side har det vært minst like stabilt. Styreleder Arne Sundal har fulgt opp arbeidet om bord hver eneste uke. Dette har i seg selv vært svært viktig. Antikvariske eller kulturvern faglige problemstillinger, slik som disse som er presentert i denne artikkelen, er drøftet i et eget utvalg. I det antikvariske utvalget har Harald Sætre og Erik

Småland sittet, i tillegg til forfatteren av denne artikkelen. Kulturvern faglige hensyn er gitt stor betydning gjennom hele prosessen. Det betyr ikke at alle detaljer er blitt korrekte. Men de har blitt så riktige som mulig ut fra de forutsetningene som til en hver tid har ligget til grunn for våre valg.

Muntlige kilder har ikke vært så mye brukt i denne omgangen, men var viktige da Tom Rasmussen utarbeidet sin rapport i 1994.

Når det gjelder tegninger ser vi at de ikke må oppfattes for bokstavelig, men tolkes ut fra at de er et forarbeid, en prosjektskisse. Det endelige resultatet kan svært gjerne avvike fra tegningen av ulike grunner.

I noenlunde prioritert rekkefølge kan vi oppsummere noen av de viktigste kildetypene som er brukt i arbeidet med D/S «Stord I»:

- Skipet i seg selv, deler fra dette eller foto.
- Tegninger av skipet.
- Skip fra samme tidsperiode og samme rederi og/eller verft
- Øvrige skip fra samme tid
- Resonnement ut fra historien/bruk/ endringer
- Resonnement ut fra handverksmessige/praktiske vurderinger.

Dagens handverker blir en kilde

Avslutningsvis vil jeg si at istandsetting av D/S «Stord I» har gitt Hardanger fartøyvernssenter flotte faglige utfordringer, og betydelig økt kompetanse på innredningsarbeid og dekklegging på stålskip.

Fjordsteam i Bergen

**Et mangfold av opplevelser i vente. Man skal ha gode grunner for å
befinne seg andre steder enn i Bergen 1.–4. august.**

Tekst: Øyvinn Konglevoll, leder for Fjordsteam 2013 i Bergen. Foto: Stock.xchng

Planleggingen av Fjordsteam i Bergen pågår for fullt med stadige komitemøter. Målet er at festivalen ikke skal stå tilbake for tidligere års Nordsteam i Bergen.

Tidligere års erfaringer og suksesser er vel verdt å ta med videre, samtidig

som det er rom for fornyelse.

En god del fartøyer er allerede påmeldt, og det forventes ennå påmeldinger. Dessverre har «Bohuslän» ikke funnet anledning å dra den lange veien, men i stedet får vi en enda mer langveisfarende gjest; den helt nybygde



dampyachten «George Stephenson» på 26 meter fra Holland, eid og bygd av Nordhordland Veteranbåtlags venn og æresmedlem Johannes Strik fra Rotterdam. Lignende har de fleste av oss ikke sett. Med maskinrom over to dekk, dieselmaskin i det nederste og dampmaskin i det øverste over vannlinjen. Strik er en samler av dimensjoner og har en svær samling av dampmaskiner, dampmaskinsutstyr og skipsutstyr

samlet over 30 år. De beste godbitene han funnet plass til i dampyachten, som har 1958 som motivasjonsår for bygging og innredning.

Det planlegges at Strik også skal ta med seg en Stanley bensindrevet personbil og en damptraktor, samt et gedigent fløytearrangement med dampfløyter og en 900 kilos skipsfløyte fra en Atlanterhavsdamper, hvis lyd skal bære 27 km.

«Stavenes»

Det mange lurer på en om «Stavenes» makter å komme for egen dampmaskin. For Veteranskibslaget Stavenes har det vært en plan og et ønske, men det er høyst usikkert om det går. Det står blant annet på pengene som for de fleste andre prosjekt. I 2000 greidde man det nærmest umulige med «Oster». Det skal godt gjøres å gjenta det. Tor Bjørgås var frikjøpt fra jobben og jobbet nesten dag og natt i flere måneder, og hadde i tillegg til en solid dugnadsgjeng fra Nordhordland, uvurderlig hjelp av folk som Odd Angeltveit og avdøde Jan Strand på Stord. Både av geografiske og andre grunner har ikke «Stavenes» samme tilgangen på tilsvarende kapasiteter som kan legge

alt annet til side. Men om «Stavenes» vil måtte slepes inn på Vågen får det også gå. Svært mye godt stålarbeid er gjort om bord og kullbaksene er gjenoppbygde, alt gjort etter samme metoder som i 1904, dampmaskin og kjel vil være kommet på plass i maskinrommet og det helt spesielle livbåtarrangementet vil også være på plass. Alle vil med egne øyne få se hvilket staselig dampskip «Stavenes» er og vil bli.

Nordstjernen / Hurtigruten

For bergensere vil det varme stort å få gjensyn med M/S «Nordstjernen» i Bergenskes farger.

Den vil ligge i Bradbenkshopen foran det som var BDS sitt administrasjonsbygg. I samme hopen vil også «Rogaland» ligge og på Natrutekaaien får «Sandnes» plass. Det vil bli et enestående syn og miljø i dette området med hurtigruten, kystruten Oslo – Bergen og natruten Sandnes – Stavanger – Bergen tett samlet.

Historisk blir det med to gamle hurtigruter på Vågen både åpningsdagen 1. august og lørdagen. NRK er på reportasjetokt med M/S «Sjøkurs» ex «Ragnvald Jarl» og skal sende Sommeråpent fra åpningsfestlighetene torsdagen. Det vil gi både Fjordsteam og det arrangementet står for kjempereklame i beste prime time.

Lørdagen er det M/S «Lofoten» i sørgående hurtigrute som kommer direkte inn på Vågen og blir hilst velkommen med salutt fra Bergenhus Festning og alle veteranskipene i havnen. Tipper det blir et av høydepunktene i «Lofotens» lange liv.

Stasjonære og rullende klenodier vil kunne oppleves. Likeså tradisjonelle håndverk.

Veteranbrannbiler fra fjern og nær vil rulle i gatene og rykke ut til «storbranner» på Bryggen anno 1920 -30, 1940 – 50 og 1960 og 70 tallet.

Både til åpningen og under Fjordsteam blir det rikelig anledning til å få reise med veteran og dampskip. Noen av turene blir NORLEDs hurtigbåter i kombinasjon med veteranskip.

Dag for dag

På kvelden onsdag 31. juli samles tilreisende fartøyer i Leirvik, Bekkjarvik, Norheimsund, Våge på Tysnes, Ovågen og Eivindvik for i samlet flokk stime i rute mot Bergen.

Som avslutning på åpningsse-

monien torsdag blir det konsert for korps, kor, veteranskip og veteranbrannbiler. Deltagere og mannskaper inviteres til velkomstfest på den gamle Hovedbrandstasjonen.

Den restaurerte HSD -fergelemmen på Munkekaien skal gjenåpnes fredag med M/F «Skånevik» i rute til Salhus. Samme dag blir det et fartøyvernseminar som både Riksantikvar og miljøvernminister inviteres til.

Lørdagen blir det veteranskip i rute til og fra distriktet, og felles avgang etter at «Lofoten» er kommet inn på Vågen. Deltagermiddag om kvelden.

Søndagen preges av utflukter og rundturer, kapprace på Byfjorden og Hurtigrutens Dag med M/S «Midnatsol» inn på Vågen.

Som avslutning på Fjordsteam, etter



inspirasjon fra Sjømannscruisene som Edvard Pettersen har tatt initiativ til, blir det kransenedleggelse på Byfjorden med både nordgående «Midnatsol» og veteranskip som deltagere.

Kultur

Det blir flotte kulturinnslag under åpningsseremonien. Ombord i «Skånevik» er det torsdagen blueskveld med Hungry John, fredag 60-talls musikk med Zalo'en, en av Bergensområdets helter fra 1960-tallet, og lørdag ettermiddag gladjazz med Fredrikbergs Jazzensemble.

Bergen Brandkorps Musikkorps kommer til å spre musikalsk glede ved flere anledninger.

God musikk blir det selvfølgelig også på de lukkede arrangementene

for deltagerne.

I Losjen spilles hver kveld carabeten «Uteseileren» basert på en sann historie fortalt til Edvard Pettersen, bearbeidet av Erling Gjeldsvik og med Helge Jordal og Tina Taule i hovedrollene.

Overnatting

Bergen har et rikt tilbud av hoteller. Ønsker man mer maritim overnatting er det mulig å bestille lugar med frokost om bord i M/S «Sandnes» eller M/S «Nordstjernen». Pris pr. natt i dobbeltlugar med dusj på gangen kr. 500,-, for enkeltlugar kr. 700,-. For lugar med dusj – kun om bord i «Nordstjernen» kr. 600,-/800,-. For lugarbestilling: «Sandnes» – post@mssandnes.no eller «Nordstjernen» – haakon@hroska.no.

Velkommen!



Slik var det da, Nordsteam 2000

**Hvis arrangementskomiteen for årets Fjordsteam har som mål
å overgå tidligere arrangementer, de vi hadde i 2000 og 2005,
stiler de høyt. En som var med for 13 år siden
husker stemningen som var da.**

Tekst: Terje Gloppen, tidligere direktør i Bergen 2000

Bergenser og stril har en god egenskap til felles: de elsker jubel og festivitas når de går sammen om å feire sin egen kultur. Den felles kulturarven som er lettest å få de to gruppene til å feire sammen, er de minnene som knytter seg til den gamle kystkulturen; fjordbåtene, veteranbåtene, dampmaskinene og veteranbilene. Og selvsagt - den tradisjonelle bømlahuo.

Det begynner å bli lenge siden, men de av oss som fikk anledning til å oppleve Bergens feiring av kystkulturen i 2000 da Bergen var Europeisk kulturhovedstad, har med oss erindringer om en by og en fest som ble en enestående manifestasjon av kystkulturen.

Nordsteam 2000 gjenskapte 50-tallet ved Bryggen i Bergen og ved distriktets kaier. 50 000 mennesker opplevde åpningsparaden på Vågen der D/S «Oster» for egen maskin ledet an en

kortesje med 36 andre skip fra inn og utland. Festivalen hadde utgangspunkt ved en lang rekke kaier i distriktet rundt Bergen. De gamle skipene gikk sine i sine tradisjonelle ruter til og fra bygdene. Publikum fylte opp båtene med entusiastisk deltakelse, og på kaiene var det arrangementer i regi av lokale kystlag.

Vågen i Bergen ble værende i en sammenhengende kystkulturfeiring i 4 hele dager. Dampskip og andre båter med historisk verdi ble presentert sammen med veteranvogner, lastebiler, brannbiler, busser fyrt med knott og drevet av damp og andre dampkjøretøy. Bryggen, Zakariasbryggen og Strandkaien var fylt av boder med utstillinger av gammel fiskeredskap og modeller av maskiner.

Åpningsdagen ble en overveldende markering av kystkulturens betydning både for Bergen og for nærområdene til byen. 50 000 publikummere,



DS «Oster» legg til kai under Nordsteam 2000 i Bergen. Foto: Harald Sætre

delvis utklede i tidsriktige kostymer, valfartet langs bryggene og skapte en magisk 50-tallsopplevelse når skipsparaden dampet inn på Vågen. Paraden var anført av D/S «Børøysund» og M/S «Granvin». Høydepunktet for veteranbåtentusiastene var at D/S «Oster» for første gang på 36 år klappet til kai for egen dampmaskin. Etter at skipene var fortøyd langs kaiene slapp publikum opp på dekkene, ned i maskinrommene og inn i de nypussende salongene – både på 1. og 2. klasse. I alle henseende – en uforglemmelig opplevelse for alle kystkultur- og båtinteresserte.

I dagene som fulgte fikk publikum besøke både gamle og flunkende nye hurtigruteskip som også deltok i en stor parade ute på fjorden. De som ville det, kunne delta på turer der veteranbåtene gikk i sine gamle ruter mellom Bergen og distriktene. Havnedagen ved Vågen og lokale samferdselsdager samlet nye og store folkemengder. Utstillinger og demonstrasjoner av dampdrevne kjøretøyer – busser, brannbiler og damptog –

fikk også stor oppmerksomhet.

Sogelag fra Hordaland og Sogn og Fjordane satte en ekstra spiss på Nordsteamhelgen ved å framføre dramaet om Håkon den Gode. Håkonarspelet er spelet som beskriver kongens ferd langs kysten etter at han hadde fått banesåret under slaget på Fitjar og til han ble gravlagt ved Håkonshella. Spelet ble framført i en storslått historisk scenografi med Håkonshallen på Bergenhus som bakteppe.

Bergen, byens nærhet til havet og til den kulturen som har preget samferdselen på sjøen, gir en perfekt ramme for store arrangementer av Nordsteams størrelse og innhold. Byen er en kulturby som tar sin posisjon i historien på største alvor. Derfor er det all grunn til å se fram mot årets Fjordstem-arrangement med de aller største forventninger. De krefte som samlet står bak engasjementet for kystkulturen og de arrangementene som gjennomføres, har erfaringer som garanterer for en storstilt folkefest under Fjordsteam 2013.

«Vulcanus»

Med byggeår 1959, er «Vulcanus» et av de nyeste skipene som er vernet av Riksantikvaren. Lite var endret fra den ble levert fra Bolsønes verft i Molde, og «Vulcanus» har derfor ikke måttet gjennomgå store kostbare ombygginger for å fremstå i fordums prakt. Noen spenn maling og masse dugnadstimer var stort sett det som måtte til.

Tekst: Egil Sunde, leder Vulcanus Taubåtkompani. Foto: Vulcanus Taubåtkompani

Da vi kjøpte «Vulcanus» fra Buksér og Berging i desember 2009, fikk den vernet, og opprettet laget Vulcanus Taubåtkompani, hadde båten fått Buksér og Bergings rederifarger: Rødt skrog, hvitt overbygg og røde master. Den største dugnadsjobben var å male hele båten tilbake til fargene den hadde da den gikk under Det Bergenske Dampskipsselskaps flagg: Svart skrog, grått og hvitt overbygg, og gule master.

Prikken over i-en var da Bjørn Tefre fikk æren av å male de tre hvite BDS-ringene tilbake på skorsteinen. Symbolet til Bergens engang desidert største rederi. Med ringene på plass, seiler «Vulcanus» rundt som den eneste gjenværende representanten for det tradisjonsrike rederiet.

«Vulcanus» har en største lengde på 28 meter, og en tonnasje på 142 brutotonn. Maskinen er den originale Alpha 498 V0 på 960 hk. Trekkraften er på 16 tonn, noe som er forholdsvis mye. Dette kommer blant annet av det effektive dyseroret, som var en teknisk nyvinning da «Vulcanus» var ny.

Vulcanus Taubåtkompani fikk fort rundt 100 medlemmer, og tallet har holdt seg stabilt siden. Båten har fast plass ved Holbergkaia i Bergen, og vi har medlemskveld om bord hver tirsdag. En fast kjerne på rundt ti aktive medlemmer pleier da å treffes for å prate og jobbe på båten.

I motsetning til vernede passasjerbåter, har ikke «Vulcanus» muligheter for inntekter fra passasjertrafikk

og servering. Slepeoppdrag, sponning og medlemspenger er de viktigste inntektskildene. I løpet av året blir det noen større, og en del mindre oppdrag.

Uten slepeoppdragene, hadde vi ikke kunnet holde båten i drift, og Bergen ville vært uten et av sine viktigste flytende kulturminner.



Kysten rundt

«Jøsenfjord» i Sandangervågen

Etter en vellykket sommer der «Jøsenfjord» fikk hedersplassen innerst i Vågen under Fjordsteam-festivalen i Stavanger, har vinteren gått med til å rydding og klargjøring for et verkstedsopphold til sommeren. Det har vært arrangert en rekke dugnader i Sandanger-vågen på Randøy gjennom hele vinteren. På tross av et usedvanlig kaldt vintervær har oppslutningen vært upåklagelig. Det viktigste og mest arbeidskrevende har vært å meisle bort betong i rennesteinene på hoveddekket, og her har det dessverre vist seg at det er en del skader. Ellers er det ryddet og båret ut mengder av gammelt boss som tidligere eiere har samlet opp. Vi er også

kommet godt i gang med registrering av innredning m.m. etter hvert som det blir fjernet. På dugnadene blir også tid til hyggelig drøs og litt mat, noe hele dugnadsjengen vet å sette pris på.

Arbeidet med å skaffe økonomiske midler er mer krevende enn vi kanskje trodde og vi har dessverre ikke fått midler fra Riksantikvaren (enda). Men også på denne fronten skjer det positive ting. Både Ryfylkefondet og Rogaland fylkeskommune har bevilget 300.000 kroner – og det aller beste er at fylket har lovet oss tilsvarende beløp de to neste år. Det gir optimisme og trygghet for at viktig arbeid kan bli gjort i de nærmeste årene.

Styret i Andelslaget MS Jøsenfjord



Arbeid om bord på «Jøsenfjord». Foto: Ole Henry Asheim.

«Atløy» klar for sommarsesongen

M/S «Atløy» ligg for tida i Florø, og er ferdig med årets slipping, som vart utført i veke 16 i Dåfjorden. Sesongen startar som regel opp for alvor kring 17de mai, så også i år.

I 2012 vart det lite midlar frå både Riksantikvar og fylke, og AL Atløy var derfor nøydde til å låne 700.000,- av Atløys Venner for turvande vedlikehald. Då vi i skrivande stund (primo mars) enno ikkje har fått signal på korleis det vil gå med løyvingar frå Riksantikvaren i år, har AL Atløy bestemt seg for ein pause i skrogarbeidet fram til hausten 2013. Kassa er no tom, så det vert svært spennande for oss å sjå korleis dette går. Gledeleg var det derfor at Fylkeskommunen kom inn med viktig støtte, - for første gang sidan 2008. Trist var det at denne løyvinga gjekk på bekostning av DS «Stavenes». Denne støtta er lang frå nok, men eit viktig signal på at fjordfylket no igjen vil satse på denne viktige delen av eiga historia. Saman med dei andre flytande verneverdige fartøya i fylket har vi gått saman i eit forum for å sette fokus på, og løfte fram, fartøyvernet. Vi vil prøve å auke engasjement og kunnskap om vårt viktige kulturminnevern hos både politikarar og byråkratar. Målet er at ein minimum aukar løyvingane til tidlegare nivå.

Planane for sommaren er i ferd med å falle på plass, og det vert mellom anna nokre periodar i Bergen, gode 2 veker på HardangerCruise frå Lofthus til Odda via Aga i juli, Fjordsteam i starten av august og til slutt Fjordaferda seinare på hausten. Fjordaferda, der vi går i rute inn og ut Sognefjorden med lokale varer

er for mange årets høgdepunkt. I 2012 selde vi over 22.000 kg fisk, frukt og grønnsaker på ferda, og spreidde både kultur og kortreist mat! Fjordsteam vert sjølsagt også eit høgdepunkt.

«Granvin»

Allerede før påske var båten fullbooket for sesongen med fast 17. mai-tur, blåturer, skoleturer, firmaturer, brylluper, konfirmasjon og runde dager.

Det synes å bli en god sesong med mange flotte og spennende oppdrag: Gjenåpning av handelsstedet Ringøy i Hardanger, hvor «Granvin» anløp i alle år fra 1931 til 1987, bryllup på Lofthus, fredager i juli turistturer «Ut mot havet» fra Bergen via Austevoll, Bømlo og til Leirvik, Espevær om lørdagene og «Bremnes» rute tilbake til Bergen om søndagene. I rute til bluesfestival i Skånevik og Tysnesdager, deltagelse på Fjordsteam i Bergen, turistruter 3 uker i Hardanger og åpning av Lindåsslusene. Dette er rundt 60 oppdrag og gjør også i år «Granvin» til et av landets travleste og mest brukte veteranskip drevet på dugnadsbasis.

Stordfest i Leirvik

Stordfest 2013 går av stabelen 27.–30. juni og er ein kombinert maritim og musikkfestival. Desse store Stordfest arrangementa går føre seg kvart tredje år og blei første gong arrangert i 2007. Dei store seglskutene pleier å legge rammene for det maritime i hamna og for 2013 kjem bl.a. SS «Statsraad Lehmkuhl», SS «Christian Radich», «Loyal», «Svanhild», «Seladon», «Prolific», «Caroline af Sand» og mange fleire. Det som likevel blir spesielt for

Stordfest 2013 er at me vil ynskja ekstra velkommen til D/S Stord som har sitt hundreårsjubileum dette året. Kva er vel då meir naturleg at Stordfest er med og gjer stas på D/S «Stord I». Veteranbåten vil få ei utmerka plassering i Leirvik hamn, og jubileet vil bli markert på ulikt vis gjennom helga.

Stord Maritime Museum

Trygve og Gunnar Oma, som begge arbeidde ved Oma båtbyggeri, tok initiativet til ei motorsamling som no står utstilt i Stord maritime museum sentralt i Leirvik hamn. I tillegg syner museet ei utstilling om HSD, utviklinga av Leirvik hamn og den maritime industrien i Sunnhordland. Museet er ope kvar tysdag heile året, med utvida opningstider i sommarsesongen.

I dag er Stord maritime museum ein underavdeling av Sunnhordland museum.

NRK Sommeråpent

I år blir dette programmet sendt fra et flytende studio. NRK har leid «Sjøkurs», den tidligere hurtigruta «Ragnvald Jarl» for oppdraget. Hver kveld i syv uker kan vi få underholdning fra i alt 50 anløpssteder fra Oslo til Kirkenes. Skuta ligger selvfølgelig i Bergen under Fjordsteam.

Maskinoverhaling på «Børøysund»

Den store maskinoverhalingen pågår fortsatt. Fremdriften har ligget noe etter skjemaet, men den planlagte dato for ferdigstilling står ved lag, altså en travel innspurt. Under demonteringen av maskinen viste det seg at slitassen var

større enn antatt, slik at arbeidene også ble mer omfattende. Derfor er en del av arbeidene utsatt til neste vinter, og det er også kommet en del arbeider i tillegg som også skal tas da.

I løpet av vinteren er sylindrerne boret og honet. Ved boringen er det tatt ut mellom 1 og 4 millimeter, og det viste seg å være gods nok til å bore i. Krysslagre er maskinert på nytt, geidene er maskinert og tilpasset, veivlagre er også tilpasset, mens øvrige deler er kontrollert.

En utfordring på tampen viser seg å være stempelringene. Dette er stålringer som ligger i et spor i stempelkanten og tetter mellomrommet mellom stempel og sylindervegg. De presses mot sylinderveggen delvis ved at de er elastiske, delvis av fjærer inne i sporet. Den gamle stempelringen var 75 mm høy. Det forutsatte spesialbestilling, siden tilgjengelige emner i riktig stålkvalitet hadde bare halvparten av denne høyden. Det er et skotsk firma, Heritage Engineering and Restorations Ltd. som er leverandør.





Bildet til venstre viser en bunke av fjærene, mens bildet over viser hvordan de ligger i «rom» i stampelet. Stempelringen presses ned utenpå fjærene og det hele holdes fast av øvre del av stampelet, som festes med boltene vi ser.

Overhaling av kondenseren er klubbens eget prosjekt. Nye endestykker er ferdige, det samme er 650 treplugger for å feste rørene. I slutten av april er det planlagt stordugnad for å montere det hele.

Kritisk dato et 7. mai. Da er det sikkerhetstur med opplæring av mannskaper og besøk av skipskontrollen. I slutten av mai må skuta skinne. Da får Riksantikvaren besøk av sine nordiske kolleger og «Børøysund» skal være en av attraksjonene.

På sykkeltur med veteranskip

Denne uvante ferieformen, og denne uvante bruken av veteranskip, kan du oppleve i Bodø, der «Gamle Salten» har et rikholdig turprogram for sommeren. Operaweekend i Svolvær, sykkelcruise til Helgeland, Lofoten eller i Hamsuns rike er bare noen av tilbudene. Venneforeningen har også

sine arrangementer ombord. Se mer på hjemmesidene.

«Skogøy» inn på Riksantikvarens verneliste

Sist sommer kom «Gamle Skogøy» tilbake i Narvik etter slep fra Stockholm og opphold ved Bredalsholmen og Kjeldebotn vest for Narvik. Dugnadsarbeidet startet i Kjeldebotn og har gitt svært så synlige resultater. Skuta er nymalt utvendig og master er på plass. Over akterskipet er det bygget «vernebygg» for å lette arbeidet. Under dekk pågår både i maskinrom og øvrige rom. Det er dugnad tre dager i uka med godt oppmøte og god stemning i den gamle kafeteriaen under kaffepausene.

I juli fyller skuta 60 år og det skal markeres. Som en første gave kom det i mars brev fra Riksantikvaren: Han erklærer «Gamle Skogøy» som verneverdig.

Fjordbåtseminar

Opplæringen av fartøyvernere fortsetter. I mars var det igjen kurs, denne gang ved Hardanger fartøyvernssenter i Norheimsund.

Tekst og foto: Bjørn Anderssen

Som nevnt i forrige nummer av Dampskibsposten planlegger Riksantikvaren å skolere oss fartøyvernere i hvordan vi kan bli bedre innen planlegging av restaurering og dokumentasjon. Dette som en viktig del av både finansieringen og utførelsen av selve arbeidet. Fjordbåtseminar 2013 ved fartøyvernssenteret i Norheimsund var en god fortsettelse av denne tanken. Foredragsholderne var fra Riksantikvaren og alle de tre fartøyvernssentrene i Norge. Andre helga i mars møtte 30 fartøyvernere med forventninger om nye impulser og gode faglige diskusjoner.

Erik Småland fra Riksantikvaren hadde gjort klart et foredrag med tittelen: Et lynkurs i fartøyvern med vekt på dokumentasjon. Det ble Sverre Normo som holdt foredraget på grunn av sykdomsforfall. Alle de viktige stegene i verneprosessen ble beskrevet. En god begynnelse er å ta vare på det som er igjen. Dekke til, sikre mot tyveri,

minske lekkasje, sørge for pumper som virker osv. Kjente stikkord, men ikke mindre viktig av den grunn. Samtidig må en samle det som er av dokumentasjon. Tekst og bilder i systematisk orden er nødvendig før en begynner å rive noe som helst. Deretter må en lage en restaureringsplan som klart angir hvilke årstall eller epoke båten skal fremstå som representant for. Denne skal ha et godt detaljeringsnivå.

Som representant for den største finansieringskilden i fartøyvernarbeidet var det naturlig at han poengterte betydningen av å lage en finansieringsplan for å nå det planlagte restaureringsmålet. Her er realistiske vurderinger og tenking i stegvise prosesser gode stikkord.

Ut over dette hadde Sverre med eksempler på at originaltegninger ikke alltid er fulgt under bygging, noe som gamle bilder viste. En klar beskjed om å bruke autentiske materialer og metoder ble gitt, og for all del; ikke fyll opp båten

med hjelpemidler av plasttypen når det finnes tilnærmet tidsriktige, nyproduserte varer i dag.

Tekst og bilder i systematisk orden var en fellesnevner også for fire av de øvrige bidragsyterne. Nils Marius Johansen fra Nordnorsk fartøyvernssenter i Gratangen, Morten Hesthammer og Åsmund Kristiansen, begge kjente fartøyvernere fra Hardanger fartøyvernssenter i Norheimsund og Thomas Olsen fra Bredalsholmen Dokk- og fartøyvernssenter bidro alle med det som er så godt å få høre igjen og igjen; praktisk erfaring fullspekket med gode råd.

Nils Marius hadde stilt seg spørsmålet: Hvorfor dokumentere? Nødvendig

for gjenoppbygging, nødvendig for tilskuddsgivere, nødvendig informasjon for ettertiden, nødvendig for kjennskap til båtens historie, nødvendig for videreføring av kunnskap og nødvendig for formidling. Der var enda flere «nødvendig» som bare understreket at dokumentasjon er noe av det viktigste vi gjør, - eller bør begynne å gjøre i større grad enn vi gjør i dag. Han hadde med fine illustrasjoner både fra de gamle egypterne, skipsvert fra middelalderen og selvfølgelig eksempler fra egen arbeidsplass. Uten gamle relieff, fresker, broderi og kobberstikk hadde vår billedlige forståelse av historiske båter og metoder vært fattigere. Derfor; ta bilder, skriv litt og ta vare på det.



John Walsted var omviser ombord i «Gå På». Her ser vi at spantene er merket med nummer før fotografering ble gjort. Ulike tall på babord og like på styrbord. Mari Sæbstad Amundsen fra Riksantikvaren følger nøye med i forklaringen.

Morten hadde lagt vekt på trekonstruksjoner i stål båter og hvordan dette skulle dokumenteres. Ofte er det snakk om å rive og lagre fordi det skal utføres stålarbeid bak eller under innredningen. Deretter skal det monteres igjen og se ut akkurat som før rivingen. Foto, skisser og beskrivelse er av avgjørende betydning. I tillegg til selve bildet er det viktig å sette på noen vitale mål. Ta bildet, ta en del aktuelle mål og skriv dem inn på bildet med nøyaktige mållinjer. Sørg for å etablere mål fra en referanse som ikke forsvinner i selve rivingen. En tredørks nivå kan f.eks. målsettes fra lysmålet på et vindu eller fra en ikke innkledd stål-del. Bilder halvveis i rivingen kan også gi gode muligheter for slike referanse-

mål. Morten var også den som viste oss rundt ombord i «Stord» og på mange av de elementene vi så ferdig og under arbeid kunne han forklare hvilke dokumentasjon og metode som lå til grunn for utførelsen.

Åsmund tok utgangspunkt i restaurering av D/S «Stord I». «Dokumentasjon for å kunne gjenskape», kalte han det. Som kjent ødela en omfattende brann i 1987 det meste ombord. Det ble besluttet å gjenoppbygge båten i ca. 1931 versjon. En klar ledetråd for innredningen akter var en setning fra den opprinnelige bestillingen av skipet som sa at innredningen skulle utføres som på «Ullensvang», som var bygd noen år tidligere. For «Ullensvang» innred-



D/S «Stord I» ved kai i Norheimsund, pakket inn for vinteren. Det utføres innredning ombord og seminar-deltagerne fikk omvisning med Morten som førsteklasses forteller.

ningen finnes det tegninger. Derimot fantes det lite om seinere ombygginger. Derfor har en valgt å kopiere fra båter bygget/ombygget i samme periode på samme sted. Det er kopiert dørtyper fra «Hestmanden og bord- og benkunderstell fra «Børøysund». Resultatet fikk vi se med selvsyn ombord og arbeidet fikk anerkjennende kommentarer. I tilfeller hvor en ikke kunne se til andre båter måtte en stole den erfare håndverkeren og fartøyvernkonsulenten som begge ut fra sine tidligere prosjekt laget en sannsynlig riktig og teknisk god løsning.

Thomas snakket om dokumentasjonsteknikk med vekt på stål og systematisering. Vi kjenner alle det største prosjektet som er håndtert på Bredalsholmen; D/S «Hestmanden» og en del av rådene har tydelig med størrelse av prosjektet å gjøre. De hadde brukt et systemiseringsverktøy utarbeidet av Norsk Skipsforskningsinstitutt på 60-tallet. Dette er et system som grupperer og gir nummer til alt av komponenter og deler ombord inklusiv selve skroget. For angivelse av hvor et bilde er tatt, brukte de i tillegg en områdeinndeling av hele skipet. Det kan bli mange relativt like bilder og det er viktig å vite eksakt riktig plass for bildet. For å få mest mulig informasjon med på bildet skal en skrive med kritt eller tusj på gjenstanden/skottet/luken før bildet tas eller legge inn tekst og piler med et bildebehandlingsprogram før arkivering og videre bruk. Husk å bruke kvit eller gul tusj på svart underlag og ta med godt nok lys ned i båten for å få laget gode nok bilder. I dag er datamaskinenes eget filsystem med mappestrukturer et godt verktøy for å holde orden på digitale bilder. Han

slo fast at det var viktig å begynne og skrive på en dokumentasjonsrapport tidlig i prosessen.

Gunnar Holmstad NNFS ga oss en god innføring i digital scanning av en båt på slipp og hvordan resultatet kunne brukes i praktisk arbeid med linjetegninger og for eksempel spant med mer. Les mer om dette i forrige nummer (96) av Dampskibsposten. Han ivret forøvrig for www.delebanken.no som kan være en god arena når noen har båtdelel til overs som de vil selge eller om noen er på jakt etter noe spesielt som de mangler til egen skute.

Karsten Mæhl ledet det hele med nøye utmålt tidsbruk og sørget for at det hele ble et perfekt arrangement. Han sørget også for at vi kort etter fikk tilsendt foredragene til samtlige digitalt. Her var det ingen sløsing med papir. Fjordbåtseminaret vil bli husket som innholdsrikt og meningsfullt å delta på.

Lørdagskvelden var det en hyggelig middag på hotellet hvor deltagerne bodde, og gamle og nye båt historier ble fortalt til lyttende førstereisgutter og erfarne fartøyvernere. Her ble det diskutert stempelringer på «Børøysund» og ny rigg til «Berntine». Sprekker i lagerskåla på «Fæmund 2» og linespill til «Brottsjø». Noen potensielle løsninger oppsto i løpet av kvelden.

Smånytt

Litt av hvert om stort og smått. Stort for noen, smått for andre.

Spørreundersøkelse om sjøfolk og samfunnet

Det er vel ikke særlig dristig å anta at alle dere våre lesere er eller har vært sjøfolk, eller har slektninger som har vært sjøfolk. Nå kan dere bidra til å bevare sjøfolks historie.

I etterkrigstiden var den norske handelsflåten en stor og viktig arbeidsplass. De fleste nordmenn kjenner noen som har vært til sjøs, og mange familier har en sterk tilknytning til havet. Sjøfolkenes liv har vært med på å forme norsk kultur. Til tross for dette har forskere og historikere vært lite opptatt av å dokumentere sjøfolks liv og arbeid. Men nå er det startet en spørreundersøkelse for å ta vare på minnene. Undersøkelsen er et samarbeid mellom Nettverket for Sjøfartsmuseer i Norge og Norsk etnologisk granskning (NEG). NEG dokumenterer kulturhistorien fra levende minner. Alle svar er anonyme og vil bli tatt vare på hos NEG, som holder til ved Norsk Folkemuseum. Prosjektet får støtte av Norsk Kulturråd.

Museene ønsker å samle flere opplysninger om denne yrkesgruppen. De vil gjerne vite mer om:

- Hvordan sjøfolk selv opplevde sitt liv og sitt yrke
- Hvordan de ble oppfattet av folk på land
- Rekrutteringen til sjømannsykket
- Arbeidet og miljøet om bord
- Mminner fra ulike havner
- Kkontakt med familie og hjemsted
- Og alt ellers som kan ha preget sjøfolkenes liv og arbeid.

Alle, enten de har vært til sjøs eller ikke, oppfordres til å delta i spørreundersøkelsen, og dermed hjelpe med å ta vare på denne historien for ettertiden. Du finner den antagelig lettest på hjemmesidene til Norsk maritimt museum.

Du kan også kontakte Norsk etnologisk granskning og få tilsendt spørreundersøkelsen på papir.

Adressen er:

Norsk etnologisk granskning,
Postboks 720 Skøyen,
0214 Oslo

E-post: eli.chang@norskfolkemuseum.no
Telefon: 40 02 35 41



Slike bilder har nok mange sjøfolk liggende i skuffer og skap. De er både støtte for hukommelsen og dokumentasjon av tidligere opplevelser. Dette tok Torbjørn Kjørstad fra Stokmarknes da han var dekksgutt på «Hestmanden» sommeren 1951. Vi ser maskinsjef Bakkejord fra Risøyhamn (til venstre) og 1. styrmann Seines (antagelig fra Steigen, men bodde i Trondheim) på båtdekket. Klesvasken gir også et bilde av dagligdagse, private gjøremål ombord.

Forskrift for vernede fartøy

Sjøfartsdirektoratet har arbeidet med ny forskrift for vernede fartøy i flere år. Et første forslag ble lagt bort, og man startet på nytt med blanke ark. Det nye forslaget som ble lagt frem i fjor møtte også motbør, men i møter direktoratet har hatt med Riksantikvaren og Norsk forening for fartøyvern i vinter ble det gjort viktige avklaringer som bringer arbeidet framover. Et sentralt punkt

har vært hvilke begrensninger som skal gjelde for bruk av vernede fartøy, som i utgangspunktet ikke tilfredsstiller moderne sikkerhetskrav. Målet er å finne løsninger som ivaretar sikkerheten om bord, den antikvariske verdien fartøyene har og samtidig gir muligheter til en viss inntektsgivende drift.

Direktoratet har som mål at forslaget til ny forskrift skal være klar til høringsrunde før sommeren.

Nytt kurs - Fartøyvernets ABC

Helgen 28.–29. september vil Norsk forening for fartøyvern på ny arrangere Fartøyvernets ABC – et praktisk veiledningskurs i hvordan arbeide med restaurering av verneverdige fartøy. Kurset skal ta for seg befaring av et restaureringsprosjekt, tilstandsrapport, organisasjonsarbeid, hvordan søke midler, dokumentasjon, rapportering osv. Kurset vil bli lagt til Østlandsområdet. Mer informasjon vil komme på foreningens hjemmeside og på facebook, og en egen invitasjon vil bli sendt ut.

Kaiavgift for veteranbåter i Bergen

I flere år har de vernede veteranbåtene fått refundert kaiavgiften i Bergen, men så ville Havnevesenet avvikle ordningen fordi den var for ressurskrevende. Kaiavgiften kan bli opptil 180.000–200.000 kroner årlig for enkelte båter, noe de ikke har inntjening nok til. Etter kraftig påtrykk fra veteranbåtmiljøet har Havnevesenet endret forslaget. Dette begrunnes med at de vernede båtene har en positiv markedsføringsverdi for Bergen. Bestemmelsen gjelder for fartøyer som har hjemhavn i Bergen og som står på Riksantikvarens liste over vernede skip.

Fartøyvernet i Sogn og Fjordane samles

I Sogn og Fjordane har alle dei flytande verneverdige veteranbåtene og -skipa møtest for å diskutere eit forum der ein i fellesskap kan løfte fram fartøyvernet i fylket. Eigarane ser med uro og undring på fylkeskommunen sitt manglande

engasjement (og ikkje minst kunnskap), mangelen på ein fylkeskommunal fartøyvernplan og minkande løyvingar. Dei vil sjå korleis dei i større grad kan sette fartøyvernet på dagsorden som viktig kulturminnevern og dokumentasjon av ein viktig del av vår lokale historie. Det er nødvendig å drive opplæring både ovanfor løyvande fylkesbyråkratar og fylkespolitikarar. Det vart sett ned eit arbeidsutval som fekk mandat til å arbeide vidare med dette, gjennom til dømes faktahefter, seminar og møter. I dette arbeidsutvalet sit Sander Ødelien, (MS «Atløy»), Ove Losnegård (MS «Stangfjord») og Bjørn Fjellheim («Haugefisk» og Kystmuseet). Ein vil også arbeide saman om å få dei fylkeskommunale løyvingane til fartøyvern opp, minimum til tidlegare nivå.

Sikkerhetskurs for mannskap

Dyrt og tidkrevende - men nyttig og nødvendig.

For å kunne seile som sikkerhetsmannskap på D/S «Børøysund» eller D/S «Styrbjørn» utenfor fartsområde 1 er det pålagt og nødvendig at vi hvert 5. år gjennomgår sikkerhetskurs IMO 60, samt et kurs i «Crowd and Crises».

Vi var 12 mannskaper fra våre båter som tok disse kursene hos Rednings-selskapets (RS) kurssenter i Stavern nå i våres. Kostnadene for NVSK er godt over kr. 200.000 for dette, samt at de frivillige må ofre 6 dager i alt på disse kursene. Det er ikke lite som ofres på vår hobby's alter.

Men når det er sagt så hadde vi det både svært så hyggelig sosialt og ditto interessant på dette kurset. Kursledere

fra RS var dyktige, inspirerende og kryddret det hele med mye humor, alvoret i kurset til tross. Om ikke alt var like relevant for oss, var det jo morsomt å prøve seg som f.eks røykdykker. Her lærte man førstehjelp, brannvern og sjøredning både i praksis og med holdningsskaping for å sørge for sikkerhet i vårt arbeid med og på våre båter. Kunnskaper og holdninger vi også kan være nyttige i dagliglivet ellers, både

hjemme og på jobb. Vi får bare håpe vi aldri får bruk for slik kunnskap, det er det beste.

Viktig er det også at vi tar denne kunnskap og tilpasser den praktisk til den enkelte båt vi er på, hva kan vi gjøre konkret på D/S «Børøysund» og D/S «Styrbjørn» for å øke sikkerheten for passasjerer og mannskap. Da er det verd pengene og tidsbruken.



Det er ikke bare på kurs det gis sikkerhetsopplæring. De regelmessige øvelsene ombord og kontrollene av utstyret er like viktige. Selv om flåter har avløst livbåtene, er lett båten på «Børøysund» fremdeles i tjeneste som «mann overbord båt». Her øves på utsetting. Foto: Øyvind Ødegård

Fjordturer med «Børøysund»

Også i år vi Norsk Veteranskibsklub seile ti åpne turer i indre Oslofjord. Turene går tirsdager og torsdager med avgang fra båtens faste plass ved Nordre Akershus kai ved Rådhusplassen. De varer fra 18 00 til 20 30. I tillegg til en hyggelig fjordtur med vårt veteranskip, vil vi på hver tur, med unntak av Jazz- og Bluescruisene, holde foredrag om et spesielt tema.

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

Billettprisen er kr. 250,- for voksne og kr 100,- for barn inntil 12 år. Bindende påmelding. byssesalg med øl- og vinrett. Jazz- og Bluescruisene koster kr. 300,-, ingen barnerabatt. Eventuelle ledige billetter selges ved landgangen før avgang.

Velkommen ombord

Tirsdag 4. juni	Oslo sett fra sjøsiden	v/ Oslo Byes Vel
Torsdag 6. juni	Jazzcruise	
Tirsdag 11. juni	DanQuiz på fjorden	v/ Dan Børge Akerø
Tirsdag 18. juni	Strandhugg på Ingierstrand bad	v/ Oslo museum (bymuseet)
Tirsdag 25. juni	Seilas på Oslofjorden med innlagte nøtter	v/ Roald Øyen
Torsdag 27. juni	Bluescruise	
Tirsdag 20. august	Hytteliv i Oslofjorden	v/ Oslo museum (bymuseet)
Torsdag 22. august	Jazzcruise	
Tirsdag 27. august	Oslo havn, historien og fremtiden	v/ Oslo havn
Torsdag 29. august	Bluescruise	



«Eit skip heitte Stord...»

«Stord I» har fått si eiga bok, slik det høver seg for ein hundreåring. Bård Koltveit, tidlegare direktør ved Norsk Sjøfartsmuseum, fortel historia om rutebåten «Stord», medan fire som kjenner historia frå dei siste tretti åra fortel om veteranskipet «Stord I».

Bokomtale av Geir E. Aga

Underskrivne har vore tilsett i Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap – HSD - i 25 år. Far min var tilsett i over 35 år så eg kjem frå ein familie med sterke HSD-røter. Familiegarden på Aga i Sunnhordland var også på heile 1900-talet sers avhengig av HSD. All levering av for til garden og slaktedyr frå garden gjekk med selskapet sine godsbåtar.

De siste 18 åra av mi tenestetid var eg tilsett i HSD sitt sjøselskap, og eg var den siste administrerande direktør i HSD sjø si historie. Omstilling er nødvendig, men det var sjølvsagt sers vemodig med mine røter i selskapet å konstatere at HSD namnet vart historie og HSD-rosetten berre skulle nyttast i historisk samanheng. Det var nok mange i sjøselskapet som hadde same oppleving av dette som eg, og

det var ikkje fritt for at HSD-rosetten dukka opp i mange samanhengar, også etter at den var historie som selskapet sin offisielle logo!

Årsaka til dette var sjølvsagt dei sterke banda heile rutedistriktet til selskapet hadde til HSD. Dette gjaldt også familiar utan så sterke band til selskapet som eg hadde! Som leiar i selskapet opplevde eg sjølvsagt at selskapet vart kritisert, men det var ei klar grense for kva som var akseptabelt, spesielt gjaldt det kritikk utanfrå. Då slo folk i distriktet ring om selskapet.

Denne boka om «STORD...» er sjølvsagt eit av mange prov på det. Forfattarane utviser ein kjærleik både til selskap og fartøy som gjer at du ikkje har lyst til å leggja boka vekk.

Det går fram av boka at «STORD» gjorde aktiv teneste for selskapet i over 50 år. At tida som båt i fast rute



«Eit skip heitte Stord...»

100 år på fjorden

Utsnitt av omslaget

gjekk mot slutten etter nærare 50 år hadde sjølvsgagt fleire årsaker - historia om korleis gods på europallar måtte strippast på land for å få godset ned i rommet fortel sjølvsgagt noko om at fartøyet ikkje var like tenleg som før. Europallane var kome for å bli! Dei store samferdsleendringane som etter kvart utkonkurrerte både dei reine godsbatane og etter kvart dei kombinerte gods- og passasjerbatane, var nok likevel hovudårsaka. Godstransporten vart flytta frå sjø til land og til gods-bilar og ferjer.

Sjølv om det var vemodig at fartøyet på slutten av 60-talet vart seld, er det sjølvsgagt ei trøst at fartøyet i ein periode på 10 år gjorde teneste som losjiskip for grupper som verkeleg trengte husrom. At krigsseglarar var ei av desse gruppene var dessverre ein realitet!!

Det er imponerende å lese om all dugnadsinnsatsen som er lagt ned på alle nivå i arbeidet med å restaurere fartøyet. Ikkje minst er det imponerende å lese om det pågangsmotet som vart utvist. I denne samanheng vil eg spesielt nemne det mot som vart utvist etter brannen utanfor Sandvikvåg i 1987. Då var fartøyet eit sørgjeleg syn - likevel var det tilstrekkeleg med eldsjeler som tok fatt. I den perioden eg var styremedlem var eg litt tettare på restaureringsarbeidet og då fekk eg oppleve på nært hald den faglege tilnærminga arbeidet hadde, og ikkje minst all dugnadsinnsatsen som vart utvist frå desse fagfolka.

Boka er sjølvsgagt først og fremst ein «hyllest» til fartøyet. For meg og heilt sikkert for alle dei som har gjort teneste for selskapet, mange i over 50 år, er

boka også ei anerkjenning av kor viktig HSD var for utviklinga av distriktet – Hardanger og Sunnhordland.

Det blir derfor for meg ei spesiell symbolhandling når rederiflagget til HSD under Nordsteam 2005 vart overrekt fartøyet frå HSD sin siste konsernsjef.

Jubileumboka «Eit skip heitte Stord...» vil bli seld om bord i D/S «Stord I» og M/S «Granvin» frå 8. juni 2013



Tor Skåland spleisar trosser.
Foto: Harald Sætre

REDAKSJONEN



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 Bjørgeaas
Tlf: 975 47 816

Nordenfjeldske Staalskibs-union

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

Veteranbåtlaget Ekar

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

Andelslaget MS Jøsenfjord

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

Stiftelsen D/S Stord I

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

Veteranskibslaget Fjordabåten

Postboks 1740, Nordnes, 5816 Bergen
www.fjordabaaten.no
Formann: Terje Kvamme
Tlf: 958 86 195

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 «Stord I» ved kai i Bergen under Torgdagen i 2009, med kaien full av tilhørere til den historien skuta kan fortelle.

På baksiden ser vi Kåre Taule (bak) og Hermund Hansen under arbeid i maskinen. La dem representere de mange, mange som gjennom mer enn tretti år og tusener av dugnadstimer har satt «Stord I» i slik stand at hun kan fortelle sine historier.

La oss også påskjønne Harald Sætre. Han har tatt begge disse bildene, pluss tusenvis av andre, og derved dokumentert viktige kapitler i «Stord I» sin historie