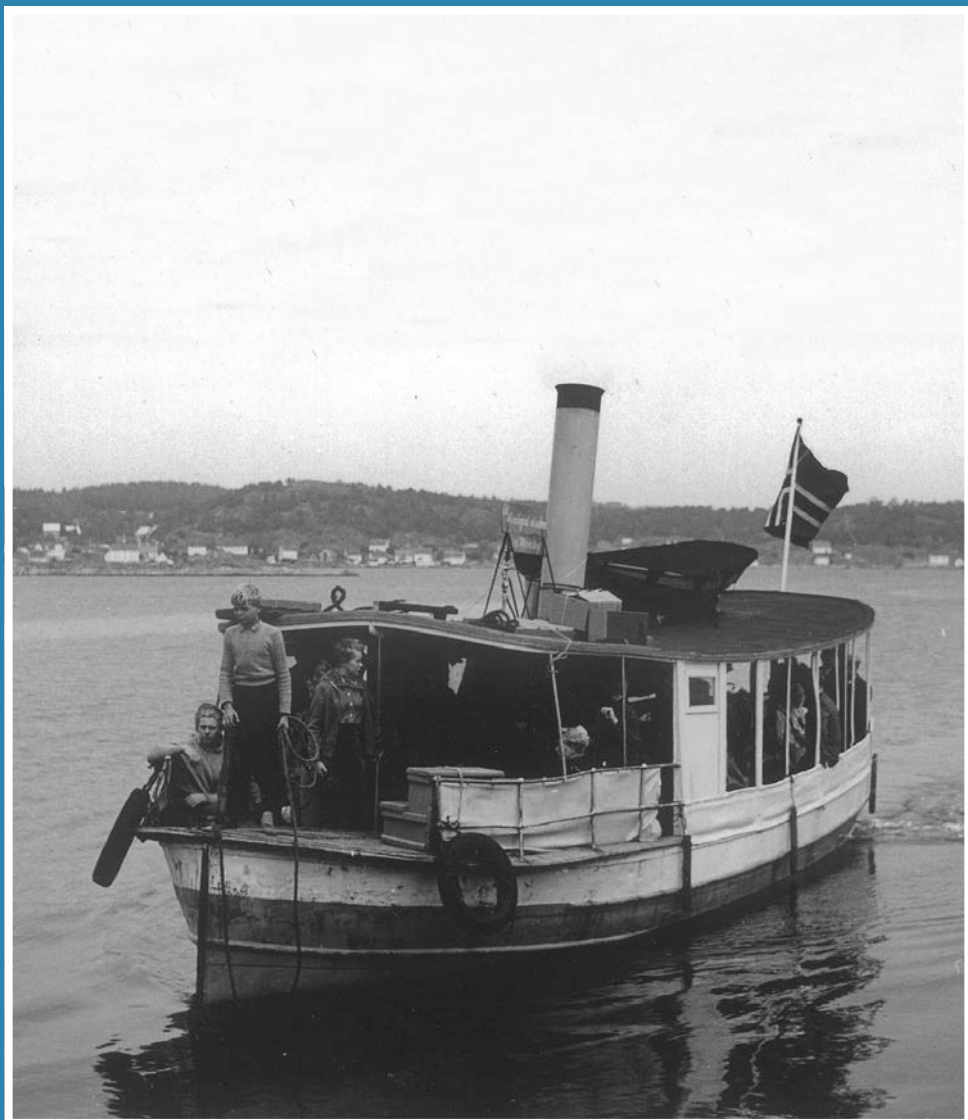


DAMPSKIBS

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.

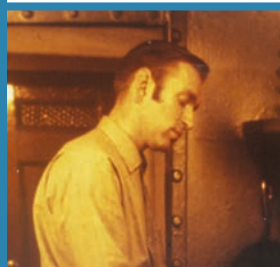
FRIST FOR STOFF TIL NESTE NUMMER

11. april 2014



Opplag 2755
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar





8



19



22



43

INNHold

- 4 Formannen har ordet
- 6 Gratulerer med jubileet
- 8 Interessen må nå folket
- 14 Fredrik Denneche
- 18 En Børøysundvise
- 19 Fartøyvern sett fra museet
- 22 Fartøyverneren– frivillig eller ansatt?
- 26 Finansiell dugnad – en viktig brikke i fartøyvernarbeidet
- 29 «Lofoten»
- 35 Kysten rundt
- 39 «Hvaler»
- 43 Smånytt
- 46 Vestlandsredaktøren
- 47 Redaksjon

Det jubileres på så mange hold i år. Vårt jubileum gjelder femti år med frivillig fartøyvern. Stiftelsen av Norsk Veteranskibsklub ser vi som starten på det fartøyvernarbeidet vi har i dag. Det markerer vi med artikler som viser hva som har skjedd, hvilke mål vi har nådd og hvilke utfordringer vi har i dag. Vi mener vi kan være stolte av resultatene av vårt arbeid, en stolthet som gir inspirasjon til å fortsette. God lesning.

Formannen har ordet

Tekst: Eivind Lande, formann i Norsk Veteranskibsklub

Hele 2014 blir et stort jubileumsår – det er mye som skal feires og mye som skal markeres. 1814 med Kielfreden og utarbeidelsen av Norges grunnlov på Eidsvoll vil naturlig nok få størst oppmerksomhet her i landet. Grunnlovsjubileet vil finne sted over hele landet med hundrevis av ulike undervisnings- og forskningsprosjekter, utstillinger og andre kulturarrangementer. Forbundet KYSTENS landsstevne i år vil være ett av arrangementene som inngår i 1814-jubileet. Planen er at det skal bli det største maritime stevnet Norge noen gang har sett, og Forbundet KYSTEN har valgt «Båten, Norges nasjonsbygger» som motto. Det er ventet opp mot 400 båter med stort og smått, og målet er å vise hvor mangfoldig og viktig maritim virksomhet har vært for Norges utvikling. I tillegg til Kystlaget Viken og de andre kystlagene i Oslo-området vil Norsk Maritimt Museum, Fartøylaget KNM «Alta», Oslo Havn og Norsk Veteranskibsklub bidra for å få stevnet

vel i havn. Norsk Forening for Fartøyvern har hovedansvaret for en felles konvoi med verneverdige fartøyer som skal ankomme hovedstaden på stevnets åpningsdag 17. juli. Det har aldri vært et tilsvarende stevne i Oslo, og det er mye som skal på plass for å få dette til å bli en suksess for deltakere og publikum. Kongelig Norsk Seilforening og Klassisk Treseiler Klubb vil samtidig arrangere en regattauke tilsvarende Europauken som ble arrangert i Oslofjorden i 1914 i forbindelse med grunnlovens 100-årsjubileum.

Det de fleste først og fremst forbinder med 1914 er imidlertid skuddene i Sarajevo som utløste første verdenskrig. Selv om Norge var nøytralt, mistet nærmere 2000 norske sjøfolk livet i løpet av de fire årene krigen varte. Første verdenskrig vil bli markert i mange land – også i Norge – men vi skal la det ligge i denne sammenheng.

I 1914 ble for øvrig Norsk Sjøfartsmuseum stiftet (nå Norsk Maritimt Museum). 100-årsjubileet skal marke-

res med nye utstillinger, men jubilan-ten er i meget dårlig økonomisk form. Etter press fra kulturbyråkrater har det vært forsøk på å fusjonere museet med både Norsk Teknisk Museum og Norsk Folkemuseum, men begge forsøkene er nå skrinlagt eller utsatt på ubestemt tid. Det er helt uforståelig at en sjøfartsnasjon som Norge ikke ønsker å prioritere et skikkelig nasjonalt sjøfartsmuseum. Publikumsavdelingen er lagt ned og det er usikkert om museet har ressurser til å holde åpent hele jubileumsåret!

En annen maritim 100-årsjubilant inneværende år er den svenske ångaren «Bohuslän» som har hjemmehavn i Göteborg. Dette vakre passasjerskipet har deltatt på samtlige Nordsteam-stevner som har blitt arrangert og er vel kjent for de fleste av Dampskibspostens lesere. Det var Sällskapet Ångbåten, foreningen som eier «Bohuslän», som sammen med Dansk Veteranskibsklub og Norsk Veteranskibsklub etablerte Nordsteam-stevnet på midten av 1970-tallet. Sällskapet Ångbåten planlegger en liten jubileumsfeiring i Lysekil siste helgen i juli sammen med sine danske og norske dampskipssvenner.

Så må vi også nevne hurtigruteskipet MS «Lofoten» som riktignok «bare» run-der 50 år i 2014. Skipet ble bygd på Akers Mek. i Oslo som byggenummer 547 og overlevert Vesteraalens Dampskibsselskab 27. februar 1964. Jubileumsturen med «Lofoten» har avgang fra Bergen 2. mars og denne turen er så godt som utsolgt. Skipets øvrige rundturer i 2014 vil også bli definert som jubileumsturer, og skal man sikre seg plass på en av disse seilingene, må man forte seg. Skipet har en stor fanklubb over hele verden – entu-

siaster og globetrottere som har innsett at «Lofoten» og hurtigrutefarten er en helt unik kombinasjon. (Se egen artikkel om «Lofoten» på side 29)

Sist, men ikke minst, må vi selvsagt markere Norsk Veteranskibsklubs 50-årsjubileum i 2014. Klubben ble etablert av en håndfull fremsynte unge menn – de fleste i 20-årsalderen. Den viktigste initiativtakeren blant disse gründerne var utvilsomt Arne Lannerstedt. Han er fortsatt en meget aktiv aktør i det norske fartøyvernmiljøet – først og fremst som en ettertraktet rådgiver for en rekke restaureringsprosjekter rundt omkring i landet. Klubben ble formelt etablert 14. mai 1964 på uterestauranten Pernille ved Nationalteateret. Det første styre ble valgt med Carl Wilhelm Bordsenius som formann, Tore Haugen ble sekretær og Arne Lannerstedt kasserer. Klubbens første prosjekt var den lille rutebåten «Pelle» fra Arendal. Den ble overtatt ved hjelp av et rentefritt lån på 5200 kroner fra bestemora til Lannerstedt. Noen år senere ble «Børøysund» overtatt av klubben og interessen for lille «Pelle» ble stadig mindre. Klubben vokste jevnt og trutt utover på 1970-tallet i takt med den stadig økende interessen for fartøyvern generelt. «Styrbjörn», «Hestmanden» og «Stord» ble også overtatt og sikret av klubben, men det er kun «Styrbjörn» og «Børøysund» som i dag eies og driftes av klubben. Norsk Veteranskibsklub var landets første organiserte fartøyvernforening og således en pioner i arbeidet for å bevare våre maritime kulturminner. Dette skal vi feire på Nordre Akershus kai 14. mai 2014. Endelig program for arrangementet vil bli lagt ut på vår nettside så fort det er klart.

Gratulerer med jubileet

På en merkedag er det hyggelig med gratulasjoner og anerkjennende ord, særlig når de kommer fra han som skal vurdere vårt kulturminnearbeid.

Tekst: Riksantikvar Jørn Holme. Foto: Terje Leigland

Norsk Veteranskibsklub fyller 50 år i 2014. Det er ingen selvfølge. Klubben ble etablert av en gjeng ungdommer i en tid da ideen om å ta vare på et flytende og operativt fartøy ble møtt med overbærende smil og hoderisting. Tyngre aktører hadde tidligere forsøkt å ta vare på fartøy som museumsskip ved kai, uten å lykkes. Nå ville denne ungdomsgjengen i tillegg ha et operativt skip med sertifikater!

Allerede kort etter 1900 finner vi de første offentlige diskusjonene om å ta vare på et flytende fartøy som representant for nasjonens maritime kulturarv. Norsk Sjøfartsmuseum og ulike frivillige sammenslutninger gjorde en rekke forsøk, men alle ble med planene eller resulterte i kortlivede prosjekt. Bare noen ytterst få fartøy lyktes det å ta vare på i hus på land, fjernet fra sitt rette

element og historiske sammenheng. Det er ikke til å legge skjul på at det institusjonaliserte kulturminnevernet lenge var preget av 1800-tallets nasjonsdanningsprosess med vekt på innlandets bondekultur.

Først med Norsk Veteranskibsklub i 1964 fikk vi en organisasjon med pågangsvilje, oppfinnsomhet og ikke minst utholdenhet nok til å ta vare på et større flytende og operativt skip. Norsk Veteranskibsklub maktet det som våre sjøfartsmuseer ikke hadde fått til, og klubbens suksess har vært med på å inspirere til etableringen av lokale veteranskipslag i hele landet. I løpet av sine 50 år har klubben maktet å restaurere dampskipene «Børøysund» og «Styrbjørn» i egen regi, men var også sentral i arbeidet med å berge D/S«Hestmanden» og D/S«Stord I».

I dag er det mulig å frede fartøy, og de statlige tilskuddene øremerket fartøyvern begynner å nærme seg et nivå som kan være en sjøfartsnasjon verdig. Dette har ikke kommet av seg selv. Siden den spede start på 1960-tallet har det frivillig engasjementet for vår maritime kulturarv vært økende, og i dag er de rundt ti tusen medlemmene i de mange lokale veteranskipslagene rundt om i landet med på gjøre fartøyvernet til den mest vitale delen av norsk kulturminnevern.

Ungdomsgjengen i Norsk Veteranskipsklub var en viktig pioner og inspirator i dette arbeidet.

Riksantikvarens gratulasjoner går derfor til Norsk Veteranskipsklubb, men også til hele det frivillige fartøyvernet som gjennom dennes klubbens pionerinnsats kan feire 50 år i 2014!



Forsidene til to aktuelle fredningsdokument. Dette er hefter på 50–60 sider som beskriver fartøyene og begrunner fredningen.

Interessen må nå folket

Det måtte en svenske til for å vekke verneviljen for dampskip i Norge.
Arne Lannerstedt er mannen som dro i gang det som senere ble til
Norsk Veteranskibsklub. Her forteller han sin historie.

Tekst: Joppe Næss Christensen

Arne Lannerstedt har sitt opphav i dampskipenes Mekka, Stockholm, der dampskipstrafikken var relativt stor og varte lenger enn i nabolandene.

I Oslo ble trafikken borte fra slutten på 1950-tallet, mens Stockholm kjørte videre med dampskip i trafikk ut over 1960-tallet. Dette skjedde mens politiske utredninger pågikk for infrastruktur- endringer i Sverige, noe imidlertid miljøvernet satte en stopper for. Flere av skipene er fortsatt aktive som veteran- båter og er enestående i Europa, forteller Arne, som flyttet til Oslo i 1954.

Den spede begynnelse

Arne hadde sitt kursopphold i Sverige noe senere, da bevaringsaksjonene var i gang. Han ønsket å ta fatt på det samme da han kom tilbake til Oslo i 1963. Det

var å begynne i det små og nøste videre blant brukere og entusiaster.

Den første kontaktpersonen Arne fikk var Trond Salvesen, som ble sporet opp gjennom et av museene. Trond var opptatt med modellbygging av nettopp kjente rutedampere, og han kjente neste- mann. Dermed var man blitt tre personer som utpå høsten dette år kom sammen for å se på modellbyggingen og en større fotosamling. Da man utpå kvelden hadde pratet seg varme, kom øyeblikket Arne hadde ventet på; tiden var inne for å stille sitt spørsmål; om man skulle prøve å berge «Sport» - den siste rutedamperen, som målte 110 brt og som i sin tid var den nest raskeste etter «Jarlsberg».

Dampskipsredere et faktum

Daværende eier, Drammen Kommune, ble kontaktet og man fikk som tilbake-



Her i Stockholm ble frøet sådd. Noe slikt drømte Arne om å få til i Oslo også.
Foto via Arne Lannerstedt.

melding at den allerede var hugget. I sorgens stund fortalte modellbyggeren om den minste og mest berømte rutebåten – «Pelle» i Arendal, som var innstilt. Den var først bygget som eksklusiv lystbåt i 1882 for bryggerieier Herman Eger (Egertorvet) i Kristiania. Allerede året etter ble den solgt av dødsboet og hanket seg gjennom 78 år i rute med sin ensylindrede dampmaskin. Man rakk å skyte opp den første satellitt mens «Pelle» fortsatt var i rute.

– Kontrastenes verden, mimrer Arne.

For tredjemann var den kjent som en nedkjørt farkost så da ble det litt diskusjon for og imot om kjøp. Arne vektla den interessante historien. Målet var ellers å søke etter en større båt, og la «Pelle» være en slags «ventebåt», for holde oppe interessen. Neste skritt ble å gjennomgå Sjøfartsmuseets gjestebok, der fant Arne en mann med samme interessereferanse. Pål Ulsteen hadde ytterligere fire mann bak seg og også de hadde vurdert «Pelle»,

om enn ikke på samme antikvariske grunnlag, men for samme bruk som opprinnelige eier, altså som lystbåt.

Man var nå blitt syv, men ingen med maritim praksis, nettopp derfor var det mot nok til å tenke seg oppgaven.

Den 23. februar 1964 var det samling rundt kjøkkenbordet til Arne og det ble nedsatt et arbeidsutvalg. Et samarbeidsutvalg: Man besluttet å kjøpe «Pelle» og det gjaldt å få litt pruting på kjøpesummen, forfatningen tatt i betraktning. På et litt senere tidspunkt ble kjøpet vedtatt og Arnes bestemor ytet da et lån på kr 5 200.

Klubben blir stiftet

Den 4. mai ble stiftelsesmøtet satt på uteserveringen Pernille ved Nationaltheatret, i godt vær og navnet ble valgt og stavet etter den danske klubben = Norsk Veteranskibsklub. Båten ble tatt til Oslo som leilighetslep i juli.

– Gløden var større enn forstanden,

Rallarne inntok Narvik i striereg

Narviks vinterfestival foreløbig regnfest



Eneste dampskip som er igjen i Nord-Norge, er «Hyma». Det kom til Narvik igår med deltakere til festen. For anledningen var den forresten omdøpt til «Ankenæs», som var en kjent fjordbåt i anleggstiden her. (Foto: Haarek Dybvik).

Fra Aftenpostens utsendte
medarbeider
FINN BJØRNEBOE.

Narvik, 8. mars.

Vinterfestuken som arrangeres her i Narvik for niende gang, har hittil mer fått preg av regnfest enn av en vinterfest. Det har ikke vært så dårlig vær her i hele vinter som nu. Og det er vel bare nordlendingenes forakt for uvær som gjorde at det tross striereg og sur vind fra sydvest var samlet 3000—4000 mennesker på torvet her igår ettermiddag da festivalen fikk sin offisielle åpning med taler og musikk. En time tidligere klappet to små rutebåter til kaien. De markerte det symbolske inn-

slag av rallare fra Rombaksbotten som gjorde landgang i Narvik for å feire helgen etter god gammel rallar-oppskrift.

Artikkelen i Aftenposten 9. mars 1965. Det var den som startet det hele.

kan man si. Både oppslutningen og kompetanse måtte vokse, humrer Arne.

På grunn av forfatningen kjølnet interessen, og det var mer aktuelt å jakte på større båt, noe som ikke skulle bli enkelt. Det var heller ikke interesse i Arendal for å få «Pelle» tilbake, på tross at den «ikke skulle ha vært solgt ut av byen».

Skuffelse

Flere forgjeves forsøk ble gjort, så man satte spørsmål ved om det ville bli noe av prosjektet. Så oppdaget Arne en artikkel i Aftenposten, i mars 1965, om

en Rallarfestival i Narvik med skoleskipet «Hyma» avbildet på havnen.

Hei å hå tenkte Arne, men første telefon til formannen ga ingen positiv respons. Skipet virket større enn i tonnasjeoppgavene, så han så seg ikke i stand til å bli skipsreder på deltid.

— Går det i Stockholm, så går det her også, repliserte Arne.

Det var en sped begynnelse. I fagkretser så man ikke relativitet i dette og både frarådet og nærmest advarte ubemidlede fans til å begi seg på så kostbare eventyr. Det var ikke realistisk å begynne «å fyre på fjorden» igjen.



Arne i byssa. Bildet var med i en stor reportasje A-magasinet hadde om «Børøysund» i 1971. Foto: Rolf M. Aagaard, Aftenposten

Dog var det også visse sympatier for tanken på å kunne få gjenoppleve for-dums prakt. Dampskipene hadde satt dype spor i folket. «Når man slipper på steamen, så lever hele båten!»

Ny optimisme

Sjøfartsmuseets direktør Svein Molaug var desto mere entusiastisk for ideen og satte i gang sonderinger innen sitt kontaktnett, både i næringsliv og offentlig. Som neste steg i vevlingen, ble eieren av «Hyma», Hadsel yrkesskole, kontaktet. Deres plan var å ta ut maskinen til et nytt tilbygg de ventet på. Også de fattet stor interesse for henvendelsen og skaffet selv en erstatningsmaskin og gjorde alt for at klubben skulle få overta til selvkostpris. Det var spesielt rektor som glødet, og så for seg båten ligge som et nostalgismykke foran Oslo Rådhus. Det var nemlig ikke ressurser

til å ha den i distriktet. Det skulle ta litt tid før nyheten var svelget og alt var tilrettelagt. Klubben hadde i mellomtiden vokst i medlemstall. Arne holdt an med skolens rektor. Gjennom Molaug ble det skaffet penger, blant annet donerte skipsreder Fred Olsen en sum så man fikk råd til både kjøp og seilassen rundt kysten. På forespørsel til Store Norske Spitsbergen Kulkompani ble det skjenket kull til begivenheten.

Ship-ohoy!

Utpå høsten 1968 ble så kjøpekontrakten undertegnet.

– Her kan man trygt si at båten ble kjøpt usett per giro og godt var det, kommenterer Arne.

Under slippsetting ved Kaarbøs verksted i Harstad var Skipskontrollen der, og kunne kort og godt ikke gi formell fartstillatelse. Det ble å seile på

eget ansvar. Rett etter at VDS-navnet «Børøysund» var gitt, og en storstilt avskjedsseremoni med stort oppmøte, røk et sveiset stag i kjelen. Da var det å få blåst ut og reparert før en anonym avgang to dager etter.

– Turen rundt gikk uten problemer og ble en uforglemmelighet, husker Arne.

Mannskapet var selv rederne (redderne) unntatt to. Ankomst Oslo 10. mai der veteranbiler og folk var stilt opp på Rådhusbrygge 3. Betingelsene var nå at «Børøysund» skulle være den eneste veteranbåten med status «veteran» ved siden av «Skibladner».

Dette var et løft som ble gjort etter mye oppbacking. Fra lille «Pelle» som arbeidsobjekt til stasskip fra kysten. Fortsatt manglet sjøfolk og fagpersoner. Så de nærmeste to årene ble det med to dugnadskvelder i uken.

Våren 1971 meldte det seg en gruppe erfarne utøvere som skipsoffiserer og veritasingeniører med sjømannbakgrunn. Det ble satt i gang for fullt og det ble ordnet med dispensasjon for seilinger allerede samme år. Alt har bygget seg opp i positiv retning, innimellom klubbkrangling som også hører med.

Bred erfaring

For øvrig har Arne også jobbet og medvirket i flere prosjekter. Han var i Göteborg og ble der pådriver for at Sälskapet Ångbåten (stiftet i 1965) skulle sikre seg et sjøklenodium, nemlig «Bohuslän».

Han var i Tistedal for å sikre seg maskinen og inventar fra kanalbåten «Turisten» under stripping, hvorav maskinen ble overført til Teknisk Museum i Oslo og skroget til slutt senket. Lite



Arne demonstrerer askeheising.

visste man at den skulle gjenoppstå, da den ble hevet etter 30 år. 10 år senere kom maskinen tilbake sammen med annet og det var nesten hele poenget med prosjektet. Alt av annet utstyr fra samlere har også kommet på plass.

Det var også på gang at Arne skulle lease «Thorolf» og gjorde avtale med bruksrett for et selskap i Oslo, men i siste liten meldte det seg en interessegruppe i hjembyen Ålesund.

– Fra å drive et fåtall dampskip som «Børøysund», som en visuell opplevelsesformidling, har fartøyvernet utviklet seg langt over forutsetningene og her kan man undre seg over hvor stor kapasitet fritidsfolket egentlig har, undres Arne.

Selv som pensjonist er han stadig



Slippsetting ved Kaarbø i Harstad i forbindelse med overlevering våren 1969.

Foto: Arne Lannerstedt

aktiv med nye prosjekter innen vern av dampskip, og han finner glede i å gjøre de gamle skipene tilgjengelige for fremtidens interesserte.

Råd til fremtidig vern

Arne er klar på hva som skal til for å drive fartøyvern i fremtiden.

– Jeg mener det er viktig at man har fokus på publikumsopplevelser. Med det mener jeg at dampskipene må gjøres tilgjengelig for folk som generelt viser sin interesse for gamle skip. For å vekke og holde en slik interesse må dampskipene drives kommersielt. Det vil si at skipene må kunne ta i mot publikum som ikke nødvendigvis må være medlem i en for-

ening for å glede seg over dampskipsreiser langs med kysten. Autentisitet er viktig, men likeså sans for praktiske og estetiske løsninger.

Han mener at det offentlige må bidra i større grad og skaffe seg bedre kompetanse, samt slutte å lage detaljføringer som dreper frivilligheten rundt fartøyvernet.

– Det trengs mer fokus på den store betydningen dampskipene har hatt for vår kultur. Ikke bare den teknologiske revolusjonen dampskipene representerer, men det faktum at en kystnasjon kan takke disse skipene for mye av det som i dag er vår egen kulturarv, avslutter Arne Lannerstedt.

Fredrik Denneche

Fredrik Denneche ble på slutten av 1970-tallet sannsynligvis verdens første offentlige fartøyvernkonsulent. Han var i alle fall Norges første, og han var lenge den eneste. Det fantes ingen etablert praksis eller stillingsinstruks for en slik jobb, så Denneche måtte stort sett utarbeide retningslinjer og foreta prioriteringer på bakgrunn av egen kompetanse og egne erfaringer – «båten blir til mens man ror». Han startet med å registrere eldre fartøyer for Norsk Kulturråd i 1977 og gikk av med pensjon over 30 år senere – da som antikvar hos Riksantikvaren. Denneche ble et begrep, han var en institusjon innen fartøyvernet, en utradisjonell og ubyråkratisk saksbehandler – elsket, hatet og fryktet.

Tekst: Eivind Lande

H*va var det som gjorde at du kom inn i dette arbeidet?*

Det var vel litt tilfeldig, men Kulturrådet hadde litt ufrivillig blitt en adresse for et stadig økende antall søknader om tilskudd til restaurering av ulike gamle fartøyer. Kulturrådet hadde ingen forutsetninger for å vurdere de ulike søknadene opp mot hverandre og det ble derfor besluttet å gjennomføre en registrering av det som fantes av eldre fartøyer her i landet. Det var jo etablert et tilsvarende registreringsopplegg for hus – Sefrak – og dette skulle være noe lignende for fartøyer. Jeg ble først ansatt som registrerings-

leder for dette prosjektet. I kjølvannet av registreringen ble også det såkalte fartøyutvalget oppnevnt med Marit Øvrebø fra Kulturrådet som sekretær. Jeg fikk plass som observatør i utvalget og samarbeidet godt med henne. Hun var for øvrig en meget dyktig byråkrat og hun hadde interesse for fartøyvern.

Hadde du noen spesielle faglige forutsetninger for å begynne med dette arbeidet?

Jeg var spesielt interessert i båter og vi hadde jo seilbåt i familien. Av formell utdanning hadde jeg en cand.mag.-grad fra Universitetet med historie og etnologi i fagkretsen. Ellers hadde jeg



Fredrik Denneche 2014.

Foto: Eivind Lande

jo litt jobberfaring fra Holmen slipp, Bymuseet og arkeologiske utgravinger i Gamlebyen. Planen var vel å ta historie hovedfag, men så ble man jo fanget i denne fartøyvernjobben.

Miljøverndepartementet overtok ansvaret for fartøyvernet tidlig på 1980-tallet og i 1989 ble fagfeltet delegert videre til Riksantikvaren. Hele tida fulgte du med som den eneste fagpersonen. Hvordan var det å jobbe aleine med dette?

Det var fordeler og ulemper. Jeg har jo hatt mange sjefer i min jobb som byråkrat, men aldri noen som har hatt særlig mye peiling på det feltet jeg jobbet innenfor. Derfor fikk jeg det jo stort sett som jeg ville. Jeg hadde kontor på Sjøfartsmuseet fram til 1990, og der

var det jo et fagmiljø og folk som var interessert i det jeg dreiv med – Johan Kloster, Svein Molaug, Bård Kolltveit og Arne Emil Christensen for å nevne noen. Sistnevnte var riktignok ansatt på Vikingskipsmuseet, men han var en del av den maritime «ekspertisen» på Bygdøy. I tillegg har jo Sjøfartsmuseet landets beste bibliotek når det gjelder maritim litteratur og tidsskrifter. Det var til stor nytte. Klipparkivet var også et meget nyttig hjelpemiddel. Alle små og store avisartikler som hadde med gamle båter å gjøre ble samlet på. Det gjorde det mulig å følge med på hva som rørte seg på feltet fra Lindesnes til Bugøyenes.

I 1990 ble jeg nærmest tvangsflytta til Riksantikvarens nye lokaler i Dronnin-

gens gate. Det var på mange måter en nedtur rent faglig. Det eneste «maritime» Riksantikvarens ansatte var opptatt av var kirkeskip, så jeg følte meg ganske alene rent faglig, men det var like fullt en utrolig hyggelig arbeidsplass.

Fartøyvernmiljøet har alltid bestått av entusiaster, men mange har ikke alltid vært like opptatt av dokumentasjon og antikvariske retningslinjer. Hvordan klarte du å få entusiastene til å gjøre ting riktig?

Man måtte jo prøve å prate dem til fornuft. For øvrig hadde jeg jo ett virkemiddel som de fleste forstod etter hvert – økonomisk tilskudd. De som nektet å gjøre ting på rette måten fikk jo ikke støtte. Det ble jo etter hvert en del museer som overtok verneverdige fartøyer. Det var ofte skuffende å se hvor dårlig det da kunne gå med vedlikehold og konservering. Jeg har ofte sagt at skal du ha ødelagt et fartøy, så gi det til et museum! Det finnes selvsagt unntak. For øvrig synes jeg Norsk Veteranskibsklub alltid har fungert som et seriøst rederi. De har alltid jobbet ut fra strenge antikvariske retningslinjer.

Etter hvert ble det jo etablert et uformelt samarbeid med fartøyvernkonsulenter i de andre nordiske landene. Hvordan synes du det var? Var det noe å lære, hadde vi noe å lære bort?

Norge var jo tidlig ute sammenlignet med de andre nordiske landene, og det var vel heller vi som var et forbilde for de andre landene. I dag er vel den største forskjellen at vi har adskillig mer tilskuddsmidler til disposisjon.

Fartøyvernssentrene ble jo etablert i din «regjeringstid». Var dette noe du kjempet hardt for å få til eller følte du bare at de presset seg fram på egen hånd?

Nei, jeg var positiv til etableringen av fartøyvernssentrene fra første stund. Vi hadde jo hatt dårlige erfaringer med enkelte vanlige kommersielle båtbyggerier og verksteder. Fartøyvernssentrene har en annen holdning til arbeidet, de er flinkere når det gjelder dokumentasjon og de har nok til en viss grad bidratt til å høyne det antikvariske nivået innen fartøyvernet generelt. De ordinære verkstedene har også skjerpet seg en del som et resultat av dette. Vi vet jo ikke om det finnes vanlige trebåtbyggerier eller verksteder som kan klinke om 10, 20 eller 30 år. Fartøyvernssentrene er på sett og vis garantien for at vi uansett har nødvendig håndverkskompetanse tilgjengelig for fartøyvernet i framtida.

Du hadde jo egentlig veldig stor makt som saksbehandler. Hvilke prosjekter skulle støttes og hvilke skulle ikke prioriteres. Hadde du noen langsiktig strategi? Er det nå i ettertid noe du angrer på eller ville ha gjort annerledes?

Det er vel ikke riktig å si at jeg hadde en langsiktig strategi da jeg begynte i dette faget. Det var vel mer sånn at «båten ble til mens man rodde». På den annen side så var det jo hele tida et overordnet mål å prøve å få et mest mulig representativt utvalg. Jeg forsøkte å være objektiv og mener vel at jeg klarte det noenlunde bra. Selv om jeg hadde en spesiell interesse for eldre fritidsbåter, ble jo ikke den kategorien særlig høyt prioritert av meg som byråkrat.

I 1985 ble Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) etablert. Synes du det var positivt eller ble foreningen et hår i suppa?

Nei, etableringen av NFF var positivt. De jobbet godt politisk og fikk presset opp tilskuddsnivået. Dessuten bidro de også til å høyne det antikvariske nivået blant mange fartøyeiere. Jeg samarbeidet godt med NFF i mange år, vi hadde jo felles mål, men på et eller annet tidspunkt ble foreningen mer opptatt av konfrontasjon enn samarbeid. Riksantikvaren ble en motstander. Det var uforståelig og skuffende. Hvordan for-

holdet er i dag, vet jeg ikke så mye om, men jeg har inntrykk av at det har blitt bedre.

Hvis du kunne ha valgt om igjen, ville det ha blitt historie hovedfag og en annen yrkeskarriere, eller ville du ha valgt fartøyvernbyråkratiet på nytt?

Jeg ville ha gjort akkurat det samme om igjen. Det har jo vært utrolig interessant. Jeg hadde egentlig griseflaks som fikk muligheten til å jobbe med det som interesserte meg. Det var jo på mange måter en hobby som ble et levebrød.



I cockpiten på Denneches 10-meter krysser «lf 3» høsten 1999. [Denneche: Du må få med at den var bygd i Son i 1938 og at Christian Jensen var konstruktør. Han var jo særlig kjent for å ha konstruert polarskuta «Maud».]

Fra venstre: Torstein Arisholm, Gustav Rossnes, Eivind Lande og Fredrik Denneche. I perioden 1995–2008 hadde Denneche en rekke lengre permisjoner fra jobben hos Riksantikvaren. Grunnen til dette var et ønske om å være med kona som jobbet ved ulike ambassader i Afrika. Det var derfor en rekke personer som vikarierte for Denneche i kortere eller lengre perioder; Torstein Arisholm, Eivind Lande, Øyvind Alstad, Carl Frederik Thorsager bl.a.

Foto: Torstein Arisholm

En Børøysundvise

Karl Erik Harr
er også en av
våre støttespillere.
Han har sendt
oss denne visa.

**I Lofoten møtte vi mangen en båt
som drives med koll og med damp.
Lokalen han fløyte med frøktelig låt
når han kaste si trosse og tamp
mot Stamsund og Ure
mot Balstad og Sund.
Han Børøysund, kolloksen, kåsen,
han flyg over sjøen mot vind og mot strøm,
han går gjønna Lofoten som en drøm
:/ ja, av og tel fortar enn måsen /:**



Karl Erik Harrs litografi av «Børøysund» i maksvær. Fra klubbens Kunstmappe.

Fartøyvern sett fra museet

Museene har sin anseelse å ta vare på. De kan ikke kaste seg ut i vågale tiltak som det å ta vare på en hel dampbåt. Det er det bare entusiaster som kan, de som bare ser muligheter, ikke vanskeligheter. Likevel fyller museene en viktig rolle som rådgivere og døråpnere.

Tekst: Bård Kolltveit, tidligere direktør ved Norsk Sjøfartsmuseum/Norsk Maritimt Museum

Kontakten mellom Norsk Veteranskibsklub og Norsk Sjøfartsmuseum/Norsk Maritimt Museum har eksistert helt siden klubben var på fosterstadiet for femti år siden. Det var et klart ønske fra stifterne at klubben skulle drives etter museale prinsipper, og intet var mer naturlig enn å kontakte museets direktør Svein Molaug. Gjennom samarbeidet med det frivillige dykkermiljøet i arbeidet for kulturminner under vann hadde Molaug allerede blitt en brobygger mellom etablerte institusjoner med begrensede egne ressurser og frivillige organisasjoner for å stimulere engasjementet for kultur- og kulturminnevern på alle plan i samfunnet.

Bistanden fra musealt hold var som ventet av rådgivende, ikke finansiell art. Det var som kjent Arne Lannersteds

bestemor og ikke Norsk Sjøfartsmuseum som skaffet midlene til kjøpet av «Pelle», men det skal tilføyes at museet kausjonerte for lånet på 10 000 kroner som tre av klubbens styremedlemmer tok opp da «Hyma»/«Børøysund» ble kjøpt høsten 1968. Sjøfartsmuseets varme anbefaling bidro dessuten utvilsomt til at klubben mottok et restaureringsbidrag på 30 000 kroner fra Norsk Kulturråd – vel det første bidraget til fartøyvern i rådets historie. Selv uten økonomisk bistand fra det hold, tør jeg påstå at som faglig rådgiver har samlingene og personalet på Bygdøynes vært gode å ty til for klubben, på samme måte som Norsk Veteranskibsklub har gjort museet mange tjenester til gjengjeld i løpet av et halvt århundre.

Norske sjøfartsmuseer har i varierende grad engasjert seg direkte i vern og drift

av seilende historiske fartøyer. Mens støtten til Norsk Veteranskipsklub helst var av immateriell art, ble Norsk Sjøfartsmuseum ganske tidlig direkte involvert i fartøyvern gjennom redningsskøyta «Colin Archer», losskøyta «Venus» og skonnerten «Svanen». Mens Seilskøyteklubben Colin Archer står for drift og vedlikehold av «Colin Archer» og «Venus», ble «Svanen» ble derimot lagt direkte inn under museet, med tidvis betydelige økonomiske belastninger som resultat. Det ble hele tiden en avveining mellom debet i form av betydelige driftsutgifter og kredit i form av levende maritim kulturhistorie og sosialpedagogisk innsats. I dag er «Svanen» utskilt i et eget rederi under Museet, hvor alt styrearbeid skjer på frivillig grunnlag.

Stavanger Sjøfartsmuseum, som sorterer under Stavanger Museum, har også engasjert seg tilsvarende gjennom vern og bruk av seilende fartøyer med jakta «Anna af Sand» og yachten «Wyvern»,

mens Bergens Sjøfartsmuseum er representert i styret for Stiftelsen Statsraad Lehmkuhl og representantskapet for Stiftelsen Hestmanden.

Førti års erfaring bekrefter fortsatt at bedre løsning enn bevaring ved drift finnes ikke. Men det bekrefter også at uten assistanse fra frivillige sjeler er slike prosjekter umulige å gjennomføre for en institusjon som Norsk Maritimt Museum.

Uten innsats fra private ildsjeler ville dagens norske museumsflora vært betydelig fattigere. Mens institusjoner som Nasjonalgalleriet og universitetenes natur- og kulturhistoriske museer er blitt til ved offentlige tiltak, kan man trygt slå fast at langt de fleste museer har sitt utspring i privat samleglede og entusiasme. Bare tenk på Anders Sandvig og Maihaugen! Samlingene i sjømanns- og skipperforeningene ble den bokstavelige beddingen for alle større og mindre sjøfartsmuseer her til lands – igjen et resultat av



Bård Kolltveit som stolt rorgjenger på «Stord 1», underveis til barndomsbyen Odda.
Foto: Harald Sætre

personlig samle- og giverglede. Initiativet og bidragene fra Kristiania Sjømannsforening var den viktigste årsaken til at Norsk Sjøfartsmuseum ble en realitet i kjølvannet etter den maritime paviljongen på Jubileumsutstillingen i 1914.

Parallelt med at de private/halvoffentlige museene får økende faglig status, øker også samfunnsansvaret. Mens Molaugs «vrakekspedisjoner» på seksti- og syttitallet fra enkelte akademiske fagmiljøer ble betraktet med atskillig nedlatenhet, nyter dagens marinarkeologi full vitenskapelig respekt. Juridisk forvaltningsansvar har høy prioritet, men den entusiastiske pionerånden lever i dag under trangere kår enn den gang.

Verken frivillig dugnad eller egen inntjening er likevel tilstrekkelig til å skape økonomisk balanse i arbeidet for og med vern av historiske fartøyer. Like viktig som de 30 000 fra Norsk kulturråd var for «Børøysund» i 1969, like viktig er de titalls, stadig utilstrekkelige millionene som i årenes løp er bevilget av statlige budsjettmidler til stadig flere og til dels krevende verne- og vedlikeholdsbehov. Dette gjenspeiler en metamorfose i holdningen hos offentlige instanser overfor det frivillige maritime kulturvernarbeidet – marinarkeologi, kystkultur og fartøyvern. Økt forståelse og respekt for innsats og resultater har ført til økte bevilgninger, men også til økende krav om ansvarlighet, såvel med hensyn til historisk dokumentasjon som til akseptable restaurerings/vedlikeholdsmetoder – og til sikkerhet om bord.

Her møtes på den ene siden museene som leverandører av verdifullt historisk kildemateriale til restaureringsprosjekter i form av gjenstander, litteratur, bilder og

arkivalia, og på den andre siden de frivillige ved å ivareta og føre videre nedarvet kunnskap gjennom vurdering og løsning av alle teoretiske og praktiske utfordringer som melder seg i daglig drift og vedlikehold av fartøyer.

Skal sjøfartsmuseene engasjere seg direkte i fartøyvernet, eller begrense seg til indirekte bistand? Selv om svaret på sett og vis er gitt i det foregående, er det likevel grunn til å diskutere spørsmålet. Drift og vedlikehold av et eller flere fartøyer kan fort bli en gjøkunge for et museum med anstrengt økonomi, med store og uløste oppgaver innen de klassiske disiplinene innsamling, dokumentasjon, forskning og formidling som første prioritet. Dessuten må museene ta stilling til henvendelser fra privatpersoner og foreninger som ønsker en uhildet faglig vurdering/uttalelse som bekrefter at nettopp deres maritim-historiske drømmeprojekt fortjener offentlig eller privat støtte. Som eier av et eller flere veteran skip med behov for støtte blir verdien av museet som nøytral faglig rådgiver ved slike anledninger svekket. Og selv om rederihistorie utgjør en naturlig del av fagfeltet kan man spørre om et museum med små midler også skal drive rederi med det juridiske/økonomiske og moralske ansvar slik virksomhet innebærer. Som nevnt er «Svanen» i dag utskilt som eget rettssubjekt.

Forbindelsen mellom Norsk Veteranskipsklub og Norsk Sjøfartsmuseum/ Norsk Maritimt Museum gjennom femti år kan trygt betegnes som et godt og gjensidig berikende vennskap, med alle forutsetninger for det samme i årene som ligger forut.

Gratulerer med jubileet!

Fartøyverneren

– frivillig eller ansatt?

Hvor store oppgaver og hvilket ansvar kan de frivillige makte? Hvor går grensen mellom en klubb for entusiaster og et profesjonelt rederi? I Bodø har de erfaringer som kan være nyttige i mange miljøer.

Tekst: Odd Jarl Borch, Kystlaget Salta, Bodø. Foto: Rederi Saltens

Rundt om i landet gjøres en fantastisk jobb med å ta vare på vår kulturarv knyttet til sjøen. Fiskekutterne, ringnotsnurperne og etter hvert trålerne var livsnerven i kystkommunene. Utover på sekstitallet ble de fleste av disse fartøyene sjaltet ut. Deres endelikt var en sprengladning i bunnen ute på fjorden og borte var de for all tid.

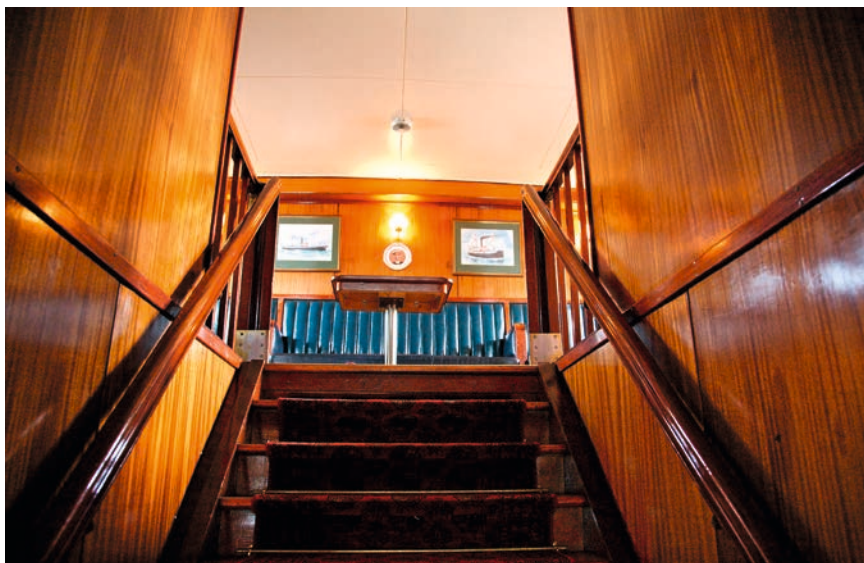
Den oppblomstringen fikk innenfor fartøyvern på åtti – og nittitallet gjorde at en klarte å ta vare på noen av de få kulturskatter som var igjen. Innsatsen i kystlaget Salta i Bodø er ganske representativ for det store arbeidet som ble lagt ned rundt om i landet for å ta vare på sitt områdes kulturarv. I Bodø var det særlig viktig å ta vare på Nordlandsbåten, og alle størrelser er i dag representert i båtsamlingen, de fleste av dem ro- og seilbare. To fiskekuttere på 48 fot og flaggskipet «Faxsen» på 70 fot dekker epoken fra seilbåtene ble ombygd

til motorbåter og tiden da semidieselen gjorde sitt inntog tidlig på 1900-tallet.

Kystlaget Salta har i disse årene hatt rundt 300 medlemmer. Men et trettitalls ildsjeler har vært Tordenskjolds soldater i arbeidet med å sikre både restaurering og drift av denne «museumsflåten». Bare for å holde snart hundre år gamle «Faxsen» i stand og i gang kreves sertifisering og passasjersertifikat for tretti personer, rundt 400 000 kr i året i charterinntekter, og en årlig frivillig innsats beregnet til 1–2 fulle årverk. I tillegg kommer entusiasmen til adm. skipper som stort sett bruker all sin fritid på skuta.

«Gamle Salten»

Behovet for både lønnet og frivillig innsats øker med fartøystørrelse. Et eksempel her er kyststrutebåten og pensjonert hurtigrute «Gamle Salten». Et ekstra stort løft for veteranbåtmiljøet i Bodø



Trapp i 1. klasse innredning. «Gamle Salten» er et godt eksempel på den høye standarden på norsk skipsbygging i 1950-årene.

var arbeidet med å få den gamle traveren hjem til Bodø etter lang tids «utlendighet» i Kristiansand og Stavanger. Foruten å være servicehavn for fiskeflåten har Bodø til alle tider vært et trafikkknutepunkt. Her var det lokalbåten, kystrutene og Hurtigruten som bandt kysten sammen. «Gamle Salten» er et kulturminne som representerer gjenoppbyggingen og moderniseringen av Nord-Norge på femti og sekstitallet. I tiden etter 2. verdenskrig var det stort behov for transport, ikke minst gjaldt dette mellom Sør og Nord-Norge. Nordlandsbanen var ikke utbygd lengre enn til Saltfjellet, og veisystemet var dårlig. Kystsamfunnene skulle utvikles og i Finnmark var en i full gang med gjenoppbyggingen. Sjøen var i høyeste grad riksvei nr 1. Saltens dampskipsselskab (SDS) var et toneangivende kystrederi i Nord-Norge og ett av de eldste. I 1952

vedtok direksjonen i SDS å kontrahere det tredje fartøyet i rederiet med navnet «Salten», et kombinert lokalruteskip med hovedvekt på transport av gods. Fartøyet ble i mars 1953 overlevert fra Trosvik verft (i dag Vard Brevik). Skipet var kontrahert for å gå inn i ruten Mosjøen–Bodø–Narvik, en rute som hadde hatt sterk vekst etter krigen både av passasjerer og gods.

Som flaggskip for Saltens Dampskipsselskab skulle det ikke spares på noe under byggingen. Da «Salten» ble levert fra Trosvik ble den omtalt som verftets «juvel». Salten ble bygd i stål og gitt en lengde på 53 meter (LOA), og en bredde på 8,5 m. Skipet fikk en svenskbygd Atlas motor med en oppgitt ytelser på 1140 hk ved 300 omdreininger, noe som ga en marsjfart på 13,5 knop.

I 1953 inngikk Samferdselsdepartementet og hurtigruterederiene i felles-



En skute som denne har store krav til jevnlig vedlikehold. Matros Kåre Nikolaisen, en av de ansatte ombord, maler skutesiden

skap en avtale med Saltens Dampskibsselskab om å leie MS «Salten» som fast avløerskip i hurtigruten. I 1965 var epoken som ruteskip over. Etter å vært i flere typer drift, ble «Salten», som da var omdøpt til «Sjøkurs», kjøpt i 1973 av Sørlandets Seilende Skoleskibs Institution i Kristiansand for å avløse seilskipet «Sørlandet». I 1995 ble «Sjøkurs» vernet av Riksantikvaren i forbindelse med salg til Ryfylke Dampskipsselskab i Stavanger. Navnet ble da forandret fra «Sjøkurs» til «Gamle Salten». Både i Kristiansand og i Stavanger ble båten tatt godt vare på, ikke minst ble inte-

riøret holdt i den gamle ærverdige stil, og det gamle framdriftsmaskineriet ble holdt vedlike. Det finnes vel ikke tall på hvor mange dugnadstimer som har vært lagt ned i Kristiansand og Stavanger for å holde henne i samme stand, men få er det ikke.

Etter Kyststevnet i Bodø i 2006 ble det tatt initiativ til å hente båten tilbake til Bodø. En arbeidsgruppe i regi av stiftelsen Faxsen stod for planlegging. Velvillige investorer stilte opp og det ble etablert et aksjeselskap og en venneforening bak.

Etablering av et nytt rederi, Rederiet Saltens, og en ny venneorganisasjon krevde mye ulønnet innsats, og mye kapital. Det skulle vise seg at behovet for begge deler skulle bli ganske stort også i fortsettelsen.

Aktiv drift med mange overraskelser

Ut fra de vurderinger som ble gjort før kjøpet var det klart at «Gamle Salten» måtte drives svært intensivt hvis det økonomiske regnestykket skulle gå opp. Fartøyet's størrelse og drift gjorde at det var behov for fast mannskap, og tre-fire personer har siden ankomsten til byen i 2008 vært ansatt for å ta vare på og drifte båten. Disse har i tillegg lagt ned en betydelig innsats på fritiden for å holde båten i gang. Som så mange andre eiere av veteranbåter, har man i Bodø opplevd at lekkasjer og maskintrøbbel stikker kjøper i hjulene for driften. For «Gamle Salten» i Bodø har utfordringene stått i kø, særlig knyttet til manøvringsystemet og lekkasjer i lugarseksjonene. Behovet for personinnsats, og ekstra penger fra eierne til dekning av verkstedregninger har vært stort. De elleve eierne av «Gamle Salten»

har måttet doble sitt opprinnelige innskudd og rundt tyve millioner har gått med til å holde skuta i stand. Det årlige underskuddet i regnskapet har vært på rundt halvannen millioner kroner.

Lønnet og frivillig innsats

Det er ikke tvil om at fartøyvern er kostbart. Støtten fra Riksantikvaren er kjærkommen, men dekker bare en brøkdel av kostnadene knyttet til restaurering og vedlikehold. Heldigvis har entusiasmen vært mye større enn den økonomiske realitetssansen når en har satt i gang. Og er en først kommet i gang med å restaurere, drifte og holde ved like er det ingen vei tilbake. Det forventes at båtene tas vare på. Fartøy av denne størrelsen må for å være i gang holde samme sikkerhetsstandard som nye båter for å få de nødvendige sertifikater. Det kreves også profesjonalitet i drift, og sterk ansvarsfølelse og vilje til å stille opp for de som skal lede driften. Administrativt ansvarlig, skipper og maskinsjef er nøkkelpersoner som helst bør være mest mulig om bord. En kommer ikke utenom å måtte betale en viss lønn for denne innsatsen. For de fleste vedkommende er lønnen bare en liten kompensasjon for kontinuerlig ansvar.

De som eier og drifter håper at driften dekker noen av disse variable kostnadene, og litt av vedlikeholdskostnadene. Restaurering og reparasjon er imidlertid et område der eiere og frivillige er nødt til å trø til med gratisinnsats som i alt for liten grad blir tallfestet. I Bodø legges det samlet ned flerfoldige årsverk fra entusiastenes side for å holde fem-seks større og mange små båter ved like. Det kan fort dreie seg om fire-fem årsverk



Under forbundet KYSTENs landsstevne på Vega i 2009 ble maskinrommet på «Gamle Salten» tildelt prisen for best bevarte motor/tekniske innretning. Her ser vi en liten detalj, manometrene for overvåking av smøreoljetrykket.

utført av tyve-tredve frivillige i Bodø som langt på vei fungerer som selv lærte «konservatorer» på hvert sitt område. En finner den samme frivillighet i kystlag og veteranbåtlag over hele landet, og samlet er det store tall det dreier seg om.

Hver offentlig krone til bevaring av kystkulturen genererer således en stor verdiskaping innenfor både kystkulturen og kystnæringer. Kulturarven blir ivaretatt, gjort levende og nyttiggjort rundt om i lokalsamfunnene først og fremst gjennom frivillig innsats.

Finansiell dugnad

– en viktig brikke i fartøyvernarbeidet

Når regnskapene viser røde tall, og ingen søknader har gitt ja-svar, da snakkes det i Veteranskibsklubben om «Kunstmappefondet», eller Norsk Veteranskibsklubs Fond. Hva er nå det?

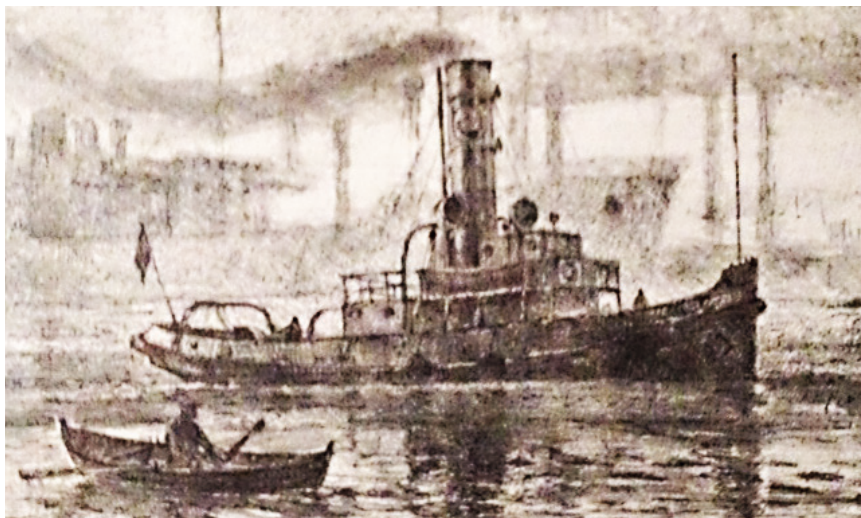
Tekst: Mårten Ervik, formann i Fondet

Rundt 1980 hadde Norsk Veteranskibsklub (NVSK) pådratt seg store forpliktelser knyttet til flere meget bevaringsverdige dampskip. MS «O. T. Moe» (ex DS «Stord») ble raskt videreformidlet til det nyopprettede Veteransklagslaget i Bergen og NVSKs flåte bestod derefter av de 3 skipene DS «Børøysund», DS «Styrbjørn» og DS «Hestmanden». «Børøysund» var 50 % restaurert og genererte også endel egne inntekter, slepebåten «Styrbjørn» var et omfattende restaureringsprosjekt som ikke selv kunne generere inntekter, og lastebåten «Hestmanden» var en formidabel restaureringsoppgave helt uegnet for en frivillig organisasjon basert på dugnadsinnsats. Utfordringen var å sikre disse 3 verdifulle skip for ettertiden med NVSKs begrensede tilgang på kapital.

For bedre å sikre skipene/klubben finansielt, satte vi i gang et arbeide for å

etablere et Fond basert på en kunstner-gave (dugnad) fra 5 anerkjente norske grafikere: Dag Rødsand, Hans Gerhard Sørensen, Bjørn Willy Mortensen, Geir Kleppan og Karl Erik Harr. Gaven bestod i 5 litografier med maritime motiver i et opplag på rundt 200, totalt ca 925 trykk som ble gitt til klubben i 1980. Senere har Karl Erik Harr bidratt med ytterligere 2 litografier med et opplag på til sammen på 120. Inntektene til Fondet kommer fra salg av disse litografiene.

Fondet med vedtekter ble formelt etablert av styret i NVSK i 1986. Fondet ble opprettet med et eget styre og er forutsatt å operere på «armlengdes» avstand fra klubben og den daglige drift, og utdelinger fra Fondet skal fortrinnsvis gå til fartøyer i NVSKs eie og da til restaureringer, istandsettinger og ekstraordinært vedlikehold – ikke til drift. Prosjekter som støtter opp om



Styrbjørn på Narvik havn. Litografi av Karl Erik Harr

dugnadsinnsats skal prioriteres. Fondsstyret har ansvar for tilrettelegging av salgsarbeidet, regnskapsføring/forvaltning av midlene samt utdeling av midler etter søknad fra styret i NVSK. Arbeidet i Fondet er basert på ubetalt dugnadsinnsats fra styret samt frivillig salgsarbeid fra medlemmene.

Fondet har fra 1985 og frem til i dag solgt ca 670 trykk/litografier. Det tilsvarer en nettoinntekt på over NOK 1,8 mill omregnet til dagens kroneverdi. Mesteparten av disse midler er allerede disponert og utbetalt. DS «Hestmanden» er nå overført til en egen stiftelse og blir, som kjent, tatt godt vare på, og er således ikke lenger et ansvar for NVSK/Fondet.

Tre eksempler på tildelinger og bruk av Fondet:

DS «Hestmanden»: For å skape en større forståelse for skipets bevaringsverdi, finansierte Fondet i 1992 en

dokumentasjon av dets historie. Dokumentasjonen ga støtet til en sterkere offentlig interesse for å bevare skipet og for å erklære det som verneverdig.

DS «Styrbjørn»: Som nevnt ovenfor, har dette skipet hatt minimale inntektsmuligheter, alle kostnader må dekkes av klubben eller av tilskudd fra andre instanser. For å få «Styrbjørn» ferdig restaurert og sjødyktig frem til feiringen av skipets 100 års jubileum i 2010, var det nødvendig med påskjøtning av andre inntekter og tilskudd med midler fra Fondet. Dette var i sin tur også en viktig inspirasjon for den dugnadsjengen som arbeidet med skipet.

DS «Børøysund»: Mesteparten av litografibeholdningen ble tidlig på 1980-tallet brukt som sikkerhet for lån/garanti i forbindelse med en tvist med et skipsverksted. Lånet/garantien muliggjorde at DS «Børøysund» ble frigjort fra verftet

og kunne gjennomføre sin tur til Nord-Norge i 1981 i forbindelse med 100 års jubileet til VDS.

Fondet har vist seg å være et nyttig finansielt supplement for NVSK slik at planer og restaureringsarbeider har kunnet gjennomføres i et nødvendig og fornuftig tempo. Dette har i sin tur gitt positiv inspirasjon til miljøet i klubben og til medlemmer engasjert i dugnadsarbeider. I tillegg har Fondet bidratt med en finansiell trygghet for klubbens virke i de siste 30 år. Dette vil også Fondet bidra med i årene som kommer, vi

har fortsatt noen flere litografier som skal selges.

I 2014 tar NVSK sikte på å arrangere et Jubileumslotteri der hovedgevinstene vil være litografier fra Kunstfondet. Vi kommer tilbake til dette senere.

Fondsstyret består i dag av: Mårten Ervik, formann, Brit Røstad, kasserer, og medlemmene Tore Bilet, Karl Erik Harr og Kathrine Espeland. Øyvind Ødegaard er varamann.

Les mer om NVSKs Kunstfond og litografiene på klubbens nettside: www.nvsk.no/kunstfondet



Utsnitt av Hans Gerhard Sørensens litografi i kunstmappen.

«Lofoten»

Hurtigruteskipet fyller 50 år!

Hurtigruteflåtens eldste skip – M/S «Lofoten» fyller 50 år i 2014.

**Skipet ble bygd ved Akers. Mek. Verksted i Oslo og overlevert
Vesteraalens Dampskibsselskab 27. februar 1964.**

**Første hurtigruteturen nordover gikk fra Bergen 5. mars. Det er
fortsatt den originale Burmeister & Wain-motoren som sørger for
framdriften, og det finnes neppe noe annet skip i verden som kan
vise til et maskineri med over 290 000 gangtimer!**

Tekst: Eivind Lande, styrmann på «Lofoten» og formann i Norsk Veteranskibsklub

Under andre verdenskrig gikk omtrent halve hurtigruteflåten tapt. Den resterende delen av flåten ble betraktet som gammel og uhensiktsmessig. Det var derfor nødvendig å foreta en total modernisering. Dette ble høyt prioritert av myndighetene som så på Hurtigruten som et helt nødvendig middel for å gjenreise og modernisere landet. I løpet av en 15-årsperiode – fra 1949 til 1964 – ble 14 nye skip levert. Den største endringen sammenlignet med mellomkrigstidens hurtigruteskip var at dampmaskinen nå var erstattet av dieselmotoren. Alle skipene var spesialbygd for hurtigrutefart, og flåten var nå bedre og mer homogen enn den noen gang hadde vært.

De fleste dampskipene i Hurtig-

ruten var bygd ved norske verft. Etter andre verdenskrig førte bl.a. materialknapphet til at oppdragene endte i utlandet, men da Nordenfjeldske på slutten av 1950-tallet bestemte seg for å erstatte dampskipet «Sigurd Jarl» med et nybygg, var det Trondhjems Mek. Verksted som fikk kontrakten. Skipet ble overlevert i 1960 og fikk navnet «Harald Jarl». De tre neste hurtigruteskipene – «Lofoten», «Kong Olav» og «Nordnorge» – ble alle levert i 1964. De var også bygd ved norske verft, og de ble bygd over samme lest som «Harald Jarl».

«Lofoten» ble bygd ved Akers Mek. Verksted i Oslo for Vesteraalens Dampskibsselskab (VDS) på Stokmarknes – rederiet som i 1893 var selve pioneren i hurterutefarten. Nye M/S «Lofoten»



«Lofoten» på sørgående ved Havøygavlen 10. mars 2012.

Foto: Anders Riis

erstattet gamle D/S «Lofoten» som var bygd i 1932. I løpet av sommeren 1964 ble gamle «Lofoten» solgt til Hellas og dermed var dampskipenes deltagelse i Hurtigruten definitivt over. Kjelene på gamle «Lofoten» ble bygd om fra kullfyring til oljefyring etter krigen. Oljeforbruket var imidlertid meget høyt – ca. 160 tonn per rundtur – eller det doblet av nye «Lofoten»s forbruk.

Hovedmotoren i nye «Lofoten» var en sjusylindret Burmeister & Wain på 3325 BHK ved 200 omdreininger – bygd på lisens ved Akers Mek. Denne motoren har nå over 290 000 gangtimer. Den har gått nærmest dag og natt siden 1964, og det finnes ingen annen skipsmotor i drift som kan dokumentere tilsvarende antall timer. Opprinnelig var «Lofoten» utstyrt med tre Bergen Diesel hjelpemotorer. En av disse ble byttet ut med en større Volvo Penta i 2003, men de to gjenværende motorene har også imponerende mange

timer – ca. 225 000 – fortsatt med originale foringer! For øvrig manøvreres skipet fortsatt med den originale Porsgrunn styremaskinen og Liaaens vribare propell. Baugpropell finnes ikke og derfor brukes ankrene flere ganger daglig for å sikre manøvreringen til og fra kai. Skipet har så langt gjennomført over 100 000 anløp uten nevneverdige skader.

I 1964 var navigasjonsutstyret på brua topp moderne, men i dag er selvsagt det meste av dette erstattet av nyere hjelpemidler. Opprinnelig hadde «Lofoten» ifølge verkstedets spesifikasjoner «2 stk. radar, ekkolodd, elektrisk logg, trådløs telegraf med kort- og langbølgesender, telefoni, radiopeiler og foruten projektorkompass også gyrokompass med gyro selvstyrer». «Lofoten» var det første hurtigruteskipet som hadde selvstyring – eller autopilot som det gjerne kalles. Skipets første kaptein, Svein Eriksen, var i utgangspunktet svært skeptisk.

Han var vant til selvstyring fra utenriksfart og etter seks måneder på «Lofoten» konkluderte han med at dette var meget hensiktsmessig også i hurtigrutefarten. Hovedpoenget var å frigjøre en av matrosene så vedkommende kunne delta i ordinært dekkarbeid. De brukte fortsatt rormann i trange farvann, ved anløp og når det var mørkt.

«Lofoten» ble bygd etter høyeste klasse i Det norske Veritas (1A1 Ice C) og stålplatene ble klinket til spantene. «Lofoten» og «Nordnorge» var de siste skipene som ble klinket på denne måten ved Akers Mek. I forskipet var det fire store lasterom med kjølekapasitet og ett lite fryserom. Ifølge spesifikasjonene kunne lasterommene frakte 4000 kasser fisk á 52 kg (208 tonn). I tillegg disponerte postverket ett stort postrom og eget postkontor. Det var alltid en, to eller tre postfunksjonærer med på hurtigruteskipene tidligere. Denne ordningen tok slutt ved utgangen av 1983. De sorterte posten og fikk den på land på rett sted til rett tid. I tillegg drev de et ordinært postkontor om bord for besetning og passasjerer. De kunne friste med spesielle polarsirkelstempler, Nordkappstempler og noen solgte ukeblader, postkort og suvenirer i tillegg. Lasterommene er selvsagt fortsatt i bruk på «Lofoten», men postrommet har blitt arbeidsrom for matrosene. Lasting og lossing foregår fortsatt med skipets originale hydrauliske kran fra Brattvåg. Rederiet har brukt store ressurser på å holde denne krana i operativ stand, og den har trolig verdensrekord i antall hiv lastet og lossset.

Passasjerinnredningen på «Lofoten» fulgte samme prinsipp som på de øvrige etterkrigsskipene med 1. plass midtskips

og 2. plass akter. Totalt hadde skipet 233 køyer fordelt på 1. og 2. plass. Antallet har senere blitt noe redusert ved at mange firemannslugarer er gjort om til dobbeltlugarer og en del dobbeltlugarer er gjort om til enkeltlugarer. I tillegg var skipet utstyrt med sykkelugar, arrest og besetningslugarer for 60 personer (30 betjening, 18 dekk og 12 maskin). Mannskap og betjening måtte bo to på hver lugar. I dag er antall ansatte redusert så det er sjelden noen må dele lugar.

Skipet har et fint interiør med mye treverk – i motsetning til de andre nybyggene fra samme periode hvor det ble brukt mer plastlaminerte sponplater. I magasinet Skip 2/64 står følgende beskrivelse: «Innredningen er praktisk og gjennomtenkt og tjener arkitekten, fru Wenche Nyquist Kraugerud, som har hatt innredningen av salonger og haller, til megen ære. Det er tatt hensyn til alle ens behov under reisen, fra spesielle køyer for spebarn til krok over vasken hvor nylonskjorten kan henges til tork. Et tidens tegn er det at kafeteria-disken i sin rustfrie mangfoldighet heller ikke mangler soft-ice-maskin....».

På 2. plass var det opprinnelig egen spisesal i tillegg til kafeteriaen, men denne ble fjernet i 1980 for å gi plass til fire nye 1. plass lugarer. Klasseinndelingen ble opphevet på hurtigruteskipene høsten 1982. I 1985 ble det gjennomført en større modernisering om bord hvor bl.a. en rekke lugarer fikk installert dusj og toalett. Videre ble 2. plass røykesalong akter pusset opp i 1980-tallets lekre «barstil». I tillegg ble underoffisersmessa, betjeningsmessa og mannskapsmessa gjort om slik at det i stedet ble en felles spisemesse, en røykemesse og et dagrom.



Nybygg 547 M/s «LOFOTEN»

Lengde o.a. 87,40 m. Bredde 13,26 m. Dybde til A-dekk 7,35 m.
 Brutto tonnasje: 2596,96 tonn. Motor 3850 BHK ved 217 o/min.
 Levert 1964 av A/S Akers mek. Verksted, Oslo,
 til Vesteraalens Dampskibsselskab, Stokmarknes.

Slik ble «Lofoten» presentert på reklamekort fra Akers Mek, i forbindelse med overleveringen i 1964 og på tilsvarende kort fra Vesteraalens Dampskibsselskab utgitt til rederiets 100-årsjubileum i 1981.



M/S «Lofoten»

In the express coastal service between Bergen and Kirkenes. Built at Akers Mek. Verksted and delivered on February 27, 1964. 2,597 grt. Length 87.4 m. Width 13.28 m. Main engine: 7-cyl. Aker-built Burmeister & Wain, 3,325 HP. No. of passengers: 500.

Vesteraalens Dampskibsselskab
Stokmarknes

Founded in 1881 at Stokmarknes, Hadsel.
 Fast coasters, cruise vessels, cargo liners, ferries,
 local coastal vessels – in all 14 vessels.
 Travel Bureau. Workshops. Laundry. Meat Production.
 Shipping Services.
 Shipping traditions since 1881.

1881 – 1981



100 ÅR



«Lofoten» sin originale Brattvåg-kran har vært i bruk dag og natt i 50 år. Den har kanskje verdensrekord i antall hiv lastet og losset? Foto: Eivind Lande

VDS fusjonerte med Ofotens Dampskibsselskap (ODS) til Ofoten og Vesteraalens Dampskibsselskab (OVDS) i 1988, og senere samme år ble «Lofoten» solgt videre til Finnmark Fylkesrederi & Ruteselskap (FFR). Åtte år senere ble skipet solgt tilbake til OVDS. I 2006 ble så OVDS og Troms Fylkes Dampskibsselskap (TFDS) fusjonert til Hurtigruten

Group ASA og skorsteinsmerket ble endret for fjerde gang.

«Lofoten» har for det meste trafikkert ruten Bergen–Kirkenes, men skipet har også vært engasjert i alternative ruteopplegg. I sommersesongen fra 1968 til 1982 samarbeidet hurtigruterederiene om den såkalte Ekspressruta fra Bergen til Svalbard. Dette var et meget populært

opplegg hvor turistene fikk med seg det meste av hurtigruteleia i tillegg til Svalbard. Rundturen tok 14 dager og de fem hurtigruterederiene deltok med ett skip hver. Vesterålske stilte med «Lofoten» og det ble en eller to rundturer hvert år. På 1970-tallet ble det også arrangert en del turer fra Bergen til Shetland. I 1992 og 1993 forsøkte FFR og legge inn Murmansk som en alternativ snuhavn på en del av rundturene. Dette var like etter jernteppets fall og det hadde en viss interesse, men det ble vel ingen stor økonomisk suksess. Dessuten ble det jo en del protester fra de mange anløpsstedene på Finnmarkskysten som ble sløyfet for å få tilstrekkelig liggetid i Murmansk.

I 2002 skulle «Lofoten» etter planen bli avløst av nye «Finnmarken» i april, men allerede i februar ble skipet lagt i opplag. Skipet hadde i 2001 fått Riksantikvarens status som «verneverdig skip» og det var en del diskusjon mellom rederiet, Riksantikvaren og Sjøfartsdirektoratet knyttet til skipets brannsikring og videre drift. Sjøfartsdirektoratet forlangte først

delvis ombygging av det verneverdige interiøret, men dette endte i stedet opp med et fornuftig kompromiss som bl.a. gikk ut på at skipet skulle installere overrislingsanlegg. «Lofoten» fikk fortsette å seile, men framtida var likevel usikker og skipet var å betrakte som rederiets reserveskip. I 2005 etablerte rederiet et nytt ruteopplegg spesiallaget for «Lofoten». Det var ukescruise på Vestlandet vår og høst, og Nordlandscruise på sommeren med utgangspunkt i Bodø. Dette ble også gjennomført i 2006 og var meget populært blant passasjerene. Det tar imidlertid noen år å innarbeide et nytt reiselivsprodukt i markedet og rederiet hadde ikke tilstrekkelig «is i magen» til å fortsette. I 2007 ble både «Narvik» og «Lyngen» solgt og dermed var det uansett ikke rom for å la «Lofoten» operere med alternative seilingsopplegg. Siden 2007 har skipet seilt i ordinær hurtigrutefart hele året og rederiet har ingen umiddelbare planer om å erstatte dette populære skipet med et nybygg. Den internasjonale fanklubben blir stadig større.



Rustbanking under 50 års-klassing i Ålesund, februar 2014.

Foto: Eivind Lande

Kysten rundt

I denne spalten skal vi prøve å holde dere ajour med det som skjer i fartøyvernmiljøene. Ikke artikler, snarere meldinger som fortjener å komme lenger enn til klubbmiljøet.

MS «Rogaland» fredet

Riksantikvaren har nylig fredet MS «Rogaland» som har hatt hjemmehavn i Stavanger siden 1989. I begrunnelsen heter det at «Rogaland» er det eneste bevarte av skipene som trafikkerte Kyst-ruten mellom Bergen og Oslo og at skipets konstruksjon, struktur og store deler av innredningen fra perioden som ruteskip er intakt. Sammen med MS «Nordstjernen» dokumenterer «Rogaland» rutetrafikken langs kysten fra Oslo til Kirkenes.

DS «Rogaland» ble bygget for kyst-ruten mellom Sandnes/Stavanger og Oslo og ble levert fra Stavanger Støperi & Dok i september 1929. Søsterskipet DS «Kronprinsesse Märtha» ble bygget i Danzig omtrent samtidig. Begge ble bygget med hurtigruteskipet DS «Sanct Svithun» som mønster, men de nye skipene var noe mindre. De var begge kombinerte laste- og passasjerskip, men med større overbygg enn på eldre skip i tilsvarende fart. Første klasse var plassert midtskips i stedet for akter og hadde salonger med store vinduer som gav flott utsikt, mens andre klasse var plassert ak-

ter i stedet for forut. Det førte til at hele forskipet kunne brukes til last, og her var det blant annet kummer med saltvann for transport av levende fisk til Oslo.

I tiden frem til krigsutbruddet gjorde «Rogaland» tjeneste i flere ulike ruter mellom Bergen og Oslo, og fra 1940 gikk skipet i natttruten mellom Sandnes/Stavanger og Bergen. Ruten korresponderte med dagtoget fra Bergen til Oslo og var i mange år den hurtigste forbindelse fra Stavangerdistriktet til hovedstaden.

Om morgenen 20. april 1944 lå skipet ved Bradbenken i Bergen da DS «Voorbode» gikk i luften, fullastet med sprengstoff. «Rogaland» sank ved kaien og ble kondemnert. Men Stavangerske kjøpte vraket av forsikringsselskapet og startet istandsetting etter krigen. Det var betydelige skader på overbygningen og ved gjenoppbygningen ble overbygningen midtskips senket slik at skipet lignet mer på skip bygget før første verdenskrig. «Rogaland» kom i fart igjen i 1947, uten passasjerbequemmeligheter, i godsrueten Bergen-Oslo.

I 1950 ble dampmaskinen byttet ut med en dieselmaskin og «Rogaland»

fortsatte i ulike ruter frem til 1964. Fra 1965 til ble skipet brukt som base for sandblåsing ved ulike skipsverft i Skandinavia og bar navnet MS «Stauper».

Stiftelsen «Veteranskipet Rogaland» kjøpte skipet i 1989 og det ble slept til Stavanger. Her ble det omdøpt til «Gamle Rogaland» fordi navnet var opptatt; først i 2002 ble det opprinnelige navnet ledig. Siden den gang har stiftelsen arbeidet med restaurering tilbake til slik skipet var etter at det ble installert dieselmotor i 1950. «Et fredningsvedtak representerer et viktig skritt fremover i restaureringsarbeidet» sier styreformann i stiftelsen, Sigurd Jansen, til Dampskibsposten.

Det har i 25 år vært planlagt å bringe

båten tilbake til 1929 modellen. Dette er nå gitt opp og i samråd med Riksantikvaren blir båten fredet som etterkrigsmodellen. Det vil si uten den ekstra salongen som ble ødelagt under eksplosjonen i Bergen. Dampmaskinen blir heller ikke installert som fremdriftsmaskineri. Det blir både dyrt og upraktisk. Dagens maskin som er bygget i 1943 har stått i båten lengre enn dampmaskinen.

Båten klargjøres i disse dager for seilas til Liepaja i Latvia for oppgradering. Skroget skal sandblåses, primes og males, Styrehuset skal repareres og laste- og lossebommer på formasten skal monteres. Etter planen skal skuta være tilbake i Stavanger i midten av april.



M/S «Vestgar», på hjemlige trakter.

Foto: Erik Småland, Riksantikvaren

M/S «Vestgar» fredet

«Vestgar» var det første skipet Riksantikvaren fredet denne vinteren. Skipet ble bygget ved Høivolds Mek. Verksted i Kristiansand i 1957 for Øygardsbåtane L/L. Rederiet het frem til 1944 Hjelme & Herlø Dampskipsselskab. En av rederiets tidligere båter lever ennå, nå under navnet «Børøysund».

I årene før krigen startet en utvikling mot mer spesialiserte båter, etter mønster av trafikken på land. Vi fikk fjordbusser og sjøbusser. De mest ekstreme, i pakt med tidens fremskrittsoptimisme, var sjøbussene i funkisstil som ble bygget for Stavangerske.

I gjenreisningsårene etter krigen overtok fjordbussene i lokaltrafikken, med salonger på dekk i hele skipets bredde, med stålørsmøbler og skaitrekk, med huntonit og pastellfarger. «Vestgar» førte riktignok også last, og hadde mast, bom, lasterom og overbygd bakk, likevel er hun et godt eksempel på fjordbussene. For å sikre en bit av denne delen av samfunnsutviklingen, er det nå Riksantikvaren freder «Vestgar». Hun er vårt mest intakte fartøy av denne typen.

«Vestgar» var i fart frem til 1979. Da ble fartøyet solgt til Pinsemenigheten Filadelfia i Oslo og ble misjonsskip under navnet «Fredsbudet». I 2007 ble selskapet Øygardsbåtane reetablert og «Vestgar» kjøpt tilbake til fartsområdet som veteranskip.

Mange frivillige har i lang tid lagt ned et stort arbeid med restaurering av skipet. «Vestgar» fikk status som vernet skip i 2008, og i 2012 fikk det igjen passasjersertifikatet. Målet med arbeidet er å føre det tilbake til slik skipet var

i perioden da det var i drift. Noe av det mest synlige vil være å få tilbake mast og lastebom.

MS «Nordstjernen» reparert

Skadene etter grunnstøtingen i Hauge-sund 11. november er nå reparert ved WestCon i Ølensvåg der skipet dokket ut om kvelden 28. januar. Det meste av skadene var i den sveiste dobbeltbunnen i forskipet, og disse ble reparert i henhold til originaltegningene fra 1955. «Nordstjernen» er såkalt «halvklinket», dvs. at hudplatene er sveist i nater og støt, men klinket til spantene. I ett område berørte reparasjonen de klinkede konstruksjonene og her ble det satt i nagler som originalt. Klinkerarbeidet ble utført av Dåfjorden Slipp i Sunnhordland, som er velkjent hos veteranskipsflåten på Vestlandet.

M/S «Nordstjernen» ble bygget for Det Bergenske Dampskipsselskap i 1956 og gikk i hurtigruten i hele 57 år, lenger enn noe annet skip i hurtigrutens historie. Skipets originale byggetegninger og tekniske dokumentasjon har nylig kommet til rette.

I Hurtigrutens arkiv ble det lokalisert tre kasser med tegninger og spesifikasjoner som er nå overlevert skipets eier. Materialet stammer fra Det Bergenske Dampskipsselskap og har fulgt «Nordstjernen» over til Troms Fylkes Dampskipsselskap i 1979, for så å havne hos Hurtigruten ASA i 2006.

Deler av materialet har trolig ikke vært åpnet siden skipet var hjemmehørende i Bergen, og her finnes bl.a. arkitekt Hugo Kaltenborns originaltegninger av skipets interiører.

Det siste året har «Nordstjernen»

gjennomgått en svært grundig og omfattende restaureringsprosess, og skipet er nå i imponerende god stand både teknisk og visuelt. Dette er stadfestet av Det Norske Veritas og forsikrings-selskapet under gjennomgang av fartøyet nå i Ølen. Det er grunn til å berømme eier, som selv etter denne triste opplevelsen går løs på oppgaven med like stor energi som før, sier seksjonssjef Alexander Ytteborg hos Riksantikvaren.

«Nordstjernen» ble bygget i en teknisk overgangstid, der det ble benyttet

både klinking og sveising i konstruksjonen. «Nordstjernen» hadde høyeste klasse i Norsk Veritas for også å kunne brukes som reserveskip i Bergenske sine oversjøiske ruter til England og Europa, og skroget er derfor svært solid.

Skadene fra grunnstøtingen er heldigvis avgrenset til den sveisede doble bunnkonstruksjonen og kan derfor utbedres uten å komme i berøring med de originale klinkede konstruksjonene. Nye deler lages etter de gjenfunne originaltegningene fra 1956.



Geir Røssland frå Dåfjorden slipp klinker hudplatene til spantene i forskipet.
Foto: Asbjørn Østenby.

«Hvaler»

Den gamle damen MS «Hvaler» er tilbake i sitt rette element. Etter 17 års jevnlig arbeid og en hektisk innsjutt gikk alt bra, nå er vi lettet og litt stolte. Etter en liten inspeksjon dagen etter sjøsettingen, flyter båten fortsatt. Da går vi ut fra at den vil fortsette med det.

Tekst: Thor Willy Eriksen. Foto: Stiftelsen DS Hvaler og Hvalers venner.

Onsdag 27.11.2013 ble båten trukket ut av sveishallen på tidligere Seutelvens mek. Verksted, og på torsdag 28.11.2013 ble den løftet med kran ut på sjøen. Vi kan si at alt som har vært gjort siden 1996 har vært forberedelser til sjøsetting, men arbeidene i alle disse årene har vært preget av jamt arbeid uten spesielt tidspress.

Nøyaktige fremdriftsplaner

I høst har presset blitt større. Mer nøyaktige fremdriftsplaner er blitt laget, og bare arbeider som var nødvendig for

sjøsettingen, er blitt prioritert. Knut Alnæs, som ny formann, har laget mange og detaljerte planer for det hele, mens Ole Torp og Torgil Johnsen har tatt seg spesielt av selve sjøsettingen. Ole Torp har laget tegninger av den forlengede kranbanen ut av hallen og vist hvordan båten skal løftes, og svinges rundt til mellomagring før det endelige løftet på sjøen. Vi har en gammel skinnegående vogn, som en gang ble brukt til å transportere seksjoner ut av sveishallen på FMV. Hvaler har stått på denne vogna og vært støttet av store treklosser under. I tillegg har det vært

DS «Hvaler» ble bygd som byggenummer 29 ved Fredrikstad Mek. Verksted i 1892 for Fredrikstad-Hvalerøens Dampskibsselskab og ble satt inn i rutetrafikk mellom Hvaler og Fredrikstad. I denne ruten gikk fartøyet frem til 1978. I 1979 ble fartøyet solgt til Østfold Maritime Skole, noen år senere til en privatmann. I 1993 ble det overtatt av Stiftelsen DS Hvaler. Motor og innredning er blitt fjernet ved tidligere forsøk på å restaurere fartøyet, men en del originalt utstyr ligger lagret. Lengden er 83 fot og bruttotonnasjen 87. Som ny fikk «Hvaler» installert en dampmaskin på 156 HK, denne ble i 1948 skiftet ut med en 300 HK Atlas Polar dieselmotor.



«Hvaler» ute i friluft for første gang på mange år. Vi ser tydelig transportvogna med hjørnestøttene.

støtter fra skutesidene på hver side og ned i det støpte gulvet i sveishallen. Når vogna og båten skulle trekkes ut, måtte de permanente støttene fjernes.

Nye støtter

Vi har da laget nye støtter som er sveiset fast til vogna. Det er en støtte i hvert hjørne, disse er kraftige stålkonstruksjoner. Nye trekonstruksjoner har også blitt bygget opp under bunnen. Vi skulle da være sikret med både «belte og bukseseler» på en gang. Vogna har «boggier» under med hjul som ikke har vært i bevegelse på 17 år. Disse er blitt smurt med olje og forsøkt beveget så godt som mulig. Fra sveishallen og ut på plassen foran er det bygget opp nye kranbaner i samme høyde som gulvet inne i hallen. Her har vi fått hjelp av Maritime Center, Isegran. Plassen ble først planert med veiskrape før det ble

lagt ut jernbanesviller på tvers. Oppå disse ble det lagt store firkantede trebjelker på langs. Skinnene ble gjort fast på toppen av det hele.

Lekkasje oppdaget

Ca. 14 dager før sjøsetting ble det oppdaget lekkasje i den ytre pakkboxen på propellakselen. Nå ble det hektisk da propellakselen måtte ut og sendes til verksted for dreining av kontaktflaten. Nå var kranbanen bygget opp, og skuta måtte trekkes fram i døråpningen for at en bil med kran kunne komme til og trekke ut propellen og akslingen. Roret måtte også tas ned. 18.11. ble båten trukket fram, en stor veiskrape fra kommunen sto for trekkingen. Det hele gikk glatt og fint. Akslingen ble trukket ut med det samme. Den ble transportert til Halden dagen etter og var tilbake på fredag, lørdag kom



Skuta i fint sjev, en stor dag for alle som har arbeidet for dette i mange år.

akslingen på plass igjen. Nå var det bare avbalansering av propellen som sto igjen. Det ble sveiset på ca. 1,7 kg stål på propellhodet. Tirsdag 26. hadde vi møte i brakka med full gjennomgang av alt som skulle gjøres ved sjøsettingen. Mannskapet ble delt inn i et styrbord lag og et babord lag som skulle ta seg av oppgaver med håndtering av underlag for løftestropper, tau i alle «hjørner», fortøyning osv.

Trukket ut i dagslys

Onsdag 27. ble båten trukket helt ut av hallen på ettermiddagen. Vi kan si at det hele gikk bokstavelig talt «på skinner». Vogna rullet pent ut, og båten lå stødig og fint i «vogga» si. Stoppere var sveiset på skinnegangen helt ute, det var også et kraftig tau for bremsing, rundt en «puller» inne i hallen. Nordic Crane Kynningsrud skulle komme tidlig på torsdag morgen, men de kom med kra-

ner og utstyr allerede på onsdag kveld. Vi var på plass på Seut fra kl. 08 på morgenen. Det ble rigget opp partytelt, og en stor grill ble tent. Det ble salg av pølser, vafler og kaffe. Vi solgte også kalendere og noe annet rekvisita. Per A. Andersen og Roger Hansen sto for dette arrangementet.

Programmet på Seut

Første løft var planlagt til kl. 10.00, her var det noe som ikke gikk helt etter planen. Det ble bytting av løftestrop- per, og det måtte flere forsøk til før balansepunktet ble riktig. Løftet fant ikke sted før ca. kl. 13.00. Båten ble løftet opp og svingt rundt mot vannet, her ble den satt forsiktig ned på bakken i første omgang. En mindre kran løftet skinnvogna og kjørte den til mellom-lagringsplassen. Her var et spesielt fun- dament laget for vogna. Nå ble Hvaler løftet opp igjen og plassert i «vogga» på



Skuta flyter. Dette gir nytt mot for de gjenstående arbeidene.

vogna. Den store kрана måtte nå skifte posisjon. En del trær og kratt var ryddet slik at kрана kunne kjøre rundt på sørsiden og finne riktig posisjon mellom båten og vannet. Det tar tid å flytte slike store maskiner, det skal settes på motvekt og støttebeina må ut. Det ble mørkt før siste løft kunne gjøres, klokken ble ca. 17.30. I ventetiden kom slepebåten «Tiger» og fikk vekk isen langs kaia. Vi hadde forberedt oss med strøm og lys på kaia, kрана var også utstyrt med kraftige arbeidslys. Det siste løftet gikk uten problemer og MS «Hvaler» ble satt på vannet til applaus og jubel fra et blåfrosset menneskap og publikum. Båten ble fortøyd, en landgang kom på plass og de første mannskapene kunne komme om bord. Det første vi gjorde var å sjekke båten for lekkasjer – ikke en dråpe kom inn.

Mange ville se på løftet, og hadde funnet veien til verftet den dagen. Det var fint vær, men en kald vind gjorde det

litt utrivelig i ventetiden. Til stede var fylkesordfører Ole Haabeth, ordfører Jan Ivar Nygård fra Fredrikstad og Eivind Normann Borge fra Hvaler, sistnevnte hadde også med vakre blomster til oss. Tove Thøgersen fra Fylkesmuseet Østfold og Erik Småland fra Riksantikvaren, sponsorer og mange andre var også tilstede. Vi kan videre nevne Knut Sørensen fra Maritime Center Isegran, Anton Gjelsvik fra MultiMaritime Consultants, Svein Jensen fra Tøffe og Fredrikstad Fartøyvernssenter, pluss mange andre. NRK Østfold filmet det hele og en film ble vist forsinket på nyhetene kl. 19.45. De har også laget en produksjon for Norge Rundt, denne blir vist seinere. Fredrikstad Blad hadde sjøsettingen som førstesideoppslag, de hadde også en video på nettavisen.

Artikkelen er hentet fra informasjonsbladet for Stiftelsen DS Hvaler og Hvalers venner.

Smånytt

Korte notiser om stort og smått.
Stort for noen, smått for andre.

Riksantikvaren freder

Denne vinteren er det passasjerskipene som står for tur. Følgende fartøy har passert nåleøyet er vurdert som så verdifulle at fredningsarbeid er strttet opp: «Tafjord», «Sjøbad II», «Bjoren»,

«Børøysund», «Grytøy», «Gamle Salten», «Turisten» og «Riskafjord II». For «Vestgar» og «Rogaland» er prosessen ferdig, de er begge fredet. Mange av disse er velkjente i miljøet. De andre håper vi å kunne omtale i kommende numre.



Her ser vi en av fredningskandidatene, MS «Riskafjord II» på slipp. 80 fot lang og med en bruttotonnasje på 88 er hun ikke av dem som ruver mest. Hun ble bygget i Gøteborg i 1864, for trafikk til småsteder syd for byen. Etter flere eierskifter kom hun til Stavanger i 1927 og ble omdøpt til «Riskafjord II». Utseendet har hun fra en stor reparasjon og ombygning i 1950. Da ble maskin, øverste plategang og overbygg fjernet, og etter noen måneders verftsopphold var hun forvandlet til en fjordbuss i tidens stil. Foto: AS Riskafjord

Eventyrlast

Nå er det laget en ny vakker dampskips-sang, «Eventyrlast», som er en hyllest til D/S «Stavenes» og de andre dampskipene til Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane. Folkemusiker og spelemanns-prisvinner Sigrid Moldestad har laget sangen, som ble urframført under Fjordsteam i Bergen. Den er spilt inn på singel og selges til inntekt for restaurering av den gamle damperen. Løp og kjøp. Adressen til Veteranskipslaget Stavenes finner du på side 47.

Innlandsnytt

I Røykenvik ved Randsfjorden skjedde det store ting i høst, da to veteraner ble satt på land. Den første var lastebåten «Brandbu» som vi har omtalt flere ganger tidligere. Noen dager senere kom «Randsfjord», ex «Mjøsfergen» opp.

«Brandbu» står nå på land på det tidligere stasjonsområdet i Røykenvik.



Ser vi lyset? Her gjennom propellåpningen på «Randsfjord». Som pendelferge har den en ekstra stevn utenfor roret, her er det ikke lett å se hva som er akterut eller forut.

Foto: Åge Bjørnstad

Planen er at nødvendige utbedringer skal starte til sommeren. Hovedjobben er å skifte noen plater og spant og de fleste bunnstokkene. Utgiftene til landsetting er dekket av Riksantikvaren, og det er også håp om bidrag til reparasjonene. Eierskiftet, fra nåværende eier Roar Sundt til Randsfjordmuseet, er ennå ikke formelt i orden, mens arbeidet for å danne en venneforening pågår.

«Randsfjord» ble bygget i 1923 for fart tvers over Mjøsa mellom Gjøvik og bryggene på Smedstua og Mengshol i Ringsaker. Den var en nyvinning med sitt langsgående bildekk, men kanskje litt forut for sin tid, siden skiftende vannstand og flom gjorde at ferja måtte legge til ved skråbrygger. Før det ble bygget ferjeleier foregikk derfor ombordkjøringen derfor på skrå i et «hjørne» av båten. I 1967 ble den solgt til Gran kommune og fraktet til Randsfjorden for rute tvers over fjorden. I 1991 ble den tatt ut av trafikk og solgt til private. Etter flere år i bøye utenfor Røykenvik slet den seg for noen år siden. Den drev på land og sank på grunt vann like ved siden av «Brandbu». I høst ble den lenset, heist på land og fraktet til Minnesund. Her ble den sjøsatt og så slippstett der den ble bygget åtti år tidligere. Ferja eies nå av Mjössamlingene. Også her har Riksantikvaren dekket utgiftene til landsetting og transport.

Aksjon for å redde «Gamle Helgeland»

Driften av «Gamle Helgeland» sto for få uker siden i fare for å opphøre. Et lynnedslag i november påførte fartøyet skader som ikke forsikringen dekket. Mesteparten av egenkapitalen gikk med



Dugnad i maksvær. Kan man ha det bedre? Foto: Helgelandscruise

til å erstatte ødelagt elektrisk utstyr, så som radar, omformer i maskinen og underkjent redningsutstyr.

Forrige år ble svært utfordrende for fartøy og selskap, med små muligheter for å dekke uforutsette utgifter. En «økonomisk nødmelding» har gitt gledelige resultater, slik at den akutte nøden nå er avhjulpet og rederiet har fått et pussterom. Derved kan også de annonserte turene til lofotfisket i slutten av mars og lundkommardagen til Lovund i april gjennomføres som planlagt.

Gavene har bestått i tilsagn om gratis slippsetting ved Westcon Helgeland AS, 100 000 kroner fra Helgeland Sparebank, 30 000 fra Nordland fylkeskommune, fra elektrobefridningen Sinus arbeid og materiell til en verdi av 12 500, 10 000 fra Helgeland Brannsikring AS, og mange mindre beløp fra giivere både innenlands og utenlands. Det er også håp om støtte fra kommu-

nene i distriktet. En annen viktig effekt av «nødmeldingen» er at venneskaren har økt, både av nære venner i distriktet og mer usynlige på facebook.

«Gamle Helgeland» og Sandnessjøen videregående skole har et samarbeid til gjensidig nytte, ved at elevene i maritim fag har undervisning ombord en dag i uka.

Grunnlovsjubileet

Vi kan lett få inntrykk av at Norge utover på 1800-tallet var en nasjon i kraft av vår grunnlov og de institusjoner som fulgte av den. Nasjonsfølelsen på grunnlag av kultur og historie var nok svakere. I det store nasjonsbyggingsprosjektet var det naturlig at det typisk norske ble vektlagt. I tidens ånd søkte man da mot de innerste bygdene, de man trodde var minst påvirket av det fremmede. Man så bort fra at kultur og historie er noe som skapes i et stort fellesskap, der impulser

og ideer tilpasses og omformes, slik at det fremmede etter hvert blir vårt eget. Disse impulsene og ideene kom i hovedsak sjøveien til Norge. Derfor er det så dekkende, det mottoet som er valgt for vår feiring av grunnlovsjubileet: «*Båten, Norges nasjonsbygger*».

Opptakten til feiringen er konvoien som Forbundet KYSTEN, Kystlaget Viken og Norsk Forening for Fartøyvern inviterer til langs norskekysten. Den starter i Florø 9. juli og ender i Oslo

ved åpningen av Forbundet KYSTENs landsstevne 17. juli. Selve stevnet varer til 20. juli, og er en del av Stortingets offisielle program for grunnlovsjubileet. Stevnet vil bli årets begivenhet for alle oss som er opptatt av sjøens kulturhistorie. Her kan vise resten av nasjonen hvor berettiget det er å si: *Båten, Norges nasjonsbygger*.

Sett av dagene, både som mannskap under konvoien og som deltager på stevnet.

Vår nye vestlandsredaktør

Jeg har påtatt meg å være medredaktør i Dampskibsposten – foreløpig som vikar for Harald Kvinge i ett år. Da er det naturlig å presentere meg selv og min bakgrunn.

Jeg er jurist fra Universitetet i Bergen, der jeg også var ansatt i femten år. Senere var jeg advokat i samme by og deretter sorenskriver i Ryfylke frem til embetet ble nedlagt i 2007. Jeg er fortsatt dommer, men uten noen fast domstoltilknytning, og bor dels i Stavanger og mest på Skiftun i Ryfylke.

Jeg har en lang karriere bak meg som passiv fartøyverner, men en heller kort som aktiv. Fra jeg bodde i Bergen i studietiden har jeg vært medlem i Veteranskibslaget Fjordabåten der min aktive innsats begrenset seg til noen få dugnader og én tur som matros på MS «Granvin» til og fra Lysøen. Men det har ført til at jeg har lest Dampskibsposten jevnlig og derfor er godt kjent med fartøyvern land og strand rundt.

Og besøk på Nordsteam og Fjordsteam har det selvsagt blitt.

Min aktive karriere startet først for tre år siden da MS «Jøsenfjord» kom for salg og kunne hentes hjem til Ryfylke. «Jøsenfjord» er en av min barndoms båter som jeg drog med på besøk til farmor og farfar som bodde på Skiftun, og som bragte hele familien min til hytten vår i Sjernarøy. Derfor var det stort å kunne gå ombord igjen i Schagen i Nederland noen dager før hjemturen selv om den gamle damen var i heller dårlig stand.

Min redaktørkarriere startet svært tidlig, allerede som ti-åring gav jeg ut en stensilert lokalavis og fortsatte etter hvert med skoleavis og lignende. Senere har annet skrivearbeide tatt over – i voksen alder har jeg helst skrevet fagartikler og lærebøker. Men redaktørlysten har alltid vært der og derfor var det lett å takke ja til det ærefulle oppdrag det er å redigere og skrive i Dampskibsposten.

Christian Fr Wyller

REDAKSJONEN



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



Christian Fr Wyller
Solbakken
4146 Skiftun
Tlf. 992 84 955
post@wyller.no

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287, Vik, 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 Per Kr. Rognes, Schøllers gate 12
7043 Trondheim
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: Sander Ødelien.
Tlf. 900 51 867

Ferjelaget «Skånevik»

Hamnegata 22, 5411 Stord
www.ferjelaget.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: Øyvind Konglevoll
Tlf: 993 91 904

DS Hestmandens venner

c/o Svein Torkelsen, Skinnerheia 6C,
4634 Kristiansand.
svein.torkelsen@losmail.no
Leder: Wiggo Olsen. Tlf: 905 27 133
Facebookside: DS Hestmandens venner



Omslagsbildene: Omslagsbildene denne gang viser utviklingen av fartøyvernet. På forsiden ser vi «Pelle» en gang på 1950-tallet. Gammel og medtatt, på ingen måte noe stasfartøy. Da var det vel få som trodde den skulle bli starten på Norsk Veteranskibsklub. Dessverre ble restaureringen oppgitt, men skroget eksisterer ennå.

På baksiden markerer vi vinterens milepel i fartøyvernsammenheng, fredningen av MS «Rogaland». Hun gikk det meste av sin tid i kyststruten mellom Oslo og Bergen, så hun og "Pelle" har nok møttes i Arendal mange ganger.

Bildet på forsiden har vi fått fra Arne Lannerstedt, det på baksiden fra Erik Småland hos Riksantikvaren.