

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

15. januar 2014



Opplag 2680
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar





6



26



31



46

INNHold

4	Formannen har ordet
6	«Alexandra»
9	Seminar om fartøyvern
14	«Southern Actor»
20	Fergelemmen på Munkebryggen
22	Sommeren i Bergen
26	Hvordan reparere en kondenser?
31	Kysten rundt
38	Forskrift for vernede skip
44	En hilsen fra nord
46	Ingen «finn fem feil» oppgave

I dette nummeret summerer vi opp begivenhetene i Bergen i sommer, samtidig som vi ser videre. Seminaret som ble holdt under Fjordsteam ga oss et inntrykk av hvor vi står og hvilke utfordringer vi vil møte. De nye forskriftene fra Sjøfartsdirektoratet vil også gi viktige rammer for vårt arbeid. Som det fremgår av kommentarene vi bringer, er det fremdeles en lang vei frem til et resultat vi er tjent med. Ellers har vi små og store nyheter om små og store fartøyer. God lesning.

Formannen har ordet

Tekst: Christian Fr. Wyller, nestleder i Andelslaget MS Jøsenfjord. Foto: Vidar Johannes Hauge

Hilsen fra en nykommer

Vi har nettopp vært gjennom en valgkamp der hovedfokus har vært på alt som galt og vrangt i fedrelandet. Når jeg nå, for første gang, får anledning til en meningsytring i Dampskibsposten, vil jeg gjerne snu på flisa. Da synes jeg vi skal skryte av oss selv – av hele veteranskipsmiljøet.

Siden jeg i guttedagene reiste med fjordabåtene i Ryfylke, har jeg vært interessert i disse og i historien bak dem. I voksen alder måtte andre arbeidsoppgaver prioriteres. Som passivt medlem i Veteranskipslaget Fjordabåten og som fast leser av Dampskibsposten, hadde jeg bare fulgt arbeidet fra sidelinjen. Men da MS «Jøsenfjord» kom for salg, hadde jeg sjansen til å bli aktivt med. Og den sjansen grep jeg.

Møtet med veteranskipsmiljøet har vært enormt positivt. Overalt har vi i Jøsenfjord-gjengen møtt velvilje og fått hjelp. Og det har vært utrolig oppmuntrende å se hva andre har fått til. Da «Jøsenfjord» lå ved kai i Stavanger under Tall-Ship-festivalen for to år siden, lå vi

ved siden av DS «Oster». Mange som kom ombord til oss ristet på hodet og var skeptiske til at denne holken kunne reddes. Til dem kunne jeg bare si: Ta en tur ombord i «Oster» og se hva som er mulig; hun var nedrigget og i praksis en lekter da arbeidet startet. Det ser umulig ut, men det lar seg gjøre. Som kjent tar det umulige bare noe lenger tid!

Men ikke bare de aktive har vist interesse og velvilje. Fra Norsk Forening for Fartøyvern har vi fått masse hjelp, støtte og nyttig informasjon; her gjøres det et viktig og solid arbeide for alle fartøyvernere. Fra hjemfylket har «Jøsenfjord» fått betydelige bidrag til gjenoppbyggingen. Ulike kulturminnemyndigheter viser positiv interesse. Selv om Riksantikvaren ikke har åpnet pengesekken enda (det kommer nok!) har vi fått mange gode råd med på veien. I tillegg er vi blitt kjent med alle de ulike miljøer som arbeider med kystkultur – verksteder, båtbyggere og andre; ingen nevnt og ingen glemt!

Derfor sier jeg til alle som er positive til fartøyvern: Bli med da vel! Vi tren-



«Jøsenfjord» på slipp i Dåfjorden i september.

ger flere hender og hoder også! Mange tror at det bare dreier seg om å pikke rust, smøre bunnstoff og sjau i maskinen. Men det gjør det slett ikke. Vi trenger folk til nesten alle typer arbeide. Det skal produseres brosjyrer og annet materiell, det skal samles inn bilder og historien må dokumenteres. Vi må søke støtte og skaffe sponsorer, og vi må formidle kystkulturhistorien til almenheten. Til dette trenger vi langt mer enn

teknisk kompetanse og alle kan bidra. Ja, selv mine juridiske kunnskaper kom til nytte da Foretaksregisteret laget krøll med registrering av andelslaget – hvem skulle trodd det?

Derfor vil jeg her og nå skryte av alle fartøyvernere og spørre med samme beskjedenhet som de gjør i Bergen: «E vi'kje go?»! Svaret er et rungende: «Jo!».

Etterlysning: I neste nummer vil vi markere at det frivillige fartøyvernet er femti år. Da trenger vi bilder. Av båter, hendelser, utfordrende oppgaver og imponerende resultater. Aller mest ønsker vi bilder av menneskene som utgjør det frivillige fartøyvernet. Mennesker i arbeid med båtene, med vedlikehold eller drift, eller mens de forteller interesserte passasjerer hva for en fin hobby vi har.

Har du noe som kan brukes? Let i skuffer og skap, i esker og album. Gi oss beskjed, så kan vi avtale hvordan vi kan ordne kopiering.

«Alexandra»

en fornem tilvekst til veteranflåten

Hittil har «Skibladner» og «Hansteen» vært i en særklasse når deg gjelder alder blant våre veterandampere. Nå får de selskap av «Alexandra», en dampdrevet lystyacht fra 1860. For 30 år siden et medtatt gammelt skrog under en presenning på Hovedøya, så skjemmende at eieren fikk beskjed om at den ville bli brent om han ikke fjernet den.

Tekst: Georg Jensen, på grunnlag av informasjon fra «Frognerkilens Båtforening av 1860», fra Egil Jørgensen og to artikler i bladet Båtliv.

Saken om det gamle vraket ble slått opp i avisene og båten nærmere undersøkt av Fredrik Denneche ved Norsk sjøfartsmuseum. Det viste seg da at det var et klenodium som sto i fare, nemlig tidligere

damplystbåt «Alexandra» 37 fot lang, bygget i Liverpool omkring 1860. Riksantikvaren grep inn, og båten ble flyttet til statens grunn på Gressholmen hvor den kunne stå trygt, men ikke tryggere enn at forfallet kunne fortsette.



Slik så båten ut da arbeidet startet i 2004. Foto: Frognerkilens båtforening



Endelig er det tid for sjøsetting. Steinar Meltzer overvåker det hele. Foto: Oddvar Øpstad

Etter 22 år tok noen de rette initiativene og båten ble berget. Disse «noen» var medlemmer av «Frognerkilens Båtforening av 1860». En ærverdig forening som følte et ansvar, både for båten og for å skape et miljø og samlingspunkt i foreningen.

Båten ble flyttet til foreningens område i Bestumkilen, hvor det i 2004 ble bygget et romslig, isolert hus til den. En viktig forutsetning for rasjonelt arbeid. En, eller rettere flere, dugnads-gjenger satte så i gang. En med ansvars-område skroget, en med maskinen, og en med dokumentasjon.

Målet er at den skal fremstå slik den var som ny, i den grad man kan dokumentere det utseendet. Det kan nok være vanskelig, siden dampdrevne lystbåter var noe helt nytt den gangen. Bygging etter tegninger var heller ikke vanlig. Noen mener den et tegnet av den kjente skotske seilbåtkonstruktøren William Fife, men det er nok et blind-

spor, for han ble født i 1857. Hans far og farfar hadde samme navn og var begge båtbyggere utenfor Glasgow, men man kan jo drømme. Båten kom til Norge i 1907, innkjøpt av skipsreder G. M. Bryde og omdøpt til «Sonja». Han ble nok lei av åpen dampbåt, for like etter første verdenskrig ble forskipet forhøyet og den fikk hytte midtskips. Maskin og kjele ble også tatt ut, og en Morris bilmotor satt inn i stedet. Dampmaskinen ble nok ansett som en kurioitet, for den ble overlatt til Teknisk museum, dog med den klausul at den skulle tilbake i båten dersom det noen gang skulle bli aktuelt. Fra 1921 var Ivar C. Iversen eier. Han endret navnet til «Bodil» og satte inn en større motor, en Chrysler denne gang. Den motoren sto også i båten da gjenoppbyggingen startet. Neste eier, fra 1951, var Oscar Fredriksen, som brukte båten bare noen år, før han ble utsatt for en ulykke som gjorde at han ikke lenger kunne arbeide med den.



Prøvekjøring av maskinen. Arnold Lindner, utlånt maskinsjef fra «Børøysund», sammen med Steinar Meltzer og Jon Stalheim. Foto: Egil Jørgensen

Det er hans arvinger som har overlatt både båten og en hel del løst utstyr til båtforeningen. Hos en annen tidligere eier ble det også sporet opp deler.

Hva er så gjort med båten? Jo, overbygget er fjernet, mens forstevn, de fleste spanter, noen bordganger og deler av kjølsvin er skiftet. Natene er frest opp og luset med mahognystrimler. Det er lagt nytt dekk forut og på hekken, bygget karmen, dollbord og innredning. Her er det brukt teak og mahogny, slik stilen krever. Utenbords er skroget slipt, sparklet og malt. Cryslermotoren er tatt ut og overlatt til en annen båtforening, en som har båtmotorer som sitt speciale. Den gamle dampmaskinen er hentet fra Teknisk museum, som hadde overhaldt den, slik at den var klar til montasje. Kjelen er ny, laget ved et svensk verksted, naturligvis etter gamle forbilder. Det er også laget en frittstående kondenser, med samme virkemåte som på ordinære saltvannsdampere.

Alle løse deler er montert tilbake eller brukt som maler for nylagede.

For et par år siden ble den igjen sjøsatt, hovedsaklig for å få avsatt riktig vannlinje. Det ble imidlertid et kort opphold i det våte element. Lekkasjene var for store til at noen dagers trutning var nok, propellen var feil, og båten returnerte til huset sitt for videre arbeid. Så, i august i år, var den store dagen for sjøsetting kommet. Fremdeles var det store lekkasjer, men etter noen dager i stroppene var den tett. I september var det prøvekjøring av maskinen. Det må gjøres en del justeringer i røropplegget, ellers er båten seilingsklar. Vinterens prosjekt blir baldakin over båten, slik en slik båt jo skal ha.

Planene er å bruke båten til småturer på fjorden. Det store stevnet i Oslo til neste år vil være en fin mulighet til å vise frem klenodiet, og turen til trebåtfestivalen i Risør bør heller friste enn å skremme.

Seminar om fartøyvern

Ein viktig programpost under sumarens Fjordsteam-stevne var seminaret som vart halde ombord i «Sandnes». Her kunne fartøyvernarar og folk i forvaltninga møtast og utveksle erfaringar, ros og ris. Ei svært så nødvendig øving for å skape gjensidig forståing for kva som let seg gjere og kva som ikkje.

Oppsummering ved Geir Madsen og Åsmund Kristiansen, begge frå Hardanger fartøyvernesenter

Det var godt oppmøte på frukostseminar om bord i MS Sandnes fredag morgon på dag to av Fjordsteam. Det gode oppmøtet kan skyldast optimistiske signal og godord frå miljøvernministeren si opning dagen før. Det var mange som med glede såg det eine veteranfartøy etter det andre sige inn Vågen til opninga. Det var som ein manifestasjon på at fartøyvernet gir resultat, men ein skal ikkje halde på lenge med fartøyvern før ein skjønar at offentlege rammevilkår og tilrettelegging er ein avgjerande faktor for vernefeltet. Privat entusiasme og uendeleg med dugnadstimar pregar som regel starten på far-tøyvernprosjekta. Ganske snart møter ein realitetane i form av manglande verkstadplass, kompetanse, regelverk

og (eit uoverstigeleg) stort behov for pengar. Mykje av dette er avhengig av rammevilkåra og forvaltninga av fartøyvernet på nasjonalt, regionalt og lokalt plan. Alle nivå som driv med forvaltning av fartøyvern var invitert til å halde innlegg med unntak av Sjøfartsdirektoratet (sikkerheit var ikkje tenkt som tema). Difor var det ei positiv overrasking for alle da sjøfartsdirketør Olav Akselsen stilte til seminaret og bidrog med både innlegg og som skyteskive for krasse innlegg mot kunnskapsløyse og regelrytteri i direktoratet hans.

Innleiarane var på førehand bedne om å ha følgjande fokus: «Status – Nasjonal verneplan for fartøy 2010–2017». Vi er snart midt i planperioden og ønsker å

utfordre noen sentrale aktører innen fartøyvernet til å si noe om rammebetingelser, vernemyndighetenes arbeid og planer, og feltets utfordringer og muligheter.

Kva meiner Bergen kommune?

Hilde Onarheim (fungerande byråd, Bergen kommune) heldt velkomst-innlegg der ho gjorde greie for Bergen kommune sitt engasjement for fartøyvernet. Bergen kommune har ein eigen fartøyvernplan men ho peika på at det er ei utfordring å få fartøyvern til å henge saman med andre politikkområde og gi det plass. Ho sa vidare at Bergen vil doble satsinga innan fartøyvernet til 4 mill. kr. Ho var oppteken av å kople fartøyvern mot reiseliv og meinte at dette kan gi mange av fartøya innteningsgrunnlag. Onarheim snakka varmt om å etablere ei nasjonal veteranbåthamn i Bergen

og var oppteken av god samhandling mellom nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

Kva meiner Riksantikvaren?

Riksantikvar Jørn Holme heldt hovudinnlegget; «status for fartøyvernet i Noreg, utfordringar og moglegheiter»

Ein engasjert riksantikvar opplever at fartøyvern har eit stort potensiale for det treff «nerva» i oss. Han opplevde på kroppen at det var kjærleik i lufta under Fjordsteam i Bergen.

For å sette fartøyvernmidlane i perspektiv sa Riksantikvaren at han totalt har 100 mill. kr. til freda hus i privat eige. Med ei ramme på ca. 50 mill. kr. hevda han at fartøyvern ligg godt an og at feltet får mykje statleg støtte, særleg samanlikna med andre samanliknbare land. Han ser samstundes at me ikkje har store fond å søke som til dømes i Danmark. Det er manglande tradisjon



Tidlegare natttruteskip «Sandnes». Seminaret vart helde ombord her. Biletet er henta frå «Nasjonal verneplan for fartøy 2010–2017». Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren.

og vilje i Noreg for privat støtte til fartøyvern og Holme var særleg skuffa over at skipsfartsnæringa ikkje stilte opp for DS «Hestmanden».

Den nasjonale verneplanen er ambisiøs i forhold til rammene for tilskot, men Riskantikvaren minner om at planen er eit forslag og at det er politikarane som bestemmer. Det er positivt at fartøyvern har tverrpolitisk appell, så her meiner Holme at fartøyvernarane kan nå fram med god innsats.

Riksantikvaren snakka varmt om det frivillige arbeidet innan fartøyvernet og sa at dette utgjør ein verdi på heile 40 mill.kr! Med andre ord er vernefeltet heilt avhengig av frivillige, og Holme var oppteken av at ein heldt fokus på rekruttering. Riksantikvaren gjorde ei studie i 2009 der det gjekk fram at 19 % av dei frivillige var rekruttert siste år. Det skulle tilseie at det ikkje berre er gjengangarar innan fartøyvernet og at det er mogleg å få til ny rekruttering.

Jørn Holme lista opp nokre utfordringar for vernefeltet: Det eine er sjølv Kulturminneloven som hovudsakleg er tilpassa landfaste kulturminne og ikkje fartøy. Det manglar store og godt tilrettelagte museumshamnar. Det er ikkje utarbeidd noko verneplan for statlege fartøy og han snakka om utfordringar med å få til eit regelverk som er tilpassa verna fartøy.

Til slutt opplyste han om at ein tåpeleg regel som førte til at strukturerte fartøy ikkje kunne drive med turistfiske no er lempa slik at fartøya kan ha ein årleg fangst på inn til kr 50 000 pr. år. Holme meinte dette kunne gi betre inntektsgrunnlag for fleire verna fiskefartøy.

Holme peikar på at samarbeid og

dialog er avgjerande for godt arbeid og er open for gode råd om korleis Riksantikvaren kan bli betre på vernefeltet.

Kva meiner Hordaland fylkeskommune?

Fylkeskultursjef i Hordaland Anna Elisa Tryti heldt innlegg med fokus på regionalt nivå;

«status, moglegheiter og utfordringar ved den regionale fartøyvernforvaltninga»

Tryti viste til at fartøyvern generelt er eit forholdsvis nytt fag- og politikkområde der Hordaland Fylkeskommune engasjerte seg tidleg. Ho meiner området må utviklast vidare på regionalt nivå og ser aukande politisk eigarskap for vernefeltet. Fylkeskultursjefen er til sømes godt nøgd med at fylkespolitikarane dobla fartøyvernøyvingane i år. Hordaland fylkeskommune og Riksantikvaren har ein avtale om at Riksantikvaren skal matche løyvinga og med dette har Hordaland over 1,6 mill.kr. til feltet. Tryti sa også at det frå 2014 er mogleg å søke om driftsmidlar og at fylkeskommunen vil sjå på driftssituasjonen med eit nyansert blikk.

Tryti peikar på at Hordaland er eit av dei største fartøyvernfylka i landet og også vertsfylke til Hardanger Fartøyvernssenter som fylket har støtta over mange år. Ho er oppteken av korleis ein kan få til verdiskaping innan vernefeltet og meiner det er større potensiale for dette.

Fylkeskommunen støttar opp om frivillig sektor, men Tryti ynskjer ein meir systematisk infrastruktur for å sikre kontinuitet og kompetanse. Dette for at ikkje for mykje skal kvile på frivillig arbeid

som ho ser som sårbart. Infrastrukturen for fartøyvernet må styrkast og det er viktig og sjå på samspelet mellom private og offentlege aktørar. Til dømes meir samarbeid mellom Dåfjorden slipp og Hardanger Fartøyvernssenter? Ho ser også at det er viktig å sikre veteranfartøya tilgang til kaiar og hamnar.

Tryti stiller spørsmål til om det er samsvar mellom historie og utval av fartøy og meiner at det finst fartøytypar som har blitt utelatt. Noko ho håper kan bli retta opp i. Fylkeskultursjefen tar til orde for statleg delegering og større regionalt ansvar for den verna flåten og vil gjerne at Hordaland skal vera eit prøvefylke for dette.

Ordskifte

Etter første økt med dei førebudde innlegga var det ein romsleg pause der tilhøyrarane blei bedne om å førebu spørsmål.

I den andre økta blei det sett ned eit utvida panel med innleiarane og Jan Welde (Styreleiar Norsk forening for fartøyvern), sjøfartsdirektør Olav Akselsen og William Hazel (seksjonsleiar for arkiv, bibliotek og museum i Bergen).

Paneldeltakarar som ikkje hadde innlegg på førehand fekk eit kort innlegg før debatten.

Olav Akselsen

Gjorde kort greie for Sjøfartsdirektoratet sin historie og deira viktige ansvar for sikkerheit til sjøs.

Han var nøgd med at det no har kome eit eige regelverk for verneverdige skip og håper dette skal virke positivt. Han opplyste at ynskje om egne inspektørar for verneverdige skip ikkje let seg gjera, men

at dei heller spelar på spesialkompetanse i staben når det trengs.

Jan Welde

Welde var oppteken av å bryte med assosiasjonen til fartøyvern som rust og råte og sære idealistar. La oss heller snakke om flytande kulturminner som det heile handlar om.

Welde tok hardt i når han snakka om utfordringar med regelverket til Sjøfartsdirektoratet. Han lista opp fleire opplagte dårlege saker men sa samstundes at det var dialog og at godt underbygde argument vonleg vil nå gjennom til slutt.

William Hazell

Hazell var opptatt av at fartøyvern må konkurrere med andre felt om merksemd og ressursar i forvaltninga. Han meinte at organisasjonane må passe på at feltet blir dokumentert med statistikk og viste til at korpsbevegelsen har fått dette til. Faktagrunnlag er viktig for dei som tar avgjerd.

Hazell fortalde nøkternt om den vetle delen av stillinga si han i realiteten kan bruke til fartøyvern. For å få god effekt av arbeidet sitt etterlyste han kort og tydeleg kommunikasjon frå Staten som han så kunne klyppe inn i sakspapira til politikarane på lokalt nivå. Han meinte slike enkle tiltak kan gi gode resultat for fartøyvernet lokalt når det skal takast politiske avgjerd.

Nokre spørsmål frå salen (med og utan svar)

- Korleis sikre representativitet ved ei regionalisering av fartøyvernet?
- Det blei vist til at ein kan få gjort

istandsettingsjobbar billigare i utlandet. Kva er Riksantikvaren si haldning til dette og korleis vil Riksantikvaren sikre norsk kompetanse? Holme svarte at også fartøyvernet må følge konkuransereglane og at større oppdrag skal lysast ut i EU-området. Verfta i Noreg må da vera konkurransedyktige. Fartøyvernssentra er riksantikvaren si største satsing for å sikre kompetanse og Holme vil sjå på løyvingane til sentrene for 2014. Han viste til at Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter er i en vanskelig situasjon. Alternativet kan vera å bygge opp andre konkurransemiljø. Riksantikvaren er opptatt av å sikre handverksfaga

og bruke større prosjekt til opplæringsarenaer.

- Sikkerheit: er det mogleg å få til eit regime med meir faglege vurderingar framfor regelverk?
- Spørsmål: Delegering til fylkeskommunen? Riksantikvaren svara at det framleis er usikkert korleis dette blir.

Seminaret var prega ei uformell og positiv stemning. Med glimt auga var det rom for nokre krasse men også tankvekkande innlegg frå salen. Innlegg og dialog fortel om kort veg mellom aktørar og forvaltning og at fartøyvernarane sin kunnskap og erfaring blir teke på alvor når ein jobbar konstruktivt.



Skifting av hudplate på skoleskipet «Sørlandet» på Bredalsholmen. Denne verkstaden er ein del av den infrastrukturen fartøyvernet treng. Dette biletet er også frå «Nasjonal verneplan for fartøy 2010–2017. Foto: Bjørn Nesdal, Bredalsholmen dokk- og fartøyvernssenter.

«Southern Actor»

flytende museum og kulturminne

Under Fjordsteam i Bergen deltok hvalbåten «Southern Actor» fra Sandefjord. Et tallrikt publikum tok i mot og viste stor interesse for båten og hvalfangsthistorien som ble formidlet. Selv om det er 45 år siden fangsten tok slutt har flere av mannskapet erfaring fra Sydishavet.

Tekst: Stig Tore Lunde, Hvalfangstmuseet i Sandefjord. Foto: Hvalfangstmuseet

Hvalfangstens utvikling
Hvalbåten en norsk båt. Utviklingen av den moderne industrielle hvalfangst foregikk i Norge. Det var Svend Foyn fra Tønsberg som skal ha mest av æren for dette. Da han satte i gang jakten på de store finnhvalene midt på 1860-tallet var det en banebrytende virksomhet. Hvalfangsten foregikk på denne tiden stort sett med den samme metode som tidligere- seilskuter med lett båter og håndharpunering. Amerikanere hadde testet ut bombepiler og bombegevær uten stor suksess.

Hvalbåten Svend Foyn utviklet hadde en stor kanon som skjøt harpun med granat. Harpunen var festet i ei line som var fast i båten. Med et spill kunne

man hale inn de enorme dyra. For å oppdage hval og angi retning ble en utkikk plassert i tønna før og under jag på hval. Kommunikasjon med bro og skytter ved kanonen var hovedsaken.

Båtene til Foyn tok i bruk dampmaskin som hovedframdriftsmåte. De tidligere båtene hadde en seilrigg, men den var ikke til hjelp under selve fangsten. Dampmaskinen gjorde at man var uavhengig av vindretning for å kunne jage. Båten tauet selv hvalen til land hvor den ble opparbeidet på landstasjonen.

Det skulle vise seg at den nye metoden for å fange hval fungerte. Men, de hadde store problemer med å få berget hval etter at de hadde skutt fast. Historien forteller om en rekke brudd på liner. Uansett tykkelse var



de enorme dyra i stand til å slite lina. Et system med demping i fjærer ble raskt utviklet. Først hang fjærene i riggen, mens de senere ble plassert under dekk. En gang forteller Foyn om en enorm blåhval som tauet båten ut i Barentshavet i mange timer. Til slutt måtte mannskapet hogge lina.

Da andre etter noen år også fikk sjansen til å prøve seg med hvalfangst, var det Foyns metode som ble benyttet. Siden hvalbåtene nå ble bygd i stål var det bare et fåtall verksteder i Norge som kunne levere. Flest båter ble bygd ved Nyland i Oslo. Slik var situasjonen helt til britiske verksteder fikk innpass på markedet etter første verdenskrig.

Ingen har foretatt en eksakt telling av hvalbåter. Et anslag blir i underkant av tusen båter.

Da virksomheten foregikk fra landstasjoner i Nord Norge disponerte disse ofte to–tre båter.

Etter at fangst ble etablert i Antarktis og i en rekke havområder rundt om i verden økte antallet kraftig. Da fangsten ble knyttet til flytende kokerier på midten av 1920-tallet, som drev pelagisk (uavhengig av land), ble det en ytterligere sterk økning. Hvert kokeri kunne ha 10–12 båter.

Selv om kravene til hvalbåtene ble endret gjennom bruk i andre farvann, ble grunnkonseptet videreført. Ny utvikling var jagerbrua som kom på 1920-tallet. Etter annen verdenskrig kom asdic. De siste båtene som ble bygd på 1950-tallet hadde dieselmotorer.

De første båtene var på i underkant av 100 fot. Når fangsten ble flyttet til Sydishavet ble det behov for større båter. Siste generasjon var på nær 200 fot.

Hvalbåten som Foyn utviklet er selve «krumtappen» i hvalfangsten. Selv om det ble foretatt endringer, og ny teknikk



fikk innpass, ble grunnkonseptet beholdt i alle de åra hvalfangsten pågikk. Da «Southern Actor» ble satt inn i fangsten i Sydishavet i 1950 var skroget klinket og framdriften med damp. I hovedtrekk kan vi lett kjenne igjen Foyns teknikk.

Hvalfangst ble en bærebjelke for flere byer og landkommuner i Vestfold. Rekrutteringen av mannskap til hvalbåter foregikk særlig i kystområdene i Vestfold og Østfold. I Sandefjord kunne det ligge 80 hvalbåter i sommeropplag. De ulike selskapene hadde sine faste plasser knyttet til virksomheter på land. Her lå også de flytende kokeriene oppankret.

Etter at hvalfangsten tok slutt på 1960-tallet ble minnene formidlet gjennom museet og flere filmer som ble populære. Minner fra møtet med hvalfangerne som kom hjem fra isen lever i beste velgående. Alle kokerier og hvalbåter ble snart borte. Ønsket om å ha

en hvalbåt i byen ble ikke realisert på flere tiår.

Drømmen om en hvalbåt

På slutten av 70-tallet begynte flere å etterlyse en hvalbåt. En by som er til de grader tuftet på en næring bør ha et synlig uttrykk gjennom en hvalbåt i havna. Man visste at det lå aktuelle båter blant annet på Island og i Sør Afrika. Men valget falt på en båt som lå til skroting i Spania. Det skal ikke underslås at det var en omdiskutert beslutning. Hvorfor kunne ikke valget blitt en båt fra et sandefjordsrederi? Eller en båt som var bygd på ett av verkstedene i Vestfold?

«Southern Actor» hadde aldri vært innom Sandefjord. Den var bygd ved Smith's Docks i England. Og sist men ikke minst hadde den fanget i Antarktis for det skotske selskapet Chr. Salvesen.

Fra hvalfangstmuseets side var man opptatt av autentisitet og type.

Hvalbåtene som ble levert fra Smith's Docks var svært populære og hadde stor utbredelse. Salvesen hadde flest norske hvalfangere, selv om også britiske mannskap var med. At båten hadde et langt liv med fangst både fra Norge og Spania var et positivt argument. Den hadde dessuten blitt senket av amerikanske hvalfangstmotstandere. Altså en historie med global tilknytning, samt at den kunne knyttes til kreftene som arbeidet mot hvalfangst.

Arbeidet med båten involverte mange gode krefter. Lokalsamfunnet bidro med økonomi fra fylkeskommune, kommune og næringsliv. Flere av de gamle hvalfangstselskapene bidro med kapital.

Store arbeider ble gjennomført uten at det ble fakturert fra firmaene. Det var nærmest en sport å kunne bidra til prosjektet.

Men, det er en uomtvistelig sannhet at det viktigste bidraget kom fra hvalfangerne selv. Hvalfangerklubben, som på denne tiden hadde nær 1000 medlemmer, var en av initiativtakerne til prosjektet. De bidro med tusenvis av dugnadstimer, som var helt avgjørende for å kunne realisere drømmen; Å ta båten ut på tokt.

Drift

I 1995 dro båten ut på sin første rundtur i Vestfold. Ved kaiene i Tønsberg, Holmestrand og Larvik ble den møtt av et entusiastisk publikum. Neste år ble kursen satt for Fredrikstad, hvor det også møtte hundrevis av tidligere hvalfangere. Hvalfangstmuseet var nå driver av båten og hadde en ansatt som skipper og driftsleder. Mannskapet på

de første turene var nesten uten unntak tidligere hvalfangere fra Vestfold. Turene bidro til at også folk fra andre deler av fylket ble med.

Erfaringene fra denne tiden medførte at man ønsket et annet driftsregime enn hvalfangstmuseet. Det ble etablert et samarbeid med lokale rederier.

Driften av båten ble etter restaurering etablert med én opplagssesong og én sesong med seiling. I juli har manskapet ferie. Det ble etter hvert populært med turer for grupper. Båten kan ta 50 passasjerer pluss et mannskap på 12. Dette skjedde uten at man gjorde noen vesentlige kompromiss med verneinteressene. Det er ingen fasiliteter som gjør båten spesielt tilpasset for passasjerer! Dette aksepteres av kundene.

Men, hun er en tørst gammel dame. Det regnes et forbruk på minimum 500 liter olje i timen. Da blir utgiftene store. Dette bidrar til at prisen på turer nok skremmer noen kunder vekk. Samtidig er det ikke et mål verken for mannskap eller eiere at båten skal gå «kontinuerlig»!

For byen er det viktig at båten ligger der den gjør. Den er et flott blikkfang for alle som passerer eller kommer inn med fergene fra Sverige. I sommerseongen er båten åpen for publikum på samme vis som hvalfangstmuseet.

Bevaring gjennom bruk

For dugnadsgjengen er toktene en viktig gulrot. All dugnadsinnsats ligger bak når kursen settes for litt mer fjerntliggende havner enn nabobyene i Vestfold. Da er det ikke adgang til å ta med passasjerer. Vanligvis stiller

båten med fullt mannskap når den drar ut. Det vil si rundt 20 personer. Det er mest økonomisk å gå kontinuerlig med vaktordning på bro og i maskin.

Hvalbåten har møtt mye velvilje fra arrangører. Med de begrensede inntektsmuligheter båten har, og store driftskostnader, har arrangørene strukket seg langt for å få båten til Stavanger og Bergen.

For alle som er involvert i driften er møtet med publikum på slike arrangement en opplevelse. Museet knytter stadig nye kontakter med folk som kan bidra med historier fra hvalfangsten.

Hvalbåten er en svært viktig arena i formidlingen av hvalfangsthistorie. Alle elever i Larvik og Sandefjord er om bord som del av et større opplegg om hvalfangst. Skolene kom på banen allerede da båten lå til restaurering. Vestfold fylkeskommune bidrar med midler slik at mange kan få del i tilbudet.

Museum og kulturminne

Det har hittil ikke vært noen sterk diskusjon om båten skal seile eller om den skal ligge i ro ved kai. Museet har interesse av en mest mulig «autentisk» båt. Riksantikvaren ønsker bevaring gjennom bruk. Her kan det være grobunn for diskusjon.

Den største utfordringen ved fortsatt bruk vil være å opprettholde kompetansen, både når det gjelder daglig vedlikehold og drift. Det sier seg selv at rekrutteringsgrunnlaget blant tidligere hvalfangere er i ferd med å tynnes.

For museet er det av stor viktighet at båten framstår som en ferdig rigget hvalbåt. Det er også viktig å kunne

gjennomføre operasjoner som å skyte og håndtere liner. Alt dette forutsetter at vi kan rigge båten til for sesongen med de krav som stilles til blant annet sikkerhet. Da blir mannskapet viktig.

Helt siden båten kom til Sandefjord har dugnadsviljen vært stor. For noen kjernefunksjoner utbetales det et honorar mot å forplikte seg til tjenester, men de fleste timene er dugnad. Det har hittil vært mulig å finne kompetanse på alle områder. Det er særlig viktig med de funksjoner som handler om selve fangsten. Disse involverer flere av mannskapet.

Skytteren ledet jaget og håndterte kanonen. Han var vanligvis skipper på båten. Det var personer med stor erfaring fra hvalfangst som kunne få en slik rolle. Skytteren hadde gått gradene om bord som messegutt, matros og styrmann. Gjennom det har han en bred oversikt over mange oppgaver som må løses.

Reidar Smedsrud er i dag 83 år. Han drev hvalfangst fra Durban i Sør Afrika. Første sesong var i 1946. Etter å ha seilt med hvalskytttere med lang erfaring fikk han etter hvert selv ansvar og fikk skyte. Nå bor Smedsrud i Norge hver sommer. Han er den eneste som løsner skudd med kanonen om bord, og deler gjerne sin erfaring med publikum. Det er nok den siste hvalskytteren skolelevne i Vestfold har muligheten til å møte.

Helt til de siste åra med hvalfangst ble det benyttet dampmaskiner. De som ble bygd etter annen verdenskrig ble fyrt med olje. Det er imponerende



dimensjoner over maskineriet på hvalbåten. Fyrbøterne er nøkkelpersoner i rommet. Olaf Johansen har vært med i dugnadsarbeidet siden 1993. Det var i 1946 han mønstret på som messegutt på kokeriet Pelagos. Senere havnet han i maskinrommet på hvalbåter som fyrbøter. Han fikk også med seg et par sommersesonger med Stavangerfjord. Når det fyres opp i dag er det ofte Olaf som er i gang. Oppfyring før en tur må skje to–tre timer før avgang.

Dyktige matroser var ettertraktet. En utkikk som ikke fant hval, eller kunne gi meldinger under et jag, var ødeleggende for båtens fangst. Styring under jag var også krevende. Samspillet mellom matros og skytter var helt avgjørende. Jørg Vaag hadde sin første sesong på hvalfangst i 1951 med kokeriet Kosmos 3. Neste år ble det hvalbåt som bysse/dekksgutt. Senere skulle det bli 12 år som matros.

Utfordringen

For museet er publikums møte med kunnskap et viktig aspekt. Denne opplevelsen er vi i stand til å gi publikum siden vi har personene med erfaring blant mannskapet. Om få år vil ikke hvalfangerne være ressurspersoner lenger. Onde tunger har sagt at da vil båten bli satt på land.

Det er nå vi må gjøre grep for å sikre oss kunnskapen om båten. I statlige dokumenter som styrer driften av «museumsnorge» brukes uttrykk som handlingsbåren kunnskap og immateriell kulturarv. Innenfor kulturminnevernet er slike områder viktige. Da må vi som driver de flytende kulturminnene arbeide med å sikre, men enda viktigere; å overføre erfaringer og kunnskap til nye aktører.

Fergelemmen på Munkebryggen

«Fartøyvernets infrastruktur» er et begrep vi bør lære oss. Det er alt det på land som båtene våre er avhengige av, kaier, lager, verksteder, og altså fergelemmer. På samme måte som båtene, forsvinner dette om det ikke er etterspurt. I Bergen er det tatt et fint initiativ. Det trengs også andre steder.

Tekst: Lars Hille. Foto: Laila Andresen

I Bergen er det et aktivt veteransksmiljø. Bergen og omland havnevesen har gitt veteranskskipene «Stord 1», «Granvin», «Vulcanus», «Midthordland» samt besøkende veteranskskip fast kaiplass ved Holbergkaiaen. Her er det god plass til å håndtere passasjerer så vel som varer og utstyr, i tillegg til at vi disponerer et lite lagerlokale på kaiaen.

I tilknytning til Holbergkaiaen ligger det gamle fergeleiet på Munkebryggen, som ikke har vært i bruk på mange år. Da MS «Skånevik» ble fredet kom ideen om å restaurere fergelemmen slik at også fergen kunne delta i veteransksmiljøet i Bergen.

Viggo Nonås, en av stifterne i Munkebryggen Fergekailag, kaller

konseptet for «formålsløse fergeturer». Tanken er å invitere de forskjellige veteransksbil- og bussklubber til ombordkjøring nær Bergen sentrum, og tur på fjorden til andre fergeleier. Her kjører man i land, og tar landeveien tilbake til Bergen, mens andre kjøretøyer tar seg om bord.

Fergelemmen ble bygget i 1961, og var til begynnelsen av 90-årene benyttet til HSD sine langruter til Sunnhordland og Hardanger. Etter dette har lemmen ligget ubrukt, og forfallet gradvis satt inn. Lemmen er for øvrig svært kraftig bygget for å kunne kjøres på med tungt lastete trucker med små hjul.

Det ble nå sendt ut søknad om økonomisk støtte til restaurering av lemmen til en rekke mulige bidragsytere. Selv med tung verbal og skriftlig støtte fra anti-

kvariske og andre offentlige myndigheter viste det seg vanskelig å fremskaffe de 600 000 kronene som trengtes.

Undertegnede kom inn i bildet for å støtte Viggo i arbeidet med finansiering. Da det dukket friske midler opp, og Fjordsteam 2013 var i anmarsj, ble vi enige om å lukke øynene og la det stå til, selv om vi ikke var helt i mål. Vi var litt uheldige med timingen, fordi MVA fritaket for fergelemmer ble tatt bort ved utgangen av 2012.

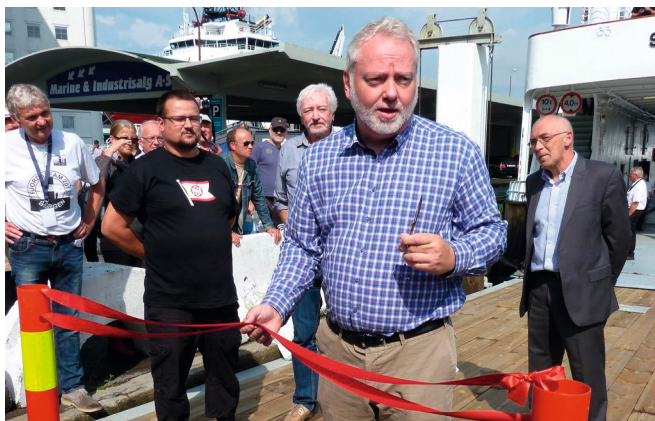
BMO Entreprenør ble engasjert for å utføre det praktiske arbeidet som en generalentreprise. Lemmen skulle restaureres etter antikvariske prinsipper, noe som blant annet innebar å benytte 8 toms spiker til kjøreplankene, og ikke skruer. Kjøreplankene var delvis råtnet bort, mens de 12x12 toms bærebjolkene viste seg å være i svært god forfatning, det var også de langsgående stålbjolkene. Etter at understøttelsene til bjelkene var forsterket, ble alt sandblåst, primet og lakkert. Samme behandling fikk de svære kontravektene, som balanser den 12 tonn tunge lemmen.

Fergelemmen er kanskje den eneste i landet av en viss størrelse som har manuelt spill. Dette forsvant fra kaien kanskje allerede i 1990. Vi sendte ut en melding til alle ansatte og pensjonister i

Havnevesenet: «Hei! Du som var smart nok til å ta vare på den gamle vinsjen på Munkebyggen. Vi regner med at den har et godt liv i nøstet ditt. Men vi vil gjerne ha den tilbake, i bytte mot en vinsj etter ditt ønske.» Etter én dag dukket den opp. Han som hadde tatt vare på den hadde aldri montert den i nøstet sitt, ville verken ha vinsj eller penger, var bare glad for å kunne hjelpe.

Lemmen og vinsjen kom på plass og ble testet i god tid før Fjordsteam. Så, under selve stevnet, ble silkebåndet klippet av Riksantikvaren og det ble talt, takket og gratulert som seg hør og bør ved en slik anledning. Deretter ble fergen fylt opp av veteranbrannbiler som deltok ved feiringen av Bergen Brannvesen sitt 150 års jubileum.

Alt ligger nå til rette for at området blir et naturlig møtepunkt for de teknisk – historiske miljøene i Bergensområdet. Vi gleder oss allerede til den kommende sesongen.



Her står Riksantikvar Jørn Holme klar med saksen. Bak ser vi Øyvinn Konglevoll, Viggo Nonås, Lars Hille og Øistein Christoffersen. De tre første er velkjente i fartøyvernmiljøet, den fjerde er styreleder i Bergen og omland havnevesen.

Sommeren i Bergen

I år var det mye å glede seg over for fartøyvernere i Bergen.
100-års feiring og Fjordsteam var de selvfølgelig hødepunktene.
Her kan du gjenoppfriske dem.

Fjordsteam – en kort oppsummering

En oppsummering som denne er antagelig mer for internt bruk enn for publisering. Likevel tar vi den med, for den viser hvilket arbeid som ligger bak, alle detaljer som skal tenkes på, følges opp og iverksettes. Alt det som er usikkert: været, sponsorene, publikum; det som gir søvnløse netter, utallige telefonsamtaler og kribling i maven. Men også, som i dette tilfelle, tilfredsstillelsen av å lykkes. Gratulerer med arrangementet, kjære komite.

Hovedkomiteen har hatt et evalueringsmøte etter Fjordsteam og diskutert erfaringene, hva som var bra og hva som kunne vært enda bedre.

Det er krevende å arrangere en festival av Fjordsteams størrelse, og de involverte må ofre både fritid og samvær med familie for å få det hele i havn.

Tilsvarende festivaler har gjerne folk heltidsengasjert. Det var samarbeidsorganet Fjordabaatane, der «Granvin», «Vestgar», «Midthordland», «Vulcanus», «Stavenes», «Folgefonn», «Tysnes», «Atløy» og «Skånevik» deltar, som sto som hovedarrangør, i samarbeid med kulturhistoriske landbaserte foreninger. Å ha samarbeidsorganet Fjordabaatane oppegående med organisasjonsnummer og kontonummer var en forutsetning for å sette i gang. Ved neste korsvei er det å håpe at vi også har «Oster» og «Stord 1» med på laget.

De aller fleste inn- og utbetalinger skal være foretatt, med unntak av noen få gjenstående billetttoppgjør. Fjordsteam vil så langt det ser ut gå i balanse, eller med et lite overskudd som fordeles på arrangørene. I motsetning til musikkfestivaler arrangeres Fjordsteam



«Børøysund», «Vestgar» og «Sandnes» under innseilingen på Vågen. Foto: Harald Sætre

i det åpne byrom uten muligheter for å ta inngangsbilletter. Hovedpoenget har vært at det skal koste minst mulig for fartøyene å delta, og at det legges til rette for at fartøyer som har fasiliteter til det kan tjene penger.

Været er alltid et spenningsmoment. Det ble langt bedre enn langtidsvareselet tilsa, og det eneste som ble ødelagt av været var kjøretøyparaden lørdag formiddag. Vel en time etterpå skinte solen.

Programmet ble gjennomført alle dager nesten 100% etter planen, inkludert siste dagen, som gjerne tidligere har vært preget av at folk vil komme seg hjem. Slik var det ikke i år. Innseilingsparaden gikk tregere enn planlagt. Det skyldes at fartøyer ikke gjør som de får beskjed om og man ikke leser, eller ikke forstår, instruksene som er gitt. Tross treg innseiling ble åpningsseremonien avsluttet noenlunde etter tidsskjemaet.

Gamle Hovedbrandstasjonen fungerte godt som åsted for velkomstfesten torsdag og Bølgen & Moi for **festivalmiddag** lørdagen. Det er vanskelig å finne høvelige lokaler for store middager, men tross noe vanskeligheter med å høre talene, var folk fornøyd, ikke minst med maten og serveringen.

Det skapte noe problemer at **billettblokker** ikke ble levert som forutsatt senest dagen etter gjennomført tur. Det skapte knapphet på billettblokker. Vi skulle trykket opp flere. Ellers fungerte systemet med turkoder rimelig greit, og gjorde at det kun ble trykket en type billettblokker, mens det i 2005 ble trykket et utall forskjellige blokker.

Ordningen med liasonoffiser burde vært bedre planlagt med flere liasonoffiserer. Vidar Lehmann, som påtok seg å være leder for liasonoffiserskorpset, ble spurt og kom svært seint med i planleg-

gingen av dette, men gjorde en utmerket jobb ut fra forutsetningene.

Hovedsponsorer var ikke lett å få tak i. I 2005 eksisterte fortsatt HSD og stilte den gang velvillig opp som hovedsponsor. Når er HSD forsvunnet inn i Norled, eid av Stavangerske Dampskipsselskap. Tross rosende ord om viktigheten av å ta vare på historien, tross i at svært mange Norled-ansatte er engasjert i å ta vare på fjordabåtane, takket man nei til å bli hovedsponsor. I stedet leser jeg at man velger å sponse et sykkelritt i Rogaland...

Men stor takk til Bergen Kommune, Hordaland Fylke, Bergens Tidende og Hurtigruten som gjorde det økonomisk mulig å arrangere Fjordsteam.

Mediene skuffet stort og formidlet i alt for liten grad det som skjedde. Det merkes at det er generasjonsskifte i avisene, der nyansatt gjerne kaller alle fartøyer for ferger. At det er sommertid med ferievikarer gjør ikke tingene bedre.

Mest forbauset er jeg over NRK med reportasjebåten «Sjokurs» fortøyd midt inne i festivalområdet, side om side med

«Nordstjernen» fra samme år, ikke greide å gjøre mer ut av det. Her var mange historier å fortelle. De fikk av flere klar beskjed om at de trengte ikke fly inn rikskjendiser. Men det gjorde de. Jan Eggum og Erna Solberg måtte Tore på sporet fokusere på. Erna har vi sett og hørt hver dag siden i sommer og mindre blir det ikke framover. Jeg har vært på festivaler i Tyskland, der de store fjernsynsselskapene formidler det folkelige engasjementet til seerne. NRK skal på død og liv hale fram de samme kjendiserne som vi året rundt ser i alle kanaler.

Høydepunkter var etter mitt syn åpningsseremonien torsdag, fartøyvernseminar, åpning av fergelemmen og historiske brannutrykninger fredagen, kvart over tre og «Lofoten»s ankomst lørdagen samt båtutfluktene og kappracet søndagen.

Neste Fjordsteam blir 2015 i Florø. Vår ønske er at Fjordsteam skal rullere mellom byene Stavanger, Haugesund, Bergen og Florø som en merkevare for de maritime tradisjonene på Vestlandet.

Ved Øyvin Konglevoll, leder Fjordsteam

«Stord I» feiret 100-årsjubileum

Lørdag 22. juni ble «Stord I» feiret ved Shetland-Larsens Brygge i Bergen. Inviterte gjester og «bymann og bonde» møtte fram på kaia for ta del i markeringen av 100-årsjubileet. Leder i Stiftelsen DS Stord I, Arne Sundal ønsket velkommen etter at Bergen Skipperforenings shantykor hadde skapt den rette stemningen med sine maritime viser.

NRK-mannen og båtentusiasten Dag Lindebjerg ledet markeringen. Det skjedde selvfølgelig med mange gode historier om hans opplevelser av fjordabåtmiljøet og fartøyvernet her på Vestlandet. Ordførere Trude Drevland hilste fra Bergen kommune. Hilsener var det også fra representanter for DS «Oster», DS «Børøysund» og DS «Stavenes». De private sponsorene har

vært bærende for istandsettingen av «Stord I», og fra Stiftelsen UNI hilste Olav Vindedal. Sjøfartsdirektør Olav Akselsen har fulgt restaureringsprosjektet fra starten tidlig på 1980-tallet. Han hilste fra sin etat, Sjøfartsdirektoratet.

Om bord i skipet var det dekket med hvite duker og det ble servert «fjordabåtsuppe» til de inviterte gjestene. Seinere på dagen var skipet åpent for omvising og mange benyttet anledningen til å ta turen om bord. Men tur på fjorden ble det ikke. Passasjersertifikatet var ennå ikke på plass, det kom først noen dager senere.

Den store jubileumsgaven: Passasjersertifikat!

Den 26. juni 2013 er en merkedag for «Stord I». Inspektør Bottolfsen fra Skipskontrollen i Bergen kom om bord og

signerte de nødvendige dokumenter som viser at «Stord I» nå har passasjersertifikat for 99 passasjerer.

«Stord I» kom til Leirvik på Stord torsdag 27. juni for å fortsette jubileumsfeiringen. Det var invitert 100 lokale entusiaster til feiring. Initiativtakerne fra 1980 var blant de inviterte og Veteransklaget Fjordabåten sin første leder, Jostein Osnes, hilste båt, mannskap og gjester med fortelling fra da prosjektet startet opp med reiser til Oslo i helgene for å gjøre skipet klart til slep vestover.

Det ble en positiv overraskelse da Arne Sundal kunne meddele at «Stord I» nå hadde fått sitt passasjersertifikat og at jubileumsfeiringen denne kvelden ville bli avsluttet med fjordtur i Sunnhordlandsbassenget.

Ved Harald Kvinge



Klar til avgang fra Leirvik, for første gang på mange år med passasjerer ombord.

Foto: Harald Sætre

Hvordan reparere en kondenser?

Tekst og foto: Bjørn Anderssen

Etter en av «Børøysunds» siste publikumsturer sommeren 2012 ble det registrert salt i kjelevannet. Konklusjonen var at det måtte være lekkasje i kondenseren mellom saltvannssiden med kjølevann på den ene siden og kjelevann/damp på den andre siden. Den siste turen ble avlyst som følge av dette og bestillinger på en del ekstern profesjonell assistanse ble gjort. Intern dugnadsinnsats med demontering ble satt igang. Styret i klubben hadde planlagt denne og flere andre reparasjoner god tid i forvegen og mye av finansieringen var på plass. Det ble innhentet priser på de store delene av reparasjonene og sendt ut bestillinger. Den andre store reparasjonen var på veivaksel, lager, veivstenger, guider, stempel og boring i sylinder.

Litt om kondenserens virkemåte

På «Børøysunds» dampmaskin er kondenseren plassert i hele maskinens lengderetning og er som konstruksjon selve «ryggraden» i det som holder

de tre sylindrene i stilling rett over veivakslingen. Den består av et stort støpestykke som danner en tunnel i ca 2 meters lengde og en meters høyde med buet bunn og tak. I hver ende av denne tunnelen er det en 1" messingplate med de vel 300 rørene som blir festet i disse platene med trehylser. Som fortsettelse av tunnelen kommer to vannkammer, ett i hver ende. I aktre del av maskinen sitter vannkammeret som tar kjølevannet inn gjennom ventilen i båtens bunn og sender det frem gjennom nedre halvpart av de vel 300 rørene. I det fremre vannkammeret fortsetter vannet opp til den øvre halvdel av de vel 300 rørene og går gjennom disse bakover mot øvre del av det aktre vannkammeret. På tvers og på utsiden av disse rørene, men inne i tunnelen ovenfra og ned kommer så brukt damp fra lavtrykksylinderen. På grunn av kjølevannet inne i rørene blir dampen raskt kaldere og kondenserer til vann. Vannet går deretter til fødevannspumpa og videre



Slik så aktre vannkammer ut, med store rustskader.

tilbake på kjelen for ny oppvarming til damp. Kjølevannet som er kommet tilbake til aktre vannkammer fortsetter til kjølevannspumpa som pumper vannet opp og ut gjennom skutesida over vannflata. Denne pumpa var laget ny for et par år siden og den fornyelsesprosessen er beskrevet i Dampskibsposten nr 88, 2/2010.

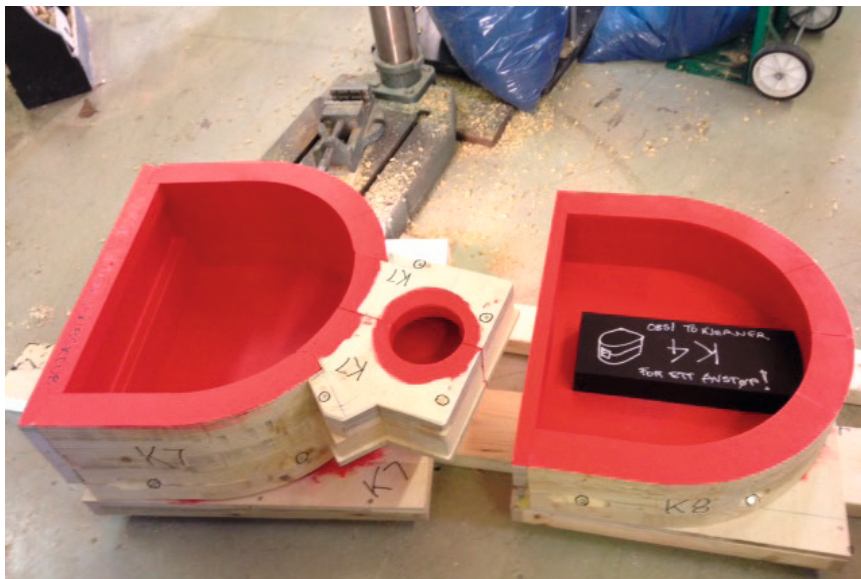
Støping av nye deler

Det aktre vannkammeret var det mest kompliserte. I underkant er der to flenser for rørtilkoblinger. En som viser akterover og en ut til siden. Området mellom disse rørtilkoblingene var det mest ødelagte. Vannkammeret er delt i to med en horisontal delevegg. Flensen som kommer ut til siden nede er for det brukte kjølevannet som er kommet tilbake til øvre del av vannkammeret.

Vannet går derfra gjennom et innvendig støpt rør ned til denne flensen. Det fremre vannkammeret hadde også en horisontal delevegg, men denne var nå tæret vekk. Kun rester av denne hang igjen på lokket. Denne deleveggen skulle ha 4 store kvadratiske hull for gjennomstrømning. De to lokkene var i utgangspunktet like, men hadde litt forskjellig bearbeiding.

Trehylsene som fester kjølerørene

Trehylsene hadde boring lik utvendig rørdiameter som var $\frac{3}{4}$ " (19,1 mm). De var 60 mm lange og hadde konisk ytterside i to varianter. Der rørene skulle gli ved lengdeendringen som kommer i rørene ved oppvarming og nedkjøling, var diameteren 27 mm. I den enden hvor rørene ikke skulle bevege seg var største diameter satt til



To av de tre innvendige kjerne-kassene til aktre vannkammer. Disse kjerne-kassene brukes til å lage sandkjerner som skal danne det indre hulrommet i vannkammeret.

28 mm. Materialet var beskrevet som kvistfri furu. I gammel litteratur fant vi ut litt mer om hylsene og litt måtte vi velge selv etter treteknisk kunnskap vi hadde. Vi valgte å bruke lys kjerneved som er mer holdbar enn ytved og seigere en brun og rød kjerneved som har hatt andre vekstforhold og er sprøere. Gjennom god kunnskap om trevareindustrien fikk vi tilgang til haugen med avkapp hos Moelven Profil AS på Kirkenær. Denne haugen visste vi inneholdt et parti med furu kjerneved i små, passende biter. Det eneste vi måtte sortere på var åringsbredde og farge. Åringsbredden lå stort sett ned mot 1 mm, noe vi så på som ideelt. Stor takk til salgssjef Geir Østerud og bedriften som sponset oss med dette. I volum eller kubikkmeter treverk er dette minimalt, men med den

tørkingen og forhåndssorteringen som var gjort, sparte vi oss mye arbeid.

Arbeidet med modellene

Modellarbeidet startet som vanlig med et oppslag. Det er en tegning i full størrelse med et tillegg i volum på 1% for å kompensere for det som støpejernet krymper når det størkner. Med slike gamle deler er det alltid riktig å tenke at de er konstruert med tommer som måleenhet, slik at godstykkelser mellom 1/2" og 3/4" er vanlig. Begge vannkammer hadde flenser på begge sider slik at det er vanskelig å lage en enkel model som er lett å trekke ut av sandformen. Derfor ble det behov for utvendig kjerning på begge disse. Det mest utfordrende var det innvendige røret på aktre vannkammer som krevde gode opplagringer av kjernen for at denne

skulle ligge stødig nok uten spesielle tiltak i forme- og støpeprosessen. Aller viktigst med oppslaget er at modellen og de nye delene skal bli nøyaktig lik de gamle. Alle mål og vinkler må stemme akkurat. Det må gjøres tillegg i godstykkelser der delene skal bearbeides og der skal være noen grader skrå eller slipp som det heter på fagspråket, der hvor dette er nødvendig for å trekke modellen ut av sandformen. Det er typisk med slike gamle maskindeler at den utnytter støpingens fordeler ved konstruksjonen. Tilsvarende del ville i dag ha vært konstruert annerledes med for eksempel utvendige rør.

Bearbeiding av støpte deler

Modellene ble sendt til Mandal Castings som sto for støpingen. Støpegodset ble så fraktet til Andritz Hydro AS på Jevnaker som både hadde rikelig store maskiner med digital teknikk og kapasitet til å gjøre en jobb for oss. Vi forklarte ved hjelp av de gamle delene alt som var viktig. Alle bearbeidede flater skulle være i nøyaktig samme plan som de gamle og alle hull skulle stå akkurat i samme posisjon som det tilsvarende gamle. Alt skulle være helt likt. Gamle unøyaktigheter skulle kopieres med stor nøyaktighet. Dette er av avgjørende viktighet om de nye delene skal passe sammen med det gamle ombord. Vi fikk en god følelse for at prosjektansvarlig hos Andritz, Trond Monsen, skjønte det viktige og tok utfordringen med stor faglig stolthet. Maskinsjef Arnold var nå også aktiv i prosjektet med sin kunnskap og hukommelse og deltok i instrueringen av de som skulle bearbeide delene.

Produksjon av trehylser

Emnene til hylsene ble sortert igjen, kløyvd og kappet til riktig lengde. All kvist ble kappet vekk og vi satt igjen med fine emner til vel 850 hylser. Boring ble foretatt først, slik at oppspenning i dreiebenken ble gjort etter hullet. Hylsene ble dreid til sin koniske form med litt overmål. Deretter ble hylsene slipt i en spesiell innretning som ga den endelige, nøyaktige formen. Av litteraturen hadde vi lest at hylsene skulle komprimeres i et verktøy før de ble presset på plass. Vi hadde fått laget oss et egnet pressverktøy og lånt inn en manuell hydraulisk presse til dette arbeidet.

Montering av nye støpejernsdeler og kjølerør

Montering av de nye delene var igjen en stor dugnadsjobb. I de store messingplatene var trerester etter de gamle hylsene fjernet. De gamle monteringsverktøyene for trehylsene ble hentet frem og gjort klar. Igjen støttet vi oss til gammel litteratur og dyppet hylsene i tynn skjellakk på den siden hvor vi ønsket at hylsene skulle holde røret i fast posisjon. Dette var i fremkant av kondenseren. Der brukte vi også de hylsene med størst diameter som et arbeidslag med presse og verktøy hadde komprimert. I andre enden hvor vi ønsket at rørene skulle bevege seg i hylsa ved lengdeendring i røret dyppet vi hylsa i oppvaskmiddel før montering. Der brukte vi hylsene med minst diameter. Vi byttet på med å slå hylsene inn. Det var hardt arbeid i ubekvem arbeidsstilling. Vi hadde i friskt minne alt Arnold hadde fortalt

oss av det han husket fra den gang dette ble gjort sist for 30 år siden. Nye rør var kjøpt inn for å erstatte dem som var blitt ødelagt under demontering. Noen få hadde også for mye korrosjon. Det var tid for å fylle på vann på dampsiden for å kontrollere tettheten. Denne var bra rundt alle hylsene, men to av rørene hadde lekkasje i rørveggen slik at det kom vann inn i rørene. Disse ble skiftet, og så var alt tett slik det skulle være.

Montering av røret til pumpa og bunnventilen

Nå startet monteringen av rørene på saltvannssiden. Først et grovt 4" støpejernsrør inn mot pumpa. Dette passet perfekt. Det andre inn mot bunnventilen var et 4" kobberør som viste en liten vinkelfeil på den ene

flensen. Vi laget en mal på ønsket fasong og med litt gløding av røret neste dag og justering i samsvar med malen, så var dette også perfekt på plass og det var tid for å sette på loddene. Kondenseren var nå klar for prøvekjøring. Denne kom først da det andre store prosjektet på maskinen var gjennomført. En stille jubel bredte seg da vi så at alt fungerte perfekt.

Mange som deltok er ikke blitt nevnt ved navn i denne artikkelen, men slik blir det når skribentens hukommelse og oversikt ikke alltid er på topp. Det som er betryggende å tenke over etter at prosjektet er gjennomført med etterfølgende drift hele sommeren er at klubben har ressurser både administrativt og faglig til å gjennomføre slike omfattende reparasjonsarbeid.



Modellen til aktre vannkammer. Det røde blir støpejern, mens det svarte er «anvisere» som holder kjernene på plass.

Kysten rundt

Litt av hvert fra store og små fartøyvernmiljøer, ikke bare de som har saltvann rundt bryggestolpene.

«Ekar»

Skuta ligger nå i Dåfjorden. Etter en del ventetid skal det nå skiftes plater under maskinen. Dessuten skal et vanntett skott fornyes. Alle arbeidene blir i klinket utførelse. En sandblåsing for noen år siden avdekket 23 hull i det man håpet var gode nok plater. Tidligere er det skiftet plater i lasterommet, nå har man altså flyttet seg lenger akterover.

Ekar ble bygget som seilende fiskefartøy i Holland i 1915, solgt til Tyskland i 1927, motorisert og ombygget til fraktestartøy. I 1954 ble den solgt til Karmøy og var i fart på norskekysten frem til 2001.

Oslofjordmuseet

Den 7. juni åpnet Oslofjordmuseet i Vollen i Asker, et av landets nyeste museer. Har vi ikke allerede nok museer her i landet, tenker du kanskje? Men dette er landets første museum basert på fritidsbåter og fritidskultur, og vi mener at det var på høy tid! Follo Museum begynte 1990 å samle inn fritidsbåter, og har i dag rundt

100 båter i samlinga. Dette er basis og noe av bakgrunnen for opprettelsen av Oslofjordmuseet. Begge museene er for øvrig avdelinger av Stiftelsen Akershusmuseet. Men museet er langt mer enn ei båtsamling. Her finnes landets første rosimulator, animasjon knyttet til vannrensing, eget databord med informasjon om båter og konstruktører, seiloft, båtbyggerverksted, auditorium som kan leies m.m. Vi tar også sikte på å komme i gang med mudring i høst, slik at vi kan åpne ei museumshavn neste sommer. Her vil det også være plass til større båter, samt gjestebrygge. Museet har egen venneforening med rundt 200 medlemmer, og denne ble faktisk stiftet før museet sto ferdig.

Museet tar sikte på å være helårsåpent, og nærmere informasjon finner du på www.akersmus.no/oslofjordmuseet.

«Brandbu»

For et par år siden hadde vi en artikkel om lastebåten «Brandbu» på Randsfjorden. Artikkelen sluttet med

en bekymring om hva som skulle skje med den. Nå vet vi litt mer. Riksantikvaren var på befarings i mai og viste stor begeistring. Det er da også en unik båt, bygget i 1908 og nesten ikke endret siden dampmaskinen ble byttet ut med glødehodemotor i 1920. I september var to mann fra Bredalsholmen ombord for å vurdere tilstanden. Rapporten fra dem er ennå ikke kjent, men et hovedinntrykk er at prosjektet ikke er umulig. Over vannlinjen er den stort sett bra, mens noen bunnbjelker, antagelig noen skrogplater og deler av noen spant og skott må skiftes. Motoren må også ha en overhaling.

Reparasjonsarbeidene forutsetter at båten må på land. Det finnes en slipp

i nærheten, men den er uegnet og ikke tilgjengelig i en så lang periode som er nødvendig. Det er heller ikke mange versteder i området.

Et utfordring er at båten ikke har noen venneforening rundt seg. Eieren, som i løpet av mer enn 30 år forvandlet den fra et vrak til en seilbar skute, er blitt pensjonist og orker ikke mer. Randsfjordmuseet, som synes naturlig som ny eier, vil ha en tilstandsrapport og Riksantikvarens vurdering før de engasjerer seg.

Den store Mjøsdagen 2013

Mjøsa har sin særegne fartøyhistorie, helt fra stokkebåtene for et par årtusener siden padlet seg opp elvene sørfra – til «Mjøsfergen» var Norges



Lastebåten «Brandbu» i landlige omgivelser i Røykenvik.



En av tømmerseleperne. Foto: Mjøs-samlingene

mest trafikkerte bilferge på 1970-tallet. Hjuldampere og tømmerseleper, vikingskip og seiljakter, lastebåter og lokaldampere har seilt på vår største innsjø.

Innlandets sjøfartsmuseum Mjøs-samlingene ligger på Minnesund, i sør-enden av Mjøsa. «Mjøsdagen» arrangeres hvert år – en storslått familiedag med historisk sus.

Ved kaia lå det i år 5 historiske fartøyer åpne for publikum.

Den lille tømmerseleperen «Start» kom fra Porsgrunn til Mjøsa 1918 - den tidligste historien kjenner vi dessverre ikke. Båten har nå en Bolinder full-diesel, men fram til 1980-tallet stod det svensk semidiesel i maskinrommet, først Avance, deretter Ellwe.

Søstertaubåtene «Willy» og «Winnie» kom til Mjøsa i 1949, bygget i Wales for britiske «War Office» og har slept millioner på millioner av tømmerstokker over Mjøsa. Båtene er i Unicraft-serien og hadde først engelske Rusell-

Newbury-motorer, men fikk raskt byttet til svensk Albin. Unicraft-båtene ble konstruert som «byggesett» og under krigen skipet til fjerne farvann som Singapore, Afrika, Persiabukta og elvene i Burma. «Willy» har nå Riksantikvarens status som vernet skip.

Den ombygde lastebåten «Svalen II» (som gikk med sand og teglstein, poteter og sprit) og varpebåten «VB70» (tømmerhåndtering) er bygget av Glommens Mek. – henholdsvis 1923 og 1930.

Mjøs-samlingene har også 2 verneverdige mudderlektre bygget på Glommens Mek. 1920. Disse var i bruk til innpå 1990-tallet. Den ene er nå slipp-satt på museet for vedlikehold.

Sjøhusene fra 1801 var åpne med guidet omvisning, og i år var en modellbåtutstilling på plass med lokaldamperne «Gjøvik» og «Hamar», samt «Skibladner» og «Mjøsfergen». I skipperhuset fra 1847 var det utstilling om dampbåten «Dølen» (1909) som eies av museet og som ligger sunket ved

Minnesund, og i motorutstillingen ble det fyrt opp Heimdal semidiesel.

Over 500 publikummere besøkte «Mjøsdagen 2013» – og de så ut til å stortrives i fartøyhistoriske omgivelser...

Les mer om Mjøsas fartøyhistorie på www.mjossamlingene.no

Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter

Driftssituasjonen på Bredalsholmen Dokk og fartøyvernsenter har vært kritisk i 2013. Fartøyvernsenteret mangler oppdrag, og 1. juli så styret ved bedriften seg nødt til å si opp samtlige ansatte. Siden da har det vært flere samtaler med fartøyvernsenterets bidragsytere; Miljøverndepartementet og Riksantikvaren samt Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune. Forhandlingene om en fremtidig løsning for virksomheten er konstruktive. Det er derfor grunn til å tro på en positiv løsning, og at fortsatt drift kan sikres i løpet av september.

Tross vanskelige tider for fartøyvernsenteret i sør har man i perioden mai-september utført oppdrag på fartøyene «Fredrikshald I», «Gamle Oksøy» og «Storegut». Førstnevnte er i dokk på Bredalsholmen hvor stålarbeidene i las-teområdet er i ferd med å avsluttes. Nå står akterskipet med store utskiftinger av kinkekonstruksjonen i hekken for tur. Det store prosjektet i sommer var likevel på «Gamle Oksøy».

«Storegut» ved slippen på Tinnoset.

BDF har i løpet av august fått to oppdrag på det fredede anlegget Rjukanbanen i Telemark. Det ene er jernbaneferga

MF «Storegut» som settes i stand etter lekkasjer i bro og overbygning som har pågått over tid gjennom dekk og vindusrammer. Alle vinduer skal demonteres og pakkes om. Samtidig må det gjøres forbedringer på utvendig dekk langs brovingene og i kapteinslugaren, slik at regn og kondensvann ledes bort. Arbeidene på «Storegut» startet i uke 33, og ventes å vedvare et stykke ut i september.

Dette oppdraget foregår for øvrig som et samarbeidsprosjekt med fartøyvernsenteret i Hardanger som er spesialister på tre og innredning.

Det andre oppdraget er utskifting og klinking av forsterkingsvinkler på slippen på Tinnoset. På grunn av Tinnsjøens varierende vannstand måtte dette arbeidet foregå på kort varsel i august da vannstanden var lav nok til at slippvognen sto tørt. Denne delen av oppdraget er nå ferdigstilt.

Det er forøvrig ikke første gang BDF utfører oppdrag på denne slippen. I mai var vi der og reparerte et tårn på slippen samt en klinket tank på anlegget.

«Hindholmen»

MS «Hindholmen» har gjennomført enda ein vellukka sommarsesong med turar til dei inste fjordar på Sunnmøre; Hjørundfjorden, Norangsfjorden og Storfjorden og ut mot kysten og havet til handelsstadane Haugsholmen i Sande kommune og Borgarøya i Ulsteinvik. Ein av turane var i samband med markeringa av kulturminnedagane i september.

Båten er også i bruk ved lærlingprøver for sjøfolk, slike vert arrangert både i Kristiansund, Ålesund og i Ulsteinvik.



Foto: «Hindholmen»

Ein del av prøvene er vanleg vedlikehaldsarbeid. Ordninga er derfor særskild verdfull for drifta, både økonomisk og med tanke på vedlikehald.

Som ein lekk i bruken av båten til undervisning, er det og utarbeidd eit hefte kalla «Den kulturelle sjømannssekken». Heftet er til bruk for grunnskuleelevar som besøker båten.

Heimehamna er Vartdal, men vinterstid vert båten pakka inn og ligg i opplag ved Stranda verkstad i Ulsteinvik.

Hindholmen vart bygt som fiske-dampar i Kristiansand i 1916, forlenga frå 109 til 116 fot i 1930. Motorisert i 1954 og fekk sin noverande form på 1950-talet. I sin aktive tid deltok han m.a. på sildefiske ved kysten og ved Island, i linefiske ved Grønland, Færøyane, Shetland og Hebridane. Han deltok og på prøvefiske utanfor Ghana. I 1978 gjekk «Hindholmen» ut av ordinært fiskeri og skulle kon-

demnerast. Ei arbeidsgruppe for vern av båten vart danna i 1979. I 1980 vart «Hindholmens venner» skipa, og i 1994 «Stiftinga ms Hindholmen».

Det vert arbeidd med å få venneforeininga i aktivitet igjen. Ei aktiv venneforeining trengs som kan stå for mange av dei praktiske oppgåvene i samband med vedlikehald og drift.

Det har lukkast etter kvart å få yngre med. Ei målgruppe i vervearbeidet er nordsjøarbeidarar, som kan avsjå litt av si fritid også om bord i «Hindholmen». Men det eldre mannskapet er gull verdt, dei kan «det gode, gamle sjømannskapet», dei manøvrere framleis galant den snart 100 år gamle skuta og dei er gode læremeisterar for den yngre garde.

Takka vere støtte frå Riksantikvaren og frå andre medhjelparar, så kan «Hindholmen» segle inn i enda eitt nytt 100 år.

«Hindholmen» si heimeside er www.mshindholmen.no

«Granvin» – sesongen 2013

I skrivende stund gjenstår kun to oppdrag for MS «Granvin», torsdag 19. september med Canadian Steamship Company til Holmen ved Bjørøy og dagen etter med Hordaland Museumslag til Lyngheiseret på Lygra.

Da har «Granvin» hatt seilingsdager fordelt på firmaturer, turer for lag og foreninger, konfirmasjonstur, bryllupsturer, 50-, 60- og 70-årsdager, skoleturer, turistruter ut mot havet mellom Bergen og Leirvik, via Austevoll og Bømlo, og til Espevær, turistruter i Hardanger mellom Norheimsund, Øystese, Herand, Steinstø og Botnen, deltagelse på Skånevik Blues, Tysnesfest og ikke minst Fjordsteam i Bergen. 20 av fylkets kommuner har «Granvin» vært innom i løpet av sommeren.

Høydepunktene er mange, men kanskje et oppdrag må nevnes spesielt:

gjenåpning av Lindåsslusene 10. august. Lindåsslusene er en av to tidevannssluser i Norge. Den andre ligger i Skjold i Rogaland.

Slusene ble åpnet i 1908 for at rutebåtene skulle kunne anløpe Lindåsbassenget etter oppsatt ruteplan i stedet for å måtte ligge i flere timer å vente på strømstille i Lindåsstrømmen. I 1963 var rutetrafikken til Lindås erstattet av busser og slusene ble nedlagt. Portene ble stående.

Prosjektet Den Indre Farleia har som mål å utvikle kultur og opplevelser langs leia mellom Bergen og Fensfjorden. Blant annet har vi fått Lyngheiseret på Lygra og Utvandrerseiseret på Sletta. Det har vært et sterkt ønske om å få restaurert slusene tilbake til slik de var. Et langvarig og kostbart prosjekt er avsluttet, og sluseportene kom på plass igjen etter at Dåfjorden Slipp hadde gjort arbeidet med restaurering av portene.



«Granvin» gjenåpner Lindåsslusene etter at de er restaurert. Foto: Øyvind Konglevoll

Lindåsslusene er slik anlagt at det er dobbelt sett sluseporter i hver ende. De ytterste åpnes utover og de innerste innover.

For «Granvin» var dette et ærefullt oppdrag, full båt fra Bergen og Knarvik med flere ordførere og andre inviterte øvrighetspersoner i et nydelig sommervær. Også MB «Quest», tidligere agentbåt for Hansa var invitert og ble sluset gjennom etter «Granvin».

Åpning av Lindåsslusene var også den offisielle åpningen av de årlige Kystsogevekene, og flere hundre personer omkranset forventingsfullt slusene da «Granvin» seg inn på plass, og sluseportene ble lukket bak skuta. Etter diverse åpnings- og takketaler ble sluseportene foran «Granvin» åpnet og båten kunne fortsette inn til Lindås der en stor folkemengde ventet.

Her var det marked, underholdning og sluseåpningskake. Etter vel en time på Lindås bar det tilbake gjennom slusene og til Bergen.

Med gjenåpning av Lindåsslusene åpner det seg spennende muligheter for turistruter i den indre farleia fra Bergen og gjennom slusene til Lindås, gjerne i kombinasjon med buss tilbake. I størrelse er slusene skreddersydd til både «Granvin» og «Atløy». «Oster» er trolig litt for lang, mens «Stavenes» skulle det med tid og stunder være mulig å sluse igjennom.

Blir «Børøysund» fredet?

Norsk Veteranskibsklub har fått brev fra Riksantikvaren med «Varsel om oppstart av fredning» av DS «Børøysund», i henhold Kulturminneloven. Hva kan dette innebære?

For det første at det offentlige påtar seg et utvidet ansvar for varig vern av båten som kulturminne. Fremtiden for «Børøysund» er bedre sikret. Det kan derfor være gunstig i forhold til økonomisk støtte for vedlikehold, restaurering og drift. Og ikke minst vil det være en anerkjennelse for det arbeidet som vi i Norsk Veteranskibsklub har utført i de snart 45 år som «Børøysund» har vært i klubbens eie. Vi skal fortsatt stå som eier og ha det daglige ansvaret for å ivareta, formidle og drifte et slik kulturminne. Det er her viktig å merke seg at RA sier at fredningen ikke i seg selv skal være til hinder for fartøyet videre drift. Båten skal bevares som et «levende» kulturminne. Den skal brukes og oppleves av publikum.

RA begrunner fredning av «Børøysund» med at det er det mest originale fartøyet fra sin periode og av denne typen som i dag er bevart. Fartøyet har høy kilde-, kunnskaps- og opplevelsesverdi. Fartøyet representerer også pionertiden i fartøyvernet, og er således en viktig bærebjelke i et vernefelt under utvikling.

Ikke dårlig. Vi er litt stolte av denne beskrivelsen av et fartøy vi ikke bare ser kulturverdien av, men som vi også er glade i. Jo, vi tror «Børøysund» blir fredet.

I henhold til Nasjonal verneplan for fartøyer, skal det gjennomføres en planmessig fredning av fartøy etter kategori. Fredning av ferger er avsluttet, nå kommer turen til passasjerfartøy. I tillegg til «Børøysund» vil RA også vurdere syv andre passasjerbåter. Senere kommer turen til lastebåter og spesialfartøy – i den siste gruppen har vi «Styrbjørn» som en god kandidat.

Forskrift for vernede skip

Sjøfartsdirektoratet har i en årrekke arbeidet med en egen forskrift for skip som har Riksantikvarens vernestatus. Dette forskriftsarbeidet har blitt gitt som et oppdrag fra Miljøverndepartementet gjentatte ganger, og det skulle utføres i samarbeid med Norsk Forening for Fartøyvern og Riksantikvaren. Her kommenterer to viktige aktører i fartøyvernet utkastet.

Kommentar fra Eivind Lande, formann i Norsk Veteranskipsklub

Mandatet gikk ut på å lage et regelverk som skulle sikre at verneverdige fartøyer i størst mulig grad fikk beholde sine originale tekniske løsninger og opprinnelig konstruksjon. Noe som er et selvfølgelig prinsipp innen bygningsvernet. Som en slags sikkerhetsmessig «motytelse» kunne Sjøfartsdirektoratet eventuelt pålegge eieren visse driftsbegrensninger knyttet til redusert fartsområde, kun sommerseilas, værforbehold osv. Sjøfartsdirektoratet har nå sendt ut et forslag på høring – «Forslag til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører mer enn 12 passasjerer»

Forslaget har enkelte positive para-

grafer, men hovedinntrykket er vel at det ikke vil bli særlig mye enklere å bevare eldre fartøyer etter antikvariske retningslinjer dersom dette forslaget blir realisert.

Innledningsvis står det at forskriften skal kun gjelde for norske skip som er vernet eller fredet av Riksantikvaren og som kan føre mer enn 12 passasjerer i innenriks fart. Det er med andre ord en rekke vernete fartøyer som faller utenfor forskriftens virkeområde. Det har aldri vært intensjonen fra oppdragsgiver. Forskriften skal heller ikke gjelde for fartøyer som går i en eller annen form for rutetrafikk i saltvann, men seiler du i rute på en innsjø, kan forskriften legges til grunn. Dette virker

ulogisk og kan umulig være motivert ut fra sikkerhetsmessige forhold.

I § 3 står det at vernet eller fredet skip skal ha passasjersertifikat i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om besiktelser. Dette må vel bero på en skrivefeil. Det er jo ikke noe krav til at disse fartøyene skal ha passasjersertifikat selv om det for de aller fleste eiere er et mål. I § 3 legges det også opp til at skip som er vernet/fredet får passasjersertifikat for fartsområde liten kystfart i perioden 1. mai til 31. oktober. Dette vil for de aller fleste eiere av verneverdige fartøyer være en positiv endring. De få som har behov for passasjersertifikat i vinterhalvåret vil kunne opprettholde det fartsområdet de hadde før denne forskriften ble gjort gjeldende. De fartøyene som har muligheten for å bli sertifisert etter den nye forskriften kan fortsatt velge å følge regelverket for ordinære passasjerskip i innenriks fart. Gebyrfritak vil man uansett ha krav på dersom man er vernet/fredet.

I kapittel 2 – Byggekrav – står det at skipets skrog, overbygninger, dekkshus, hoved- og hjelpemaskineri, generatorer, styremaskin, pumper, rørsystemer osv. skal minst oppfylle de byggekrav som gjaldt da skipet ble bygget. Dette prinsippet bør være hovedprinsippet for all fartøybevaring.

Hele kapittel 3 om stabilitet, lastelinje og fribord bør sløyfes. Det bør være innlysende at et fartøy som har fungert uten alvorlige uhell i over 50 eller 100 år – til alle årstider og under ulike forhold – har tilfredsstillende stabilitet. Det finnes heller ikke statistikk som skulle tilsi at dårlig stabilitet har ført til ulykker og forlis når det gjelder

passasjerskipsflåten. Det er selvsagt en forutsetning at de aktuelle fartøyene er i forskriftsmessig stand i henhold til de aktuelle byggekravene, og at mannskapet har nødvendig kunnskap og ferdigheter til å operere fartøyet. Skipets kaptein vil alltid være ansvarlig i forhold til den farten skipet skal operere i, og det er han som må vurdere værforhold, skipets tilstand, plassering av last, navigasjonsmessige forhold, mannskapets reelle kvalifikasjoner osv. Stabilitetskapitlet legger opp til at fartøyene skal kunne operere innenfor maksimal bølgehøyde på henholdsvis 0,5–1,5 eller 2,5 meter, alt etter hvordan stabiliteten beregnes ut fra en pålagt krengeprøve. I tillegg er det en rekke krav til lukningsmidler, karm- og terskelhøyder, lufterørs- og ventilasjonshøyder, lenseportareal og overbordventiler for sanitære avløp som er angitt i Lastelinjekonvensjonen av 1966 (eventuelt 1930-konvensjonen). For enkelte fartøyer vil dette innebære at den maksimalt tillatte bølgehøyde blir 0,5 meter eller kanskje at fartøyet ikke får passasjersertifikat i det hele tatt med mindre man foretar ombygginger eller endringer. Dette vil da lett komme i konflikt med de opprinnelige byggekravene og de antikvariske retningslinjene Riksantikvaren har pålagt eieren å følge.

Et fastsatt krav til maksimal signifikant bølgehøyde for de ulike vernete fartøyene er lite hensiktsmessig fordi bølgehøyde er en relativt uforutsigbar størrelse og vanskelig å måle. Dersom bølgehøyde likevel skal brukes som operasjonsbegrensning, bør dette vurderes individuelt i forhold til fartøytype, størrelse og den virksomhet/farts-



Mannskapenes ferdigheter er avgjørende for sikkerheten ombord. På «Børøysund» gjennomføres en årlige sikkerhetstur, der alle mannskaper skal delta. Her trenes på håndtering av krisesituasjoner. I tillegg skal «sikkerhetsbesetningen» ha ytterligere kurs og trening. Her er et glimt fra en sikkerhetstur. Skipper Eivind Lande instruerer i utsetting av flåte. Foto Øyvind Ødegård

område fartøyet tradisjonelt har operert i. At de vernete hurtigruteskipene for eksempel ikke skal kunne seile i høyere bølger enn 2,5 meter, virker unødvendig strengt.

Kapittel 4 – Brannsikring – er et greit kapittel som i hovedsak har til hensikt å analysere og kartlegge ulike faremomenter uten at det er absolutte krav til moderne installasjoner eller prosedyrer.

Kapittel 5 omhandler redningsmidler og er det mest omfattende kapitlet i forskriftsforslaget, men det er lite som er endret i forhold til eksisterende regelverk. Både Riksantikvaren og eiere av

verneverdige fartøyer aksepterer i all hovedsak pålegg om å anskaffe moderne redningsutstyr. Dette bør imidlertid installeres/oppbevares på en mest mulig diskret måte. Selvlysende IMO-skilt kan lett bli for dominerende og skjemma den kulturhistoriske opplevelsen. Det har gått inflasjon i moderne IMO-skilting og symboler og det er delte meninger om dette faktisk bidrar til økt sikkerhet eller bare skaper forvirring. Det viktige er uansett at besetningen får skikkelig opplæring i hvor utstyret befinner seg og hvordan det skal brukes. Det bør videre være mer individuelle løsninger når det gjelder

krav til MOB-båt. Originale lettbåter eller arbeidsbåter bør kunne godtas dersom mannskapet viser at de behersker utsetting og håndtering av mann-over-bord-situasjoner innen en bestemt tidsramme. Dette bør godtas uten at den maksimale tillatte bølgehøyde settes til 0,5 meter.

Den verneverdige flåten er en meget sammensatt gruppe fartøyer, og det vil være nærmest umulig 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. Dette forslaget til ny forskrift vil neppe endre vesentlig på det. Hele fagfeltet ville være tjent med at færre inspektører og byråkrater arbeidet med de verneverdige fartøyene, 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 fartøyene. Dette vil være viktig for bevaring og formidling av vår maritime kulturarv uansett hvordan den endelige forskriften måtte bli.

Kommentar fra: Jan Welde, styreleder i Norsk Forening for Fartøyvern

I Stortingsmelding nr 16 for 2004-2005 fikk Sjøfartsdirektoratet i oppdrag å utarbeide tilpassede forskrifter for vernede skip, med det formål at det skulle være mulig å ta vare på og seile med våre flytende kulturminner «med sine opprinnelige arrangement» som det heter. Dette er senere purret opp, hvert eneste år, ved de tildelingsbrev som Miljøverndepartementet har sendt direktoratet. Der er det også påpekt at arbeidet skal skje i samarbeid med Riksantikvaren og Norsk Forening for Fartøyvern. Nå skriver vi 2013

og forskriftsutkastet er ute på høring, men på tross av beskjed om samarbeid, kommer deler av forskriftsutkastet overrullende på både RA og NFF.

I Norsk Forening for Fartøyvern slutter vi oss til de observasjoner og gode kommentarer som Eivind Lande trekker frem. Dette er vektige momenter som må følges opp, punkt for punkt. I tillegg må påpekes at forskriftsutkastet underkjenner den «Memorandum of Understanding» kalt MoU som sjøfartsdirektør Rune Teisrud i 2004 signerte på Norges vegne og de tilleggsdokumenter til MoU'en som fungerende



Her er også sikkerhet tema. Båtsmann Harald Halvorsen overvåker tørrtrening med redningsutstyr. Foto Øyvind Ødegård

sjøfartsdirektør Sigurd Gude senere signerte. MoU'en spesifiserer fartsområder, sikkerhet, internasjonal seilas, bemanning, osv., men den tas allikevel ikke hensyn til i forskriftsutkastet.

Et retorisk spørsmål: kan det virkelig være slik at når Norges sjøfartsdirektører signerer internasjonale avtaler på Norges vegne; da skal det etterpå være opp til den enkelte saksbehandler i Haugesund om man vil rette seg etter dem – hva skal man da med sjøfartsdirektører?

I det foreliggende utkastet er absolutt en del positive momenter; å erstatte de rigide fartsområdene med bølgehøyder er kanskje det viktigste. At vernede fartøy under 24 meter som er uten pas-

sasjersertifikat betegnes som «fritidsbåter» kan ha positive sider - selv om det gjenstår å se hvordan dette skal praktiseres av Sjøfartsdirektoratets ulike tjenestemenn langs vår lange kyst...

Et virkelig alvorlig punkt, som må gjøres noe med, er kapitlet om stabilitet. Dette er så alvorlig at Norsk Forening for Fartøyvern i samarbeid med Riksantikvaren har engasjert ekstern bistand for å se hvordan det slår ut for konkrete fartøy. Selv om arbeidet i skrivende stund ikke er avsluttet, så er det tydelig at stabilitetskapitlet ikke er til å leve med. Det er faktisk så ille at noen vernede/fredede passasjerskip, som alle har seilt i værharde strøk i mer enn 100 år, uten problem med stabiliteten, de vil i

henhold til forskriftsutkastet ikke tillates seile med bølgehøyde 0,5 meter. De vil heller ikke kunne seile med bølgehøyde 1,5 meter. Men – hold dere fast – de tilfredsstillter kravene for å seile med bølgehøyde 2,5 meter!

Et annet punkt som vekker alvorlig bekymring er bemanningen. Fra 2016 møter vi nemlig et helt nytt regime med hensyn til sertifisering av sjøfolk og da blir det enda verre for både maskinister, styrmenn og kapteiner å beholde sine sertifikater. Dere har trolig merket det allerede, ved at ingen av dere har fått sertifikat som går utover året 2016?.

Norsk Forening for Fartøyvern tok opp bemanning på vernede skip som et hovedmoment da kvalifikasjonsforskriften var ute på høring i 2011. Den kvalifikasjonsforskriften som er gjort gjeldende fra 1. januar 2012 inneholder nemlig bestemmelser som gjør det omtrent umulig å få nok sertifikatgivende fartstid på vernede skip i sesongseilas, spesielt på skip uten ISM (International Safety Management). Norsk Forening for Fartøyvern leverte et grundig og gjennomarbeidet høringsdokument til kvalifikasjonsforskriften. I den endelige forskriften er alle våre veldokumenterte innsigelser og endringsforslag utelatt, men i Sjøfartsdirektoratets interne saksdokumenter er våre tilbakemeldinger mer-

ket med at de skal tas inn i forskrift for vernede skip. Dette er ikke gjort og dermed mangler forskriftsutkastet et stort og viktig kapittel.

Verneforskriften må få inn et tilfredsstillende kapittel om kvalifikasjoner og sertifikater, ellers ser vi ingen mulighet for å holde våre vernede/fredede skip i fart etter 2016! Dette er forøvrig også behandlet i den MoU'en som man har forpliktet seg til å følge, men allikevel «velger bort»...

Alt i alt: det er en milepæl når vi etter åtte år har fått et høringsutkast for vernede skip, noe er bra og det setter vi pris på, men andre deler må gjennomgås med friske øyne for å bli praktisk anvendelig.

Det viktigste er allikevel at de ansvarlige i Sjøfartsdirektoratet etterhvert må ta innover seg det sektoransvaret som Stortinget gjentatte ganger har pålagt dem. Sjøfartsdirektoratet er nemlig pålagt å legge til rette for at vi, som en del av det norske kulturminnevernet, kan fortsette å seile med våre flytende kulturminner.

Det er en stolt og viktig del av Norges historie som Riksantikvaren, Sjøfartsdirektoratet og frivillige fartøyvernere i fellesskap har fått ansvar for å formidle til kommende generasjoner; og dette ansvaret må vi alle ta på alvor!

En hilsen fra nord

Hvilket museum har den største utstillingsgjenstanden? Jeg tipper Hurtigrutemuseet, der den tidligere hurtigruta «Finnmarken» er satt på land, tett ved museet - og tett ved hurtigrutekaia. Dra til Stokmarknes og se selv.

Tekst: Arne Lannerstedt. Foto: Hurtigrutemuseet

Stokmarknes er et interessant søkersted etter historie. Det dreier seg om småindustri, fiskerier og hovedsete for Vesteraalske med hurtigrutedelen og korresponderende lokalrutenett. Byen har vært forskånet for store utbygginger og kjøpesentre. Med stedstilpasset hotell på Børøya, uten tårn til å fange skydotter. Det er bygget bro over Børøysundet siden «Børøysunds» tid.

Folk minnes med stolthet «Børøysund» som siste damper fra rutetiden og for jevnlige visitter. Det har til og med kommet spørsmål om Stokmarknes kunne males på hekken, liksom med andre båters registrering utenfor sine operasjonsområder. Noe å tenke på?

Rederiet fikk bygget sin administrasjonsborg i 1954 med initialene VDS på gavlen. Ved sammenslåing med Ofotens ble det tilsatt en O, som på folkemunne ble null-VDS! Nå er

alt fraflyttet, men bygningen er solgt til et annet ruteselskap, Torghattens, så tradisjonen følges videre. Den opprinnelige Villa Solheim som var første rederikontor og bolig for gründeren Richard With, er for lengst brent. Den neste direktørboligen er intakt, men kunne trenge litt stell. Hurtigrutens museum hadde sin startperiode her, inntil det nåværende anlegg ble innviet av Dronning Sonja i 1999. Rickard With er beåret med en byste på sokkel, speidende utover havnen. Parkeringsplassen rett ved kaiområdene er endret da de store hurtigruteskipene trengte større anløpsplass. I tilknytning hertil, er det bygget en terminal med havnekontor og gjenomgang med historisk fotomontasje på veggene.

Hurtigrutens museum

er en visuelt sett god arvtaker etter VDS for stedets karakter. Ikke bare

med nøkterne utstillingsformål, men en god begynnelse på et opplevelses-senter, Det vises snitt av innredninger fra skip i storm og stille, en kommandobro med virksom radar, innredning fra den viktige postfunksjonen før flytrafikkens tid og diverse monogrammert skaffetøy, med utbredt bruk av hotellplett (sølvttøy). I lokalene sendes lydopptak fra skipene som «bakgrunnsmusikk»

Museet har som kjent overtatt MS «Finnmarken», søsterskip til «Sjøkurs». Den førstnevnte er land-satt og skal bygges inn. Museet skal utvides og flyttes over, med forankring til skipet. Det er åpent for publi-

kum og blir etterhvert vitalisert. Som et mirakel har de også fått sikret seg aktere overbygg med innredning fra DS «Finnmarken» fra 1912. Et godt eksempel på tidsskiller. Innredningen er under gradvis restaurering i sin oppbevaringsboks og skal senere flyttes inn i de nye lokaler. Se artikkel i Dampskibsposten nr 95 – 2012.

Vi får vel ta med at det er fredet rundt 800 hus med rosemaling, mens det fra skipsfartens visuelle storhetstid bare er tre innredninger igjen. Skipene har lagt til grunn vår velferd og masseturisme, der de fineste skipene på kysten opererer i nordområdene, fortsatt.



Hurtigrutemuseet med gjenstanden som det ikke er plass til innendørs.

Samme motiv, men ingen «finn fem feil» oppgave



Øverst besøker «Børøysund» storebror «Vegafjord» i Meisfjorden nord for Sandnessjøen sommeren 1981. Nederst er det «Hestmanden» som får besøk, nå i Kristiansand sommeren 2013. Mellom de to bildene ligger 32 år med drømmer, håp, skuffelser og seire. Georg Jensen har tatt det øverste bildet, mens Mariano Garces har tatt det nederste.



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 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
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
Leiar: Rolf Grønnevik, tlf. 915 91 089
Utleige: 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: Bildene denne gang er fra sommerens store begivenheter på Vestlandet. Forsidebildet viser tre av båtene fortoyd etter innseilingen til Fjordsteam. Nærmest ligger «Midthordland», deretter «Børøysund» og «Oster». I forgrunnen ser vi en liten snipp av bakken på «Stord I». Den ser vi igjen på baksidebildet, som er tatt noen timer tidligere, underveis til stevnet. Vi tar de blide passasjerene som tegn på at vi har lyktes med formidlingen, som er en del av vårt formål. Harald Sætre har tatt begge bildene.