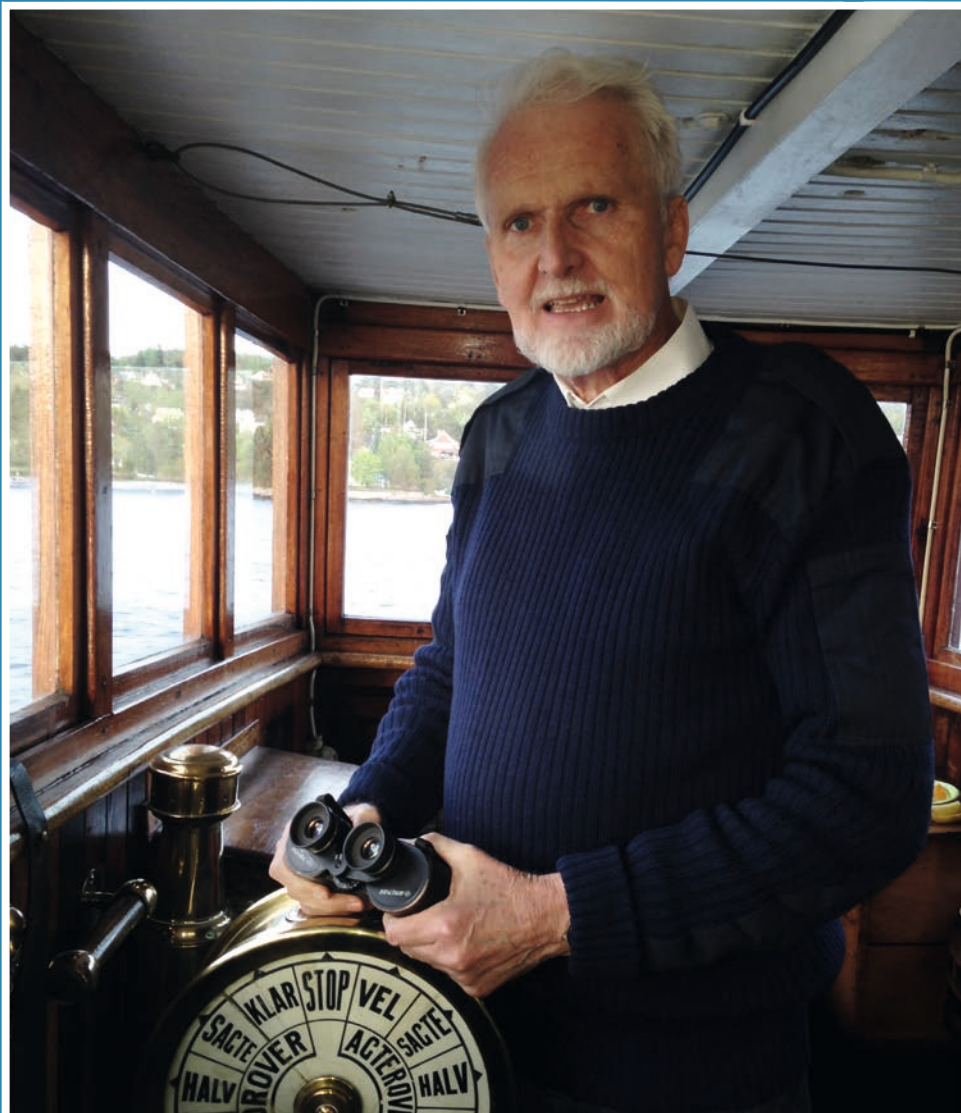


DAMPSKIBS

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

19. september 2014



Opplag 2605
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar





4



10



22



26

INNHold

4	Formannen har ordet
7	Dampskibsposten i hundre
10	NVSK 50 år – et tilbakeblikk
15	NVSK jubilerer
16	Men hvor skal båtene ligge?
22	Gammelredaktøren ser tilbake
26	Båten - Norges nasjonsbygger
32	Hestmanden – Norges Nasjonale Krigsseilermuseum
34	Minner fra 45 år tilbake
36	Motorseminar i Norheimsund
38	Apropos flagget
40	Smånytt
44	Veteranslippen i Dåfjorden Smånytt
47	Redaksjonen

I mai feirer Norsk Veteranskibsklub sin femtiårsdag. I juli inviterer Forbundet Kysten og Norsk forening for fartøyvern til stevne i Bjørvika. Dette preger naturlig nok dette nummeret. Nå skal vi vise oss frem, nå skal vi vise hva vi har tatt vare på, det som vi ville ha mistet uten entusiastens innsats gjennom femti år. God lesning og god sommer. Vi ses vel på stevnet?

Formannen har ordet

Tekst og foto: Jan Welde

Noen ganger er det lett å si JA - og da Georg Jensen spurte om jeg kunne skrive noen ord i Dampskibsposten hørte jeg munnen si JA allerede før hjernen hadde koblet inn...

Som oppvokst på en kaikant har kyst og fartøy preget livet. Tiden fra jeg som smågutt og ungdom i Kopervik drømte om å dra til sjøs, og til at jeg 50 år senere har kystkultur og fartøyvern som altoppslukende hobby har gått fort. Den såkalte «utviklingen» har ført til at småfartøyene som fraktet alle slags gods er borte sammen med fjordabåtene som tok både folk og fe. Nå går varene i containere og folk kjører bil gjennom tunneler og over broer istedenfor å ta en kafferaddel ombord i rutebåten. Også de revolusjonerende hydrofoillåtene og Westamaranene har kommet og forsvunnet i løpet av den samme, korte perioden.

Det er den slags erfaringer som viser viktigheten av å ta noen av de maritime kulturminnene med oss inn i frem-

tiden. Kommende generasjoner trenger en påminnelse om at det faktisk fantes et liv før mobiltelefon og PC - et liv med dampmaskiner og semidieseler i daglig drift. Man hadde ingen «app» som kunne forenkle navigasjon eller sjekke motortilstand. Man måtte gjøre det selv, med hode og hender, omtanke og erfaring - og det er denne handlingsbårne kunnskapen vi må samle og bringe videre før det er for sent.

Det gir et ekstra perspektiv når mine 50 år tilfeldigvis faller sammen med de første 50 år av det organiserte fartøyvernet i Norge og dermed Norsk Veteranskibsklubs historie. Det mest synlige som har skjedd er at vi i dag har ca 250 fartøy, fordelt over hele landet, som er vernet/fredet av Riksantikvaren. Men det største som har skjedd er holdningsendringen i samfunnet, fra den destruktive «*få vekk den gamle dritten*», til dagens overstrømmende tilbakemeldinger om hvor viktig det er å ta vare på fartøyene, våre flytende kulturminner. Denne modningen har gitt økt



Her noen av båtene i «verneflåten», samlet ved Dåfjorden slipp, et av de stedene som gjør det mulig å bevare dem.

forståelse og innsikt hos politikere og bevilgende myndigheter. Bevilgningene øker og kompetansen stiger – selv om 11 års arbeid med den nye verneforskriften er et varsel om at vi fortsatt har mye motvind i vente.

Utviklingen i samfunnet fører dessverre til at den rotnorske dugnadsånden forvitrer, på alle områder. Den frivillige, ulønnede innsatsen fortrenkes av en uforpliktende kjøpe-og-betaleholdning. Vi får en profesjonalisering av restaurering og vedlikehold av fartøyene og vi ser en økende tendens til at selv seilingene, som skulle være selve belønningen for vel utført dugnadsarbeid, må betales. Også på eier- og organisasjons-siden skjer en profesjonalisering. Flere

fartøy konsolideres inn i museer og underlegges restriksjoner som gjør det tyngre å mobilisere til frivillig innsats. Personlig tror jeg at for å vinne tillit og bli tatt på alvor innen det profesjonelle historie- og kulturvernmiljøet er det nødvendig med en god allianse. Vi må derfor være forsiktige med den spissformuleringen som vår nestor Fredrik Denneche ofte har vært sitert på: «*Vil du ha ødelagt et fartøy, så gi det til et museum!*»

En annen trend som vi skal være oppmerksom på er publikums ønske om noe mer enn å være passasjerer og passive tilskuere, de vil være aktive «medseilere». Men da stanger vi straks hodet i en byråkratisk mur av stadig

mer omfattende og innfløkte krav til opplæring, godkjenning og sertifikater for å få lov til å gjøre noe som helst som kan minne om tradisjonelt sjømannsarbeid. Det er også i ferd med å bli et lammende problem at direktoratet ikke synes å være en attraktiv arbeidsplass for erfarne folk med selvstendig vurderingsevne. Selvfølgelig skal vi ha sikre skip, vi er opptatt av sikkerhet, vi er redde for folkene våre og vi er stolte av fartøyene og måten de drives på. Men vi er langt fra like overbevist som Sjøfartsdirektoratet synes å være om at det sikreste svaret alltid er NEI!

Riksantikvaren er en viktig aktør og medspiller. Her har det heldigvis gått «den rette veien» gjennom flere år og det er en inspirasjon for oss legfolk å ha en riksantikvar som er så engasjert i det som vi selv brenner for. Fartøyavdelingen vokser og det må den fortsatt gjøre for å holde tritt med interessen for maritime kulturminner. Det er i disse dager 25 år siden vi fikk kjøpt «Rogaland» hjem igjen til Stavanger og jeg husker fortsatt den bombastiske avvisningen fra RA: *«Vi kan da ikke ha et dampskip på hvert nes rundt kysten. Vi har «Børøysund» og det får holde!»* Slike svar tenner en trassig glød hos ekte fartøyvernere og nå er «Rogaland» fredet av Riks-

antikvaren, på linje med domkirker og Eidsvollsbbygningen.

Jeg vil i all beskjedenhet mene at Norsk Forening for Fartøyvern har gjort en brukbar jobb i de 25 årene vi har vært med. Foreningen har vært pådriver og talerør overfor myndighetene, vi har bidratt til økende bevilgninger - som selvsagt burde ha vært enda større, og vi har kjempet frem ordninger som gjør det litt lettere å drive med gamle fartøy enn det ellers ville ha vært. Vi har et dyktig sekretariat og vi samarbeider godt med Forbundet Kysten, fartøyvernssentrene og andre med felles mål. Det er vel heller ingen fremmed tanke at samarbeidet på sikt kunne/burde føre til en sammenslåing?

Hva vil de neste 50 årene bringe for fartøyvernet og for Norsk Veteranskibsklub? Ja, det er ikke lett å finne gode svar på, men vi må gjøre vårt beste for å bevare og formidle disse flytende kulturminnene på en god og tjenlig måte. Vi må samarbeide med alle gode krefter og være forberedt på å drive opplæring og kompetanseheving både innen egne rekker - og overfor deler av den offentlige forvaltning...

Takk for oppmerksomheten,
og Gratulerer med dagen til oss alle!

Jan Welde er ikke formann i noen av de foreningene som samarbeider om Dampskibsposten. Han er formann i Norsk forening for fartøyvern. Den foreningen som samler alle de vernede fartøyene. Den foreningen hvor bare båter, ikke mennesker, kan være medlemmer. Da foreningen ble stiftet i 1985

var det allerede så mange fartøyvernprosjekter i gang at det var behov for en felles stemme overfor myndigheter og andre. En stemme som kunne fortelle at det frivillige fartøyvernet var en viktig og nødvendig del av nasjonens kulturminnevern. I dette nummeret er Jan Welde denne stemmen.

Dampskibs- posten i hundre

Denne utgaven av Dampskibsposten er nummer 100. Dagsavisene runder slike merketall tre ganger i året, for dem er ikke et slikt jubileum noe å markere. Det er det imidlertid for oss. Hundre utgaver av det som startet som et stensilert medlemsblad for en gjeng uerfarne fartøyvernere, nå felles informasjonsblad for ti foreninger og med et opplag på over 2600.

Tekst og foto: Georg Jensen

De fleste foreninger har behov for en form for medlemspleie. Slik er det også i våre. En del av denne pleien er altså Dampskibsposten. Den oppsto som det stensilerte heftet Veteranen i 1970, med Bård Kolltveit som redaktør. Året etter, i nummer to, var Harald Lorentzen redaktør. Tredje nummer kom i 1972, nå med navnet Dampskibsposten og C. W. Bordsenius som redaktør. Ut fra de numrene jeg har tilgang til, får jeg inntrykk av en pionertid med uregelmessige utgivels-er og hyppige redaktørskifter. Olaf T. Engvig og Olav Joki var dyktige redaktører omkring 1980. Så ble det igjen en mer uregelmessig periode frem til Arne Drage overtok i 1986. «La bladet være

min baby» husker jeg han sa en gang. Det var da også en baby han pleiet godt. Han fikk raskt med seg Thor Hansen som medredaktør. Disse to har preget bladet og satt en standard deres etterfølgere strever med å leve opp til. De har satt rekorder som vanskelig kan slås.

Når vi blar i gamle blader, virker de ofte håpløst utdaterte. Tenk da på forskjellen i muligheter og teknologi. Hvordan ville dagens utgave sett ut uten moderne trykkteknikk, e-post, datamaskin og digitale fotografier? Det er teknikken som har utviklet seg. Vi mennesker er de samme. Vi tenker samme slags tanker nå som da den første Veteranen kom, for den saks skyld da det første dampskipet kom. Vi har også

det samme behovet for kontakt med likesinnede og informasjon om hobbyen vår. En del av dette behovet er det Dampskibsposten har prøvd å dekke. Det at vi nå har kommet til nummer hundre, og et samlet opplagstall på mer enn 140 000, ser vi som et tegn på at vi er på rett vei.

Hva Dampskibsposten er og har vært ser vi ved å bla i gamle numre. Hva den skal være er et vanskeligere spørsmål. Her er vi redaktører avhengige av tilbakemeldinger, kommentarer, og ikke minst stoff, i form av tekst, bilder eller ideer. Den tid jeg har redigert bladet har jeg fått en del tilbakemeldinger. De fleste positive, noen negative, til dels ganske skarpe. Jeg har størst tillit til de negative. De viser at den som ytrer seg trolig har lest bladet, ikke bare bladd i det.

Som redaktør har jeg to mål for bladet. Det skal inspirere og informere. Inspirere oss i det viktige arbeidet vi gjør, ved å skrive om gode klubbmiljøer, imponerende resultater og den viktige delen av nasjonens historie vi tar vare på. Informasjonsdelen består i å bringe andres kunnskap og erfaring ut i mil-

jøet, slik at vi kan heve kvaliteten på det arbeidet som nedlegges. Er det store ord? Gjerne det, men ambisjonene bør alltid være slik at vi må strekke oss for å nå dem.

Om Dampskibsposten muligens er på rett vei er det ikke dermed sagt at det frivillige fartøyvernet er på rett vei. Vi får rett som det er meldinger om at de samarbeidende klubbene har ryddet i medlemsarkivet og reduserer antallet blader. De medlemmene Nik Rød skriver om i sitt tilbakeblikk på Veteranskibsklubben er i stor grad de samme som de vi møter ombord i dag. Bevilgninger og store ord om frivillighet mangler ikke. Det som mangler er i større grad frivillige. Hvordan vi skal få nye folk interessert, så interessert at de tar med seg kjeledressen og kommer ombord, det er utfordringen. Antagelig en utfordring større enn rust og råte, byråkrati og vankunne. Her må vi tenke nytt, gi opp noen gamle sannheter og finne nye arbeidsmåter, nye måter å motivere folk på. Derfor: Tenk tankene, formuler forslagene. Dampskibsposten har spalteplass.



Fartøyvernbevegelsen har hatt mange motbakker, og etter hvert også noen unnabakker. Her ser vi «Børøysund» i bakkene utenfor Stadt, underveis til Vesterålen i 1981.

Arne Skouen YTRING



DAMP- SKIBS- POSTEN

tror du vel er et skrulete påfunn av godfolk som aldri blir voksne. Forresten vet du vel ikke engang hva jeg snakker om, enda så gjerne vi vil være kulturbevarere allesammen, ridende på den mykeste av syttiårenes mange bølger.

Dampskibsposten er en av de rareste trykksakene som ligger på min pult. Bladet er organ for Norsk Veteranskibsklub, og jeg leser det fra perm til perm, og innrømmer uten blussel at jeg roter meg vekk i fortid mens det står på. Det smeller i sleisene fra fyrdarkene langs utstikkerne på Honnørbygga, og kølrøyken gyver mot Rådhusårene. Forurensning, sier du? O herlige sot og skitt!

Skal se det er jeg som aldri blir voksen.

Men norske skibsbevarere er det, fordi de må. De strever med et underlig problem, som er paradoks i dette sjøfarende landet: de opplever at bevaringsverdighet — som aktert kulturstrev — ikke omfatter fartøyer med selvfølgelig rett.

De må kjempe for gjennombruddet, idag som igår, med mange nederlag bakom seg. Var det noen som tok fenomenet Fred A. Fredhøy alvorlig, da han tryglet og ba for «Lingard» i sin tid, fulgt av ukvemsord for dette skjæmmende vraket han hadde liggende i honette Frognerkilens innseiling? Vekk med ufyseligheten! Så ble da også «Lingard» hugget i 1949, den siste norske skværriggeren fra stålalderen, uten at det reiste seg høye rop om det umistelige kulturminnet som gikk tapt. Mangelen på sammenheng er graverende, om dette heter det i Dampskibsposten:

I hundre år har vi tatt vare på hus og inventar til minne om våre fedre. I femti år har bygg, bydel og komplette miljøer blitt vernet. Lov om fornminne beskytter vår felles kulturarv mot vandaler. Så lenge det foregår på land, er folk våkne.

Etter seilene kom dampen. Skal vi miste den epoken også? Skal det bli med vesle «Børøysund» som entusiastene holder liv i? Jeg leser store nyheter i Dampskibsposten: nå er D/S «Hest-

manden» og D/S «Styrbjørn» reddet! Jeg leser om hvordan de er snappet unna opphogging i ellefte time, men historien om finanseringen av kjøpene — med Norsk Veteranskibsklub som formell eier — er så pinaktig at det er en skam. En slant herfra og derfra, og med et banklån så strengt at «Hestmanden» ikke er kvitt opphoggingsspøkelset om ikke lånet kan innfris i løpet av året. Og hva har «Hestmanden» å vise for seg? Om dette forteller Dampskibsposten:

«Hestmanden» er den siste gjenstående utenriksdamp. Spesiell fordi den overlevde krigssonefart i to verdenskriger der hele konvøyen ble tilintetgjort — bare «Hestmanden» ble spart. Selv etter at fiendefly fullt av bomber kolliderte med formasta, tok den seg til verksted ved egen hjelp. Kanskje er «Hestmanden» den siste rest av verdens største rederi, Nortraships flåte.

Vi vet at Fartøyutvalget har levert sin innstilling til myndighetene. Vi vet også at en ny landsforening er stiftet med navnet «Kysten», for bevaring og bruk av eldre fartøyer. Viligheten til innsats er så stor at den har fortjent det viktigste: gjennombruddet for tanken om fartøyer som selvfølgelig del av norsk bevaringsvilje. Først da er kulturvernet voksent.

Dampskibsposten regnes vel av mange som et nisjeblad for særlinger. Likevel har vi nok en del lesere utenfor vår kjente krets. Lesere som er interesserte og noen ganger imponerte. Så imponerte at de skriver i avisen om det. En slik leser var Arne Skouen, som i mange år hadde sin faste spalte Ytring i Dagbladet. Her bringer vi hans Ytring fra 3. januar 1980. Den ble også trykket i Dampskibsposten nummer 11, fra mai 1980.

NVSK 50 år

– et tilbakeblikk

Resultatene av Veteranskibsklubbens arbeid kjenner vi godt, to restaurerte båter, og viktige bidrag for å berge to andre.

Hva så med klubben og miljøet i den? Her forteller en som har vært med i de fleste av de femti årene.

Tekst: Nik Rød. Foto: Georg Jensen

Det er med glede jeg i dag ser tilbake på de 40 år jeg har vært medlem av klubben. Det er mange tilfeldigheter som førte til at det har blitt sånn. Jeg hadde aldri vært til sjøs og hadde ingen tilknytning til båttrafikk. Min studiekamerat, Mårten Ervik, hadde en teknisk og historisk interesse som en venn av hans bror mente han burde utvikle på dampskipet «Børøysund». Han hadde derfor vært med i maskinen våren 1973 for å lære hvordan det foregikk der. Da det skulle være sommertur uten så mange deltagere, ble jeg invitert med. Jeg visste ikke noe om båten og syntes ikke den var noe pen. Men den hadde et storartet promenadedekk akter, og vi hadde fantastisk flott vær. I løpet av et par dager ble jeg fullstendig sjarmert av båten som hadde så mye å by på. Når man bor sånn tett på hverandre blir man nesten som en stor familie. Ingenting er heller

så flott som å ligge til ankers i en vik på sørlandskysten, hoppe til sjøs om morgenen rett fra køya, og så nyte sin frokost på dekk. Båten er liten, men du finner alt der som på en stor båt, bare i mindre skala. Det var også mange fargerike personer om bord, så det var en herlig blanding av profesjoner og særegenheter.

Her traff jeg først Sigurd Trebo, lege på Rikshospitalet, og interessert i alt gammelt, men særlig båter. Han hadde flysertifikat og fartstid som skipslege på cruisebåt i Karribien. Med etterutdanning på Sjømannsskolen fikk han etter hvert dispensasjon som kaptein på Børøysund. Han var livet ut et engasjert og fantasifullt medlem i klubben og var flink til å trekke med seg venner og bekjente ombord.

I 1972 inviterte han sin arbeidskollega, Hjørdis Walle Jensen, til å være med å gjøre det litt hyggelig ombord. Hun

var oppvokst på Skåtøy og vant med å være avhengig av båt. Det ble til at hun jobbet i byssa og sørget for serveringen til mannskap og passasjerer. Kullfyringen i bysseovnen kunne være en prøvelse, men duften av kull var langt bedre enn den av diesel. På en generalforsamling ble det reist et benkeforslag om å få henne inn i styret da vi ellers var å regne for en ren gutteklubb.

I maskinen regjerte Arnold Lindner. Han kom med i 1971 etter å ha vandret bryggelangs og truffet på Bordsenius som inviterte ham ombord. Han jobbet på Thune Mek. Verksted og interesserte seg for lokomotiver og dampmaskiner. På «Børøysund» fikk han god kontakt med Kjell Stormo som var maskinsjef. På denne tiden var det et intenst arbeid i maskinen for å få den til å fungere

sikkert og godt. Det var også krav om at vi skulle ha maskinsjef med dampsertifikat, så vi slet med å få tak i sertifisert chief til hver tur. Arnold ble overtalt til å gå på kurs på sjømannsskolen så han etter noen år ble godkjent som maskinsjef på «Børøysund». Han har i alle år vært opptatt av de tekniske løsningene i dampskip og ettersom tiden har gått fått en enestående erfaring med maskinen ombord.

På sommerturen i 1973 var Magne Hansen styrmann ombord. Han var oppvokst med lokalbåtene i Bergen og hadde fra 15-årsalder hatt sommerjobb på Hurtigruten. Da hadde han sett «Børøysund» i Stokmarknes, så han kjente til båten da han leste i avisen at den var kommet til Oslo og at veteran-skibsklubben jobbet med å ta vare på



Olav Joki kjører ankerspillet, høsten 1980.



Livbåten tas opp på fisketuren, høsten 1980.

den. Han meldte seg ombord da innspillingen av «The call of the wild» pågikk. Han har alltid vært interessert i maritim historie, og trivdes med det sosiale livet ombord. Han hadde en del fartstid, og med tilleggskurs på sjømannsskolen fikk han dispensasjon til å seile som skipper på «Børøysund». Dette ga ham nye utfordringer om bord og forsterket engasjementet i klubben.

Laila Andresen kom med i 1974. Hun var kjæreste med beste kameraten til Mårten Ervik og de ble invitert til å se på hva Mårten og jeg gjorde ombord. Hun var oppvokst ved Høvikodden og godt kjent med småbåter. Hun ble raskt meget engasjert i driften av «Børøysund».

På begynnelsen av 70-tallet var vi således en blandet gjeng som fortsatte arbeidet i sporene etter Bordsenius med charter-turer om sommeren og reparasjoner og vedlikehold høst og vår. Vi var avhengige av seilingsinntekter for å dekke reparasjonene da det var beskjedne bidrag vi fikk fra stat, kommuner og andre. De administrative rutinene var

ikke så omfattende. Man håpet på at det nødvendige mannskap dukket opp til hver tur, ellers var det bort til telefonkiosken på kaia og ringe. Bare et minimum hadde formell mønstring. Det var ikke krav om sikkerhetskurs, og en del turer ble seilt med kapteiner som var utdannet i marinen og som nå jobbet på kontor i Oslo. Sjøppel ble dumpet i containere som stod rundt i byen. Generelt kan vi vel også si at det var mange som ikke levde i etablerte familieliv, så de hadde mye tid til å avse for båten og fellesskapet der.

Etter hvert fikk vi fastere rutiner, plan for hvilket mannskap vi skulle ha på hver tur, mønstring av alle aktive, oppfyring før hver tur, rydding og renhold. Eget kontor på land og fast telefon. Sakte men sikkert begynte også myndighetene å få øynene opp for betydningen av å ta vare på den maritime kulturen. På den annen side ble skipsverftene i nærheten borte i tur og orden, så det ble vanskeligere å få verkstedplass. Nå hadde vi fått tatt det mest

prekære, så vi talte å ta en tur lenger enn over Pipervika til tidligere Akers Mek. Verksted. Der hadde vi også en rekke heftige diskusjoner, da vi ikke var fornøyd med den måten de hadde utført arbeidene på. De tok enkelte shortcuts som ikke var i samsvar med våre antikvariske retningslinjer.

Er det så noen fellesnevner for at mange av klubbens medlemmer har stått på i årevis til beste for klubben og dens fartøyer? Etter min mening kan vi liste opp følgende punkter:

1. Interesse og forståelse for dampskipsteknikken.
 2. Gleden over å komme ut på sjøen og kunne reise til ulike plasser.
 3. Samholdet på en liten båt hvor man blir godt kjent med hverandre.
 4. En fin balanse mellom arbeid og sosial hygge.
 5. At alle er like viktige og at kommandolinjer kun er nødvendige i sjøen.
- Felles for dem jeg har listet opp over,

er også at de har satset så mye på klubben opp gjennom årene, at de ikke vil gi seg så lenge helsa holder.

Det har vært en spennende tid med mange utfordringer. Det har vært av avgjørende betydning at vi har hatt så mange medlemmer som har ofret så mye for klubben, som kjenner historien, teknikken og rutinene. Men det har dessverre ikke gitt rom for unge krefter til å ta over. Nå er det mindre maritimt miljø i Oslo, det er få mekaniske verksteder med fagfolk på det området. Samfunnet har blitt mer individualistisk og sansen for dugnad er mindre. I tillegg kommer det stadig flere byråkratiske pålegg som gjør det vanskeligere å drive skip på dugnadsbasis. Til alt overmål kommer også et moderne regelverk som gjør det umulig å beholde skipene i sin opprinnelige stand, og er til hinder for at man kan glede seg over å komme ut på sjøen og besøke ukjente kyster.



Arnold Lindner er kanskje den som har vært med lengst av de aktive. Han vet det som er verd å vite om maskinen, kjenner alle lyder og ulyder, smørepunkter og steder som må være under oppsikt. En av klubbens utfordringer er å ta vare på hans kunnskap og erfaring. Foto: Norsk Veteranskipsklub



Midtskipet skal bli hvitt og fint. Laila Andresen og Nik Rød i sving ved Lindholmen.



Arnold Lindner, Hans Zahl-Olsen, Gunnar Hjort og Oskar Joki merker opp nye plater til fyrdrøken, en kald 1. mai helg på Donsø.

Første halvår 1981 var «Børøysund» utenlands. I mer enn fem måneder lå hun på slipp på Donsø syd for Gøteborg, der nesten alle platene i akterskipet ble skiftet. Etter at det oppsto en uenighet med verftet, ble hun de siste ukene flyttet til Lindholmen inne i Gøteborg, der

maskinen ble rettet opp og justert, og andre avsluttende arbeider utført. Hver annen eller tredje helg gikk det ekspedisjoner med dugnadsfolk sydoover, og mye arbeid ble utført. Foreningens formann, Jon Schrøder, bodde på stedet mens arbeidene pågikk.

NVSK jubilerer



NVSK i jubileumsåret

Norsk Veteranskibsklub ble formelt etablert 14. mai 1964 og var således landets første organiserte fartøyvernforening. 50-årsjubileet skal feires 14. mai 2014 på Nordre Akershus kai med åpne skip, fjordtur, utstillinger, seminar m.m. og vi ønsker deg velkommen.

«Styrbjörn» og «Børøysund» er åpne for publikum fra kl. 11.00 med salg av kaffe og kaker m.m. Postkontoret på «Børøysund» er åpent, og utstillinger vil stå på kaia.

Åpne turer

I juni og august vil «Børøysund» seile 10 åpne 2,5-timers turer i indre Oslofjord.

Turene går på tirsdager og torsdager i tidsrommet 18.00–20.30 fra Nordre Akershuskai.

I tillegg til en hyggelig fjordtur med vårt veteranskip, vil det på hver tur, med unntak av turer med musikk, være inviterter foredragsholdere som forteller om et spesielt tema. Vi må ta forbehold om mulige endringer i programmet.

Billetter bestilles hos Berg Reiser-C&C Travel, tlf 23 27 26 18, e-post: post@bergreiser.com. Priser og andre opplysninger finner du på klubbens hjemmesider. Eventuelle ledige billetter selges ved landgangen før avgang.

Følg også med på klubbens hjemmesider i ny utforming, www.nvsk.no. Der finner du opplysninger om alt vedrørende jubileumsfeiringen.

Jubileumslotteri

Norsk Veteranskibsklub vil gi seg selv en gave i år: overskuddet fra et jubileumslotteri. Det er i alt 46 flotte gevinster. De fire største er kunstmapper fra foreningens tidligere kunstmappeprosjekt, videre et maleri av Karl Erik Harr og en rekke grafiske blad av kjente kunstnere. Loddene koster 50 kroner og kan kjøpes ombord eller ved henvendelse til klubben.

Men hvor skal båtene ligge?

Det er vel riktig å si at fartøyvernet har vært den viktigste utviklingskraften innenfor kulturminnevernet de siste par tiårene. Forståelsen for havets, båtenes og de maritime næringenes betydning for utviklingen av norsk kultur- og samfunnsliv har vokst, nok så motvillig riktignok, og hovedsakelig som et resultat av frivillig engasjement og uavlatelig tramping på forvaltningens ømme tær.

Tekst: Jo van der Eynden, Lindesnes Furmuseum, Foto: Arve Lindvig

Skip og båter blir sakte, men sikkert restaurert og settes i operativ stand, med den naturlige følge at nye behov oppstår: Midlertidige opplagsplasser under presenninger og i bortgjemte fjordarmer er ikke lenger nok. Skal samfunnet få nytte og glede av vår felles flytende kulturarv, må forholdene legges til rette på en ny og framtidsrettet måte. Skal de historiske skipene være en del av vår identitet, må de også få en framtrедende plass i våre omgivelser.

Men det viser seg at det ikke alltid er så lett. Omtrent hver eneste havneby (og hvilken by er ikke det i Norge?) har sine byutviklingsprosjekter i havneområdene. Havnefunksjonene flyttes

ut av sentrum, delvis som et resultat av internasjonale sikkerhetskrav om gjerder og låste porter mellom skip og omverden, og etter at biltrafikken har ligget som et piggrådgerde mellom gatelivet og kaikanten, vil byfolk ha kontakten med havet tilbake. Helst rett utenfor stuedøra. Det er gode penger i dyre leiligheter i forlatte havneområder nå for tida. Men å komme slepende med gamle båter i disse nye sammenhengene er ikke alltid like lett. Det er liksom blitt litt upassende med båter i boligfelt, selv om kaiene ligger der ubrukt.

Så der ligger vi altså, satt litt på spissen, med de verneverdige fartøyene våre, i et slags ingenmannsland mellom nye, usentrale og utilgjengelige

havneområder, og de gamle, sentrale, men dessverre ofte like utilgjengelige gamle havneområder. Og vi befinner oss plutselig i et nokså urent og uoversiktlig farvann hvor havnemyndigheter og reguleringsmyndigheter og vernemyndigheter og politikere av ulikt slag har mange planer og mener mye, men det er nokså sjeldent at de mener det samme, samtidig. Så hvor skal vi gjøre fast tampen?

Et skip er ikke en hjemløs fugl

Det er blitt sagt at et skip er et samfunn i miniatyr, og at det seiler i en liten verden for seg selv, hvor de interne forhold overskygger den ytre virkeligheten rundt. Men et skip er ikke bare et skrog og et mannskap på tur. Det er avhengig av mange forhold på land, for at det skal kunne fungere. Det er naturlige årsaker til at vi har hatt et sterkt fokus på båtene som verneobjekter, når vi har ønsket å synliggjøre den maritime

kulturarven. Vi har sett på ulike typer og bestrebet en form for representativitet både med hensyn til geografisk og funksjonell variasjon. Og det er viktig. Men vi kan ikke bare fokusere på båten som et isolert verneobjekt. Vi må også arbeide aktivt for å sikre verneverdige fartøyer en hensiktsmessig infrastruktur og verdige havneforhold som gjør at de kan framstå som viktige identitetsbærende kulturminner til glede for fagfolk og allmennhet.

Noen av oss hadde håpet at fartøyvernssentrene skulle bli en slags kulturinstitusjoner hvor man ikke bare holdt gammelt håndverk i hevd, men også aktivt la forholdene til rette for det frivillige fartøyvernet i form av delelager, materialbank, arkiv, bibliotek, lagerplass osv. Dessverre har utviklingen mer gått i retning av å rendyrke senterenes funksjon som halvkommersielle verft, enn som ressursentre for forvaltning og frivillighet. Det er kundeforholdet som



«Hestmanden» ruver i dokka på Bredalsholmen. Hvordan ville det gått med skuta hvis hun ikke kunne fått et slikt «langtidsopphold til pensjonspris»?

preger forholdet til omverdenen, men heldigvis tas håndverkskompetansen vare på og gjøres tilgjengelig gjennom tilskudd til fartøyene, samtidig som disse institusjonene også sørger for at viktig infrastruktur i form av slipper, dokkanlegg, kraner og lignende tas vare på og holdes operative.

Fartøyene som er under restaurering, eller bare ligger sikret i opplag, er ikke nødvendigvis noen attraksjon for de store folkemassene. Derfor vil det ikke nødvendigvis være mest hensiktsmessig å plassere disse sentralt i bybildet. De kan godt ligge litt «bortgjemt», men uten at det blir for upraktisk for dugnadsfolket. Havneforholdene må være egnet til å romme skrøpelige skrog, og helst med tilgang til lagerplass og verksteder på land, og gjerne ei kran på kaikanten. Slike lokaliteter finnes det en del av langs kysten, men eiendomsutviklerne lur i krattet her også.

De restaurerte båtene skal i de fleste tilfeller seile på en eller annen måte. Vi ønsker at flytende kulturminner skal være synlige på fjorden og i leia. Ofte vil det dreie seg om «opplevelsesturer» med passasjerer, og da bør fartøyene kunne ligge på et sentralt sted i bybildet, slik at det er lett for folk å komme til og fra. Dessuten må det være et mål å vise disse fartøyene fram som en del av bybildet og byens historiske dimensjon. Men det krever at det ryddes plass og reguleres til slik bruk av arealer som har stor kommersiell verdi og det ofte er kraftig konkurranse om. Et problem i denne sammenhengen kan også være at havnemyndighetene fortsatt fungerer litt som «stat i staten» i mange byer, litt på siden av det «vanlige» politiske og



Båtbygger Håkon Danielsen på Bragdøya driver skroget på risørskøyta «Pil». Driving av skrog og dekk er viktige vedlikeholdsarbeider.

administrative kommunale systemet. Å skape forståelse for at havnevesenet også har et ansvar for å bevare estetiske kvaliteter og den historiske dimensjonen i havnemiljøet er derfor svært viktig. Havnemyndighetene må både overbevises om at viktige historiske elementer i havnemiljøet må tas vare på, og om at flåten av vernede, istandsatte fartøyer nettopp vil kunne utgjøre en verdi og være en viktig miljøfaktor i mange av de byutviklingsprosjektene som realiseres i vår tid. Og en bør da selvsagt også ha tilstrekkelig kapasitet til å ta imot besøkende historiske fartøy på en anstendig måte som midlertidige attraksjoner.

Nettopp derfor bør heller ikke de vernede fartøyene betale havneavgift.

De er der som attraksjoner og for at samfunnet og allmennheten skal få gode opplevelser tilbake for de offentlige kronene som lagt inn i restaureringen. Det skapte stor ståhei i Kristiansand da havnevesenet forlangte kr. 100.000 i kaileie i året for å fortøye det nasjonale krigsseilermonumentet «Hestmanden». Saken ble tatt opp i bystyret og i havnestyret uten at de var villige til å gjøre unntak fra regelverket. De påsto faktisk at de ikke kunne gjøre unntak, selv om altså de allerede hadde gjort unntak for fullriggeren Sørlandet. Foreløpig er det så vidt jeg vet bare Bergen havnevesen som har gjort vedtak om at kulturhistoriske fartøyer med vernestatus skal slippe å betale havneavgift.

I sentrum vil det også ofte være vanskelig å skaffe nødvendig lagerplass og verkstedsfasiliteter. Noen steder er en så heldig at en har historiske, verneverdige

bygninger i havneområdet som kan utnyttes til slike formål, men ofte er det sånn at slike bygninger forsvinner litt for raskt etter hvert som boligområdene kryper nærmere kaikanten. De som fortsatt består vil ofte være dyre og fartøyvernet er sjelden særlig betalingsdyktige leietakere på ren kommersiell basis. Så derfor må kanskje opplagshavnene også fungere som et slags «bakland» for de operative fartøyene?

En museumshavn, hva er nå det?

Oppi mitt hode består en museumshavn nettopp av de elementene som er nevnt over: Lokalteter og fasiliteter for lagring av utstyr, vedlikehold og reparasjon av fartøyene. Hensiktsmessig opplagsplass for fartøyer under restaurering, hvor forholdene er lagt til rette for at frivillige kan engasjere seg og få noe igjen for det. Og utstillingshavn



Skur 6 på Tolddokka i Kristiansand, et eksempel på hva fartøyene trenger. Her er det tilsynelatende enkelt, siden vernemyndigheter både til lands og til vanns er enige om bevaring.



Bredalsholmen: teknisk kulturminne, fartøyvernssenter og veteranbåthavn. Lun havn, god plass, men ikke spesielt godt tilgjengelig for publikum.

rettet mot publikum, hvor de historiske klenodiene kan beskues fra kaikanten og kafebordene, og hvor et interessert publikum kan komme om bord på besøk eller være med på tokt når fortøyningene slippes.

Flere planer for museumshavner har vært presentert de siste årene, blant annet i Oslo, Kristiansand og Bergen. Men foreløpig har det vært mer fagre drømmer enn konkrete vedtak. Det virker som om det er Bergen som tar utfordringen mest på alvor, men det er Kristiansand jeg for min del kjenner best til.

Her har arbeidet med prosjektet «Porto Franco – Kristiansands kulturelle frihavn» strukket seg over (alt for) mange år, uten at det ennå er kommet særlig mye konkret ut av det. Prosjektet var først en del av Riksantikvarens verdiskapingsprogram og en utredet

ulike alternativer for å dekke det lokale fartøyvernets behov. Kristiansand er jo begavet med en av landets flotteste flåter av verneverdige skip, som blant annet består av fullriggeren «Sørlandet», dampskipet «Hestmanden», hurtigruteskipet «Sjøkurs», forsyningsskipet «Gamle Oksøy» fra fyrvesenet, flere losbåter, fiskeskøyter i ulike årganger og mindre båter av mange slag. Byen har et meget aktivt maritimt frivillig miljø, vi har et fartøyvernssenter og et museum som lengter etter sjøen. Så alt skulle vel ligge til rette for å få til noe stort?

Vel, noe blir det, men det tar tid. Lang tid. Vest-Agder-museet utvikler museumshavn i Nodeviga på Odderøya, men den vil ikke kunne ta fartøyer over skøytestørrelse. Forhåpentlig vil det imidlertid komme et helt nytt, moderne formidlingsbygg her om ikke alt



Siden 2008 har Kystverket hatt sitt etatsmuseum, Norsk Fyrmuseum, på Lindesnes fyr. Det er et nettverksamarbeid mellom flere museer som skal dekke etatsens historie. I tillegg er mange gamle fyr vernet av Riksantikvaren og i bruk til nye formål, driftet av ideelle foreninger. «Gamle Oksøy» var et av de mange fartøyene i Fyrvesenets vedlikeholds- og forsyningstjeneste. Nå er hun et flott bindeledd mellom fartøyvern, teknisk kulturminnevern og kystkulturvern. Her ligger hun ved den lille brygga ved Songvår fyr i Søgne, men hvor skal hjemmehavnen være?

for lenge. Byen skryter av å være en betydelig havneby, både historisk og i nåtid, men plass til fire større, historiske fartøyer i sentrum har de ikke. I alle fall ikke foreløpig. Og de er ikke villig til å frita historiske fartøy for havneavgift. Slik det ser ut i dag, går det mot at opplagshavn for fartøyene blir i tilknytning til fartøyvernsenteret på Bredalsholmen, noe som vil være en god løsning. Foreløpig vil dette også bli hjemmehavn for de større båtene. Området eigner seg imidlertid ikke særlig godt som visningshavn. Det ligger usentralt til i forhold til byen, men dette kan kanskje lettes på ved å opprette båtforbindelse til byen og Nodeviga. Verre er det at

dokkanlegget er innegjerdet av sikkerhetsmessige grunner, og derfor ikke tilgjengelig for publikum etter arbeidstid. Derfor har en ikke helt gitt opp tanken om en plassering av de større historiske fartøyene sentralt i bybildet – i alle fall om sommeren. Men når slike tanker fremmes er en straks viklet inn i tunge, langsiktige planprosesser som kommunedelplan for havn og kommunedelplan for kvadraturen (sentrum). Og slike prosesser tar ikke bare lang tid. Det er mange interesser på banen og vi – gamle båtene våre – blir lett sett på som små og perifere, og en potensiell utgiftpost.

Så det kan synes både sendrektig og bortimot håpløst. Men vi gir oss ikke!

Gammelredaktøren ser tilbake

Hvem har preget Dampskibsposten gjennom 20 år?
Hvem har vært redaktør eller medredaktør for mer enn 60 utgaver?
Det er Thor Hansen det.

Thor Hansen intervjuet av Georg Jensen

Hva eller hvem er det som har gjort bladet til det det er i dag? Moderne data- og trykkes teknologi er et svar, bidrag fra interesserte lesere et annet. Det viktigste tror jeg likevel er mine redaktørforgjengere. De første startet med «lavteknologi» og en utgave i året. Da Thor gikk fra borde var Dampskibsposten blitt et etablert og anerkjent medlemsblad for flere foreninger. Bladet vi har i dag er altså i stor grad hans fortjeneste.

Hvordan startet ditt redaktørvirke?

Min forgjenger, Arne Drage, arbeidet i Fernley & Eger. De hadde en periode planer om å leie de tre store skoleskipene og sette dem inn i cruisefart i Amerika. Til markedsføringen ville de få bygget modeller av skutene. Slik møttes jeg som modellbygger og Arne som rederiets mann. Selv om det ikke ble noe av skoleskips cruisene, ble det noe av vennskapet

mellom oss. Etter en stund fortalte han om sin hobby med gamle båter, og om sitt verv som redaktør. Dette med presse og trykkeri var jo en del av mitt fagfelt, så jeg ble raskt trukket med i arbeidet. I en del år var jeg medredaktør før Arne trakk seg og jeg fikk hovedansvaret.

Hvordan startet samarbeidet med de andre klubbene?

Det er jo slik at originaler, slike som oss, treffes og prater om felles interesser; slikt smitter. Særlig var det nær kontakt mellom Veteranskibsklubben og miljøet i Bergen. Det var jo klubben i Oslo som formidlet «O. T. Moe» hjem til Bergen. Arne var vestlending selv og hadde mange forbindelser. Veien var altså ikke lang til et felles medlemsblad. For oss var det også en stor fordel at flere var med på å dele utgiftene.

Hvordan rekrutterte du medredaktører?

Det var ikke vanskelig. Jeg fikk tips om noen skriveføre, og når jeg ringte, førte det til ja-svar og hyggelige samtaler. Slik bygget vi opp redaksjonen, hver dekket stort sett sitt område eller sin klubb.

Hadde du skribenter som regelmessig leverte stoff?

Jostein Sørensen var en trofast bidragsyter med sine «Prospektkort». Der var et postkort med bilde av en kjent båt utgangspunkt for en artikkel om skuta. Erik Steen skrev også regelmessig, selvfølgelig om «Styrbjørn», men også om andre båter han kjente. Vi må selvfølgelig ikke glemme Bård Kolltveit. Hans tegninger finner vi på

en rekke av omslagene, og inne i bladene bidro han ofte. At han var venn og sambygding med Arne var nok medvirkende til at han kom med.

Harald Sætre fra Bergen var også en viktig medspiller, både som fotograf og medredaktør.

Gode minner?

Det er mange. Noen jeg husker med spesiell glede er to turer, en med skoleskipet «Sørlandet» til New York for å presentere cruiseplanene, og en med «Børøysund» til Nordnorge under skutas hundreårsjubileum. Det å være med i miljøet var alltid hyggelig, enten det nå var på turer med «Børøysund» og «Styrbjørn» eller på klubbens julebord.



Thor i arbeid med modellen til Peder Karlsen. Den er svært lik firemastet bark «Leif Gundersen» av Porsgrunn. Skipet ble oppkalt etter rederen, fattiggutten som bygde seg opp fra intet, til å bli en av Nordens største seilskipsredere.

En del av forberedelsene til et intervju er å finne ut mest mulig om den som intervjues. I våre dager vil det si å «google» vedkommende. Da finner jeg bilder og fyldige omtaler både fra NRK Telemark og avisene i Porsgrunn og Skien. De forteller at det å bygge skipsmodeller er noe Thor lever for. Arbeid i avstrykkeri var for å få noe å leve av. Redaktørgjerning i Dampskibsposten og avisartikler og bøker om maritime emner synes å være sidegrener av hovedinteressen: skipsmodellbygging. Googlingen gir også noen spørsmål du må svare nærmere på:

Hvor mange modeller er det blitt?

Jeg har bygget 61 modeller, men har nok restaurert mange flere. En av dem som har fått mest oppmerksomhet er vel den av «Blücher» som står på Oscarsborg. Den er mer enn to meter lang, det var så vidt vi fikk den ut av verkstedet. Et annet spesielt oppdrag var å sette i stand modellen av kongeskipet «Norge». Den fikk kong Haakon til sin 75-års dag, siden originalen fremdeles lå ved verft i England. Da jeg fikk hånd om den, lå den nedstøvet og skadet på loftet på Slottet.

En modell jeg føler spesielt for, er den av D/S «Kings County» av Bergen. Far var lettmatros ombord da skuta forliste på Canadakysten 11. desember 1936. Far reddet hele mannskapet ved å svømme gjennom brenningene inn til land med en line. Til den ble det festet et tykkere tau som han halte i land og på den måten greide hele mannskapet å redde seg fra det synkende skipet. Modellen bygget jeg i ærbødighet for fars dåd.

Hva er Gullklumpen?

Her i byen har vi noe som heter Porsgrunnsklubben. Den arbeider for å

gjøre byen og byens historie kjent. Den deler også ut en pris, «Gullklumpen» til dem som setter Porsgrunn på kartet. Jeg fikk prisen for 2013 for modeller jeg har bygget og for artikler og bøker jeg har skrevet om lokal skipsfart. Det var en stor heder.

Det sto også noe om en modell av en stor bark?

Det er skroget til en skipsmodell som Porsgrund og Omegns Sjømandsforening, via mange tilfeldigheter, fikk i gave for noen år siden. Det er bygget av skipstømmermann Peder Karlsen fra Porsgrunn. På frivaktene bygget han, med stor nøyaktighet, det som skulle bli en 4-mastet bark. Han seilte med flere båter, og hadde skroget med seg i en stor kasse. Det uvanlige ved den er at den er bygget i stål, blikkplater som er skåret til, formet og klinket sammen, akkurat som på originalen. Mannen ble etterhvert syk og mønstret av, uten å få fullført arbeidet. Det har jeg nå gjort, og modellen har fått en sentral plass i Sjømandsforeningen.

Hvilket kirkeskip er det du bygger på?

Den gamle kirken i Porsgrunn brant for tre år siden. Da forsvant også kirkeskipet, bygget i 1844 og et av de største i landet. Det restaurerte jeg for 30 år siden. Da målte jeg det opp og fotograferte det på kryss og tvers. På den måten er jeg vel den som vet mest om det vi mistet. Derfor er vel jeg også den nærmeste til å gjenskape kirkeskipet «Haabet». Nå har jeg lyst, nå har jeg helse og nå har jeg tid. Derfor har jeg satt i gang, uten noen bestilling, uten noen oppfordringer. Men jeg vet at mange setter pris på initiativet.

Her ter altså Thor seg som en ekte

fartøyverner. Han ser et behov og setter i gang. Om noen år kan vi forhåpentligvis beundre innsatsen hans, hengende fra taket i en ny kirke.

Thor er ved å trappe ned. Redaktør-

gjerningen er overlatt til andre, og seilbåten er lagt ut for salg. Derved har modellbyggingen blitt det sentrale. Det er også et viktig felt i arbeidet med å bevare våre maritime tradisjoner.



Dette er fartøyvern i praksis. Det er dei mange medlemmene som gjennom sin dugnadsinnsats gjer det mulig å ta vare på og å driva veteranbåtene. Her er Harald Kvarme og Birger Sætre i ferd med vårpussen på «Granvin» i Dåfjorden tidleg på 1990-talet.

I mange år var Harald Sætre medredaktør, med det som foregikk av fartøyvern på Vestlandet som sitt hovedfelt. Han har vært med i arbeidet med restaurering og bevaring av «Stord I» helt fra båten kom til Bergen i 1981, så han har over 30 års fartstid denne bransjen, bl.a. som tillitsvalgt i Veteranskipslaget Fjordabåten i mange år. I 2010 utkom hans bok om arbeidene med «Stord I»

og «Granvin». Så var han redaktør for den store jubileumsboken om «Stord I» i 2013. Han har videre skrevet artikler i lokalaviser, maritime blader etc. om verdien av det frivillige fartøyvern. I tillegg til redaktørarbeidet er hans bilder et viktig bidrag til å heve kvaliteten på Dampskibsposten. Vi bringer et av dem her, så vidt vi kan se en ypperlig illustrasjon av frivillig innsats i fartøyvernet.

Båten

- Norges nasjonsbygger

Vi feirer 200-års jubileum i år, med mange arrangementer, spredt over året og over landet. Kystkulturen og fartøyvernet vil også være med, og vårt hovedarrangement blir landsstevnet i Oslo 17. – 20. juli, utpekt av Stortinget til et av de viktige offisielle arrangementene som representerer det offentlige Grunnlovjubileet.

Tekst: Christian Fr. Wyller (om konvoien) og Rolf Nordby (om stevnet)

Grunnlovskonvoien

Som opptakt til landsstevnet arrangeres det en konvoi som skal gå fra Florø 5. juli og med ankomst til Oslo 17. juli. Bak dette arrangementet står Norsk Forening for Fartøyvern og Forbundet Kysten. Veteranskipene skal slutte seg til konvoien etterhvert som den passerer hjemmehavnen. Det arbeides godt med å lage arrangementer av maritim karakter i de besøkende byene, så her blir det nærmest et landsstevne kysten rundt, med svært mange besøkende. Når dette skrives er ikke alt på plass, foreløpig er det påmeldt over hundre fartøyer og her er en kort oversikt over det som skal skje:

Konvoien starter i det små i Florø. Hit kommer det skip lenger nordfra, blant annet har «Sjøleik» fra Finnmark og «Faxsen» fra Bodø meldt sin ankomst. Her burde også «Atløy» vært

selvskreven, men den er dessverre ikke påmeldt (enda). Første etappe går til Bergen der blant andre «Granvin» vil slutte seg til. I Bergen vil også «Nordstjernen» starte et cruise: Den nyoppussede hurtigruteveteranen tar med seg passasjerer til Oslo og følger en litt annen seilingsplan enn konvoien. Men samseilingen inn til hovedstaden den 17. juli blir den selvsagt med på.

Fra Bergen går turen videre 7. juli. Først til Bekkjarvik i Austevoll og deretter til Haugesund og Stavanger der det er ankomst 9. juli. Her blir det flere arrangementer og to av de største veteranskipene slutter seg til konvoien når den drar fra oljebyen: «Rogaland» og «Sandnes». I Kristiansand er skipene på plass 12. juli og reiser derfra to dager senere. Herfra skal «Hestmanden» delta i konvoien på sin spesielle måte;

den skal slepes av «Skilsø». Sistnevnte het tidligere «Titan» og har hatt en lang karriere som slepebåt på Bergen havn med tre hvite ringer på skorsteinen.

Mandag 14. juli kommer konvoien til Risør og da har den nok vokst til en armada av tradisjonsbåter som lokalavisen her skriver. Risør arrangerer som kjent den årlige trebåtfestivalen og sammen med andre kystkulturinteresserte, vil de sikkert sørge for et vellykket arrangement. Når konvoien forlater den hvite by ved Skagerak, vil også redningsskøyta «Risør II» være med, og fra Langesund vil den få selskap av «Langesund». Sistnevnte er den eldste av disse skøytene – bygget i 1893.

Siste stopp før Oslo er Sandefjord (15. juli) og Horten (16. juli). I Horten holder kongesjaluppen «Stjernen» til – bygget i 1899 for kong Oscar II og den blir selvsagt med videre. Fra disse to byene vil det bli en rekke andre båter – fra ulike steder på Østlandet kommer store og små båter som møter konvoien og blir med de siste etappene. «Børøysund» og «Styrbjørn» vil møte konvoien når

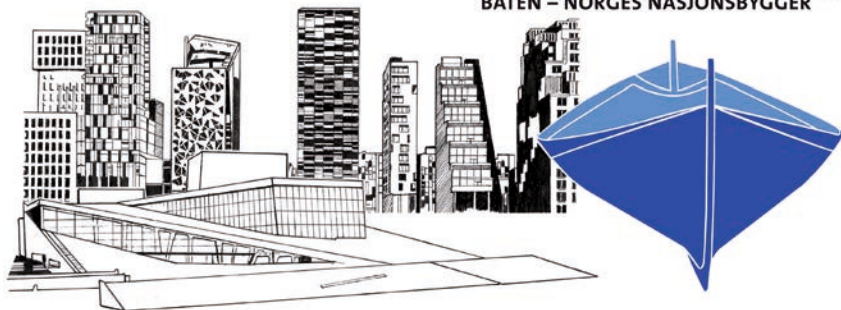
den samles i Oslofjorden og seiler inn til Bjørvika sent på ettermiddagen den 17. juli. Dette blir det den største mønstring av veteranskip som noengang har vært på besøk i hovedstaden.

Konvoien markerer også opptakten til Forbundet Kystens landsstevne og de har også et annet spesielt arrangement for publikum: Gjennom de mange kystlag skal det samles inn 200 årer som det kan skrives en egen hilsen på – en hilsen til landsstevnet fra hele Kyst-Norge. Disse årene skal kunstneren Hroar Hesselberg bruke til en installasjon som skal settes opp like ved Operaen i Bjørvika. Årestafetten er allerede i gang. Klokka tre om natten 20. mars leverte Kjøllefjord kystlag den første åren til mannskapet på hurtigruten «Lofoten», og samme kveld ble den levert til mannskapet på «Sjøleik» i Tromsø. De gav den videre til «Faxen» i Bodø som vil bringe den til Florø og Oslo.

Har du ikke planlagt noe spennende i sommerferien enda? Da er du heldig – det er bare å sette av ukene 28 og 29 til årets veteranskipsarrangement!

Forbundet KYSTENS Landsstevne Oslo 2014

BÅTEN – NORGES NASJONSBYGGER



Velkommen til Oslo

For oss som arbeider med kystkultur og fartøyvern innerst i Oslofjorden er det gledelig at Forbundet Kysten har valgt å legge sitt landsstevne til Oslo, for første gang. Denne rikshovedstaden er ikke det en umiddelbart forbinder med kystkultur, men byen har en tusenårig historie som havn og sjøfartsby, med en omfattende maritim lokaltrafikk og med en fjord der mange har livnært seg av fiske. (visste dere f.eks at fasjonable «Dronningen» i Frognerkilen ikke har noen majestetisk opprinnelse, men at navnet kommer av at den ligger på et skjær der fiskere «drottet» garn?). Denne historien ivaretas av bl.a. Oslo Maritime Kulturhavn, som disponerer kai og havneskur på Nordre Akershus kai, ved Rådhusplassen og under de gamle festningsmurene til Akershus slott. Oslos indrefilet. Herfra formidles den maritime kulturarv med blant annet kurs, seminarer og fjordturer for publikum med gamledampen, «Børøysund». Oslo Havn spiller med på laget, arrangementet Havnelangs samler mye folk som får innblikk i havnas historie og daglige aktivitet, og den kulturminneplanen de har fremlagt for havna er prisverdig. Oslo fortjener virkelig å få tillagt seg et landsstevne!

Vi har valgt å legge stevnet til Bjørvika, med den landbaserte aktivitet på Sukkerbiten. Et kaiområde utenfor Operaen og ved utløpet av Akerselva. Vi disponerer også Langkaia og Revierkaia på vestsiden av Bjørvika, samt den flotte havna langs Akerselva.

Her er det spennende omgivelser med kontraster, noe vi viser i vår logo med en tradisjonell Osolver med Oslo Opera og

Barcode-bygningene i bakgrunnen. Innerst i Bjørvika lå middelalderens Oslo, med sin primitive brygger. Vi ser opp til middelalderparken med sine ruiner av Mariakirken og St. Halvardskatedralen. I Ekebergåsen kneiser den borglignende Sjømannsskolen, sørgelig nedlagt som de fleste maritime skoler i Norge. På den andre siden av Bjørvika ligger det gamle Christiania, med sin kvadratur og de gamle eksotiske havnene, Børkehullet og Sadelmakerhullet med sine kaffestuer og brennevinskneiper. Der disse lå ruver nå Oslo Havnelager, en gang Nord-Europas mest voluminøse bygning.

Området der Sukkerbiten og Operaen ligger het Nyland, rett og slett fordi det nettopp var nytt land. Derav også navnet til Nyland mek. Verksted som lå her, nedlagt i 1971. Sjøen gikk tidligere helt opp forbi Sentralstasjonen, men avleiringer fra sagbruksvirksomheten i Akerselva og aktiv utfylling flyttet byen utover i Bjørvika. Her lå engang «bordtomtene», med pirer og kanaler for en stor utskipning av trelast til Europa. Denne lukrative virksomhet fikk en brå slutt med en fatal brann bare fem år etter 1814. Senere la hovedbanen beslag på store deler av området – og i dag er det Operaen og Barcode som dominerer bildet. Sistnevnte omstridt, elsket og hatet. Men med det lille tankekor at byggingen av dette kjempekomplekset ble usatt i et år da det ble funnet rester av gamle båter i grunnen. En rekonstruksjon av en av disse, Norsk maritimt Museums «Vaaghals», vil være en av hedersgjestene ved stevnet.

Midt i alt dette har vi utløpet av Akerselva. Flytende kulturell industri-



Slik så det ut i Stavanger under Norsteam i 2008. La oss gjøre årets stevne til et like flott arrangement som vi har opplevet i vestlandsbyene de siste årene. Derfor: Gå mann av huse, inviter med familie, venner, naboer, kolleger og andre til en hyggelig folkefest. Foto: Harald Sætre.

historie, en smilerynke i byen med landets flotteste turvei! (Min oppfatning, sikkert like omstridt som Barcode).

Og det kommer mer nytt rundt Bjørvika, området er delvis en enorm byggeplass. Her blir det Lambda med Munchmuseum, Deichmanske bibliotek og en fjordby med tusenvis av leiligheter med orkesterplass til sjøen. Mye kan sies og menes om disse planene og utbyggingen (blant annet at det lages kaier som ikke er «designet» for båter), men dette kan kanskje utstå til området er ferdig?

Mannskapene på de gjestende båter vil komme til et landsstevne i annerledes omgivelser enn de er vant til. Bjørvika slik den er nå kan neppe kalles en idyll. Men spennende er det her!

Det viktigste med et slik stevne er imidlertid ikke havna og byen som be-

søkes, med de båter og personer som kommer. Og den aktivitet dette stevnet skal fremme.

Vårt motto for stevnet, Båten – Norges nasjonsbygger er ambisiøst. Og dette skal vi bevise for publikum og media gjennom formidling av våre båter og den maritime historie. Gjennom besøk om bord, utstillinger, foredrag og turer med gamle veteranfartøy. Vi skal gjenåpne den gamle Pappabåt-trafikken med passasjerbåter i de gamle rutene fra 1914, til Vollen, Nesoddlandet og Bundefjorden. Det blir en rekke interessante foredrag, bl.a. om krigsseilerne, ved Jon Michelet. Barna vil også få sine aktiviteter, det blir konserter, regattaer og hyggelig steder der en kan møtes, med god mat og drikke.

Stevnet er åpent og gratis for publi-

kum, en seier for formidlingen, om enn et nederlag for stevnets økonomi. Noe vi ikke tar her.

Vi tror at dette blir det største stevne med historiske båter i Norge noensinne. Vi håper på ca 350 fartøy til Oslo. Denne gangen har nemlig Forbundet kysten trukket Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) inn som samarbeidspartner.

Dette gir en adskillig større bredde på båttyper og antall enn det som er vanlig ved slike stevner. Vi kunne ramse opp en lang liste med interessante besøkende båter fra nær og fjern, men her vil vi heller anbefale å gå inn på stevnets nettside, kyststevne2014.no, hvor det til enhver tid ligger oversikt over påmeldte båter.

Men vi kan ikke unngå å nevne at «Hestmanden» skal slepes fra Kristiansand til Oslo i forbindelse med stevnet. At dette riksklenodiet kommer anser vi som en begivenhet i seg selv, og et løft for hele fartøyvernet. Et minnesmerke over krigsseilerne, siste skip igjen av Nortraships flåte, kanskje det siste skip i verden som har seilt i konvoifart under to verdenskriger. Den skal ligge midt i kameralinsen for NRKs sommeråpent fra Operataket. Mon tro om de denne gangen klarer å fjerne fokus litt fra kjendisfjesene og over på unik maritim kulturhistorie.

Arrangør for stevnet i Oslo er Kystlaget Viken. Imponerende av et lite kystlag å påta seg et så stort arrangement. Men de har klokkelig sørget for gode



Visst skal det fotograferes, når det er så mange fine motiver. Her er en liten kar i sving under et tidligere båtstevne i Oslo.

samarbeidspartnere og sørget for en stor stab av frivillige til å hale dette i land. For selv om Oslo Kommune har bevilget midler, Oslo Havn stiller kaier, strøm og vann til fri disposisjon, og HAV Eien-dom, som eier Sukkerbiten har engasjert seg positivt, så er det den frivillige innsatsen med tusenvis av dugnadstimer som er helt avgjørende for at vi skal klare et så stort arrangement. Og frivilligheten er vi kjent med, både i kystkulturen og i fartøyvernet.

Velkommen til Oslo til publikum og alle besøkende mannskaper.

Kystkultur festival

Forbundet KYSTENS landsstevne 2014

17.-20. juli 2014

Bjørvika

I fire dager vil Oslo ose av kystkultur.
Over 300 historiske skip og båter
fra hele norskekysten, Norden
og Europa vil fylle Bjørvika
med levende historie.

Konserter, utstillinger,
båtbygging, maritimt
håndverk, turer med
dampskip, regattaer,
foredrag og god mat.
Program for barn og
voksne.

Arrangører



www.kysten.no

www.kyststevnet2014.no

Medsellere

Osloregionen Kystlag - Nordmark Kystvernsenter og tilreisende - Trondheim museum/Westvoldsmuseet - Marint Kystens arkiv - Kystbygga velverksbibliotek - Gullfjelletsmuseet - Oskervikskjæret
Lindheimskjæret - Lingsund Kystlag - Vikarviken Kystlag - Vest Agder museum - Nordbygdsmuseet på Hvaler - Hvaler - Rindalsholmen Museum - Gullfjelletsmuseet - Østfold Kystlag - Sjøfartsmuseet - Hvaler Kystlag
Fagerberg Kystlag - Lillesand Lillesand Fortmuseum - Nordmøre Kystlag - Nordmøre Museum - Sjøfartsmuseet på Hvaler - Hvaler - Rindalsholmen Museum - Gullfjelletsmuseet - Østfold Kystlag - Sjøfartsmuseet - Hvaler Kystlag

Hestmanden

– Norges Nasjonale Krigsseilermuseum

«Hestmanden» stiller i en klasse for seg blant veteranskipene. Både som «uteseiler» under to verdenskriger, og som bindeledd langs hele kysten. Etter det som et dyrekjøpt lærestykke i fartøyvern.

Tekst og foto: Kjell Abildsnes – styreleder i Stiftelsen Hestmanden

Hestmanden har nå fått hjemmehavn i en fint maritimt miljø på Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter i Kristiansand. Her ligger båten trygt og blir godt tatt vare på. Som styreleder er min beundring for og takk til Hestmandens venneforening ubegrenset. Riksantikvar Holme har gitt uttrykk for at norsk fartøyvern er totalt avhengig av aktive venner. Dette kan ikke sies for ofte.

Derfor er også mitt første utsagn som styreleder: «Hestmanden» trenger venner, mange venner, alle type venner, særlig unge venner, venner i inn- og utland, og ikke minst økonomiske venner, som vi i dag mangler.

Den 11. mars hadde «Hestmanden» fint besøk av Stortingets kulturkomite, og vi fikk anledning til å informere komiteen om status i arbeidet med å restaurere «Hestmanden» slik at Norges Nasjonale Krigsseilermuseum endelig kan åpnes. Vi ga noen innspill til komi-

teen, som vi håpte medlemmene ville følge opp:

1. Stortinget bevilget i 1995, etter forslag fra representantskapet, 5 mill. kr. til oppstart av arbeidet med restaurering av «Hestmanden». Etter den tid har saken blitt liggende. En lovet bevilgning på 6 mill. kr fra Kulturdepartementet er enda ikke utbetalt. «Hestmanden» fikk ikke noen egen bevilgningspost i 1995 og utgiftene er belastet Riksantikvarens ramme til fartøyvern. Dette burde ikke skjedd, og vi etterlyste hos Stortingskomiteen en egen Stortingsmelding om ambisjonsnivå og forutsigelse av bevilgninger til Norges Nasjonale Krigsseilermuseum. Det kan ikke være riktig at ytterligere istandsetting og vedlikehold av «Hestmanden» skal belaste rammen til Norges omfattende og store fartøyvernflåte.

2. Det er til nå brukt cirka 110 mill. kr på restaurering av «Hestmanden». Det mangler 30 mill. kr på å full-

restaurere skipet slik at det kan seile for egen maskin. Det gir ingen mening å etablere krigsseilmuseet i et skip som bare skal ligge ved kai i Kristiansand. «Hestmanden» er hele Norges skip og må kunne seile langs kysten.

3. I fjor kom forsvarsministeren med en offentlig unnskyldning til krigsseilerne for den norske statens lunkne anerkjennelse av deres innsats. Greitt nok, men hvorfor bladde hun ikke opp 30 mill. kr, slik at Norsk Krigsseilermuseum kunne bli gjort ferdig?

4. Det viktigste som mangler ved «Hestmanden» er restaurering av maskinen. Vi er i gang med å sette i stand donkeykjelen slik at vi får varme, lys og ventilasjon i skipet. Dette skal være klart til Osloturen til sommeren. Arbeidet er ikke fullfinansiert, men vi må bare satse. Det haster. Hovedmaskinen bør vi komme i gang med til høsten og vi holder på med å kalkulere hvor mange millioner vi trenger for å starte opp. Jeg drømmer om en tur for egen

maskin til Stokmarknes i 2015, 70 år etter krigens slutt.

5. 223 krigsseilere fra hele verden var tilstede da «Hestmanden» ble nydøpt i Kristiansand 22.11.2011 med kong Harald tilstede. Det var en stor dag for krigsseilerne, men ikke minst oss andre som fikk oppleve hva dette betydde. Norge dekket opphold og reise og alle fikk hilse på og fikk personlig takk fra Kong Harald. Så mye og så lite teller!

Det ble gjort mange intervjuer og tatt mange bilder, som vi etter hvert skal fylle «Hestmanden» med.

«Hestmanden» skal til Oslo i 2014 for å delta i grunnlovsjubileet. Nå er sletpet i orden, så fra 17. – 20. juli vil «Hestmanden» ligge ved kai vis-a-vis Operaen og være åpen for alle. Hvis vi rekker det vil skipet være fylt med krigsseilere og deres historier. Det blir seminarer og debatter om bord.

Vi skal åpne Norges Nasjonale Krigsseilmuseum om bord i «Hestmanden» i jubileumsåret 2014.



«Hestmanden» i vinteropplag i Marvika utenfor Kristiansand

Minner fra 45 år tilbake

Av Harald Lorentzen

Julen 1968 ble spesiell for oss unge «båtologer». Vi hadde hatt møte i Norsk Veteransklubb om bord i den gamle Nesoddbåten «Oksvald» ved kai i Oslo. Vi hadde besluttet å prøve å få kjøpt dampskipet «Børøysund» som lå i Melbu i Nordland. Som de fleste kjenner til gikk dette i orden takket være rederiet Fred Olsen & co i Oslo.

Ut på våren 1969 måtte vi få en oversikt over det som fantes om bord i «Børøysund». Min gode venn og medlem av klubben - Torgeir Svendsen og jeg ble sendt nordover. Vi tok toget til Bodø og entret gamle «Håkon Jarl» for ferden videre til Stokmarknes. Vi slingret oss fram og da vi på kvelden passerte Raftsundet og ville ut for å se hvor gamle «Nordstjernen» hadde forlist, ja da så vi bare inn i en kraftig snøtykke. For oss «søringer» var det et utrolig syn som møtte oss da vi kom til Stokmarknes, midt på natta var kaia full av folk, ja når hurtigruta kom så møtte folk opp. Dagen etter ble vi hentet på hotellet og vi kjørte til Melbu der «herligheten» lå. Vi

fikk både mat og drikke på maskinist-skolen og besiktiget båten - for det var jo det vi skulle. Alt av utstyr om bord ble notert ned slik at vi hadde materiale om «Børøysund» når vi kom tilbake til klubben.

Vi ville naturlig nok få mest mulig informasjon om det nyinnkjøpte veteranskipet «Hyma», senere omdøpt «Børøysund» når vi kom tilbake. Vi hadde sporet opp at skuta figurerte i en norsk film «Andrine og Kjell». Vi henvendte oss til NRK og fikk se klippet hvor båten kommer til kai i denne filmen (hvorfor NRK husker jeg ikke nå).

Reisen nedover er behørig dokumentert, men en liten historie om da båten kom til Oslo hører med.

Vi ville invitere pressen med fra Drøbak til Oslo og vi måtte jo ha noe å servere. Det ble bestemt at vi skulle servere lapskaus og det var restaurant Najaden som skulle lage denne. Det hører med til historien at både Torgeir Svendsen og jeg var ansatt på Norsk Sjøfartsmuseum hvor jo restaurant Najaden lå. Men å få



Harald Lorentzen inspiserer «Hyma» i Melbu

den store 10 liters kjelen med lapskaus til Drøbak ble en prøvelse for sjåføren. Den store kjelen full til randen med lapskaus ble plassert i bagasjerommet til far til en drosjesjåfør på Nesodden. Aldri har vel en mann kjørt så pent og bremset så forsiktig som han på denne turen ut til Drøbak.

Selv var jeg ikke med på turen fra Melbu til Oslo på grunn av at det skulle skje en vielse 10. mai 1969, en vielse jeg var en del av. Men jeg ville jo være med fra Drøbak til Oslo, så min nygifte kone og jeg hadde derfor vår bryllupsreise med veteranskipet «Børøysund», denne kvelden i mai. Hva gjør man når en gammelt skip får noen små problemer? På vei innover gikk akterlanteren i svart. Her var det bare å improvisere, vi fant et stearinlys, puttet det ned i lanternen og tente opp.

Det første året skjedde det også mye rart, en sint maskinist som tok skiftenøkkelen og løp etter skipskontrollens mann da han ble for ivrig i tjenesten var en av opplevelsene. Vi lå jo på Frogner-

stranda utenpå det gamle skoleskipet «Trøndelag» ex Fosen sin flotte båt «Frøya».

Nå var det blitt kontor og marina i Frognerkilen. Skipet var jo rigget ned, men jeg husker den flotte trappen ned fra dekket til salongen nede, den var fortsatt inntakt da.

En ettermiddag vi skulle ha dugnad på «Børøysund» traff vi en del politifolk som spurte om de kunne få vente om bord hos oss. Naturligvis svarte vi ja. Det var også begynnelsen til slutten for den marinaen. Tyvgods var oppbevart om bord og det ble en stor sak av dette.

Mens vi lå på Frognerstranda kom NRKs reporter Leif B. Lillegaard om bord og intervjuet oss, det var muligens til et program om skip og sjøfart - tenk om det er arkivert?

I april 1970 sluttet jeg på Norsk Sjøfartsmuseum og fikk hyre på Nesoddbåtene igjen etter et opphold på 1 1/2 år, da ble det sammen med familie og barn til at man måtte prioritere, og epoken med «Børøysund» var over.

Motorseminar i Norheimsund

For mange er motoren sjølv hjarta i fartøyet, og for dei mest entusiastiske ligg også sjela der. Medan hjarteproblem er sterkt fokusert i helsevesenet har fartøyvernet kanskje hatt ein tendens til å finne enkle løysingar med meir eller minder autentiske erstatningsmotorar. For å løfte fram kunnskap og skape diskusjon kring dette var tema på årets fartøyvernseminar vedlikehald og antikvariske problemstillingar knytt til maskineri i verna fartøy.

Tekst: Geir Madsen. Foto: Hardanger Fartøyvernssenter

Om lag 30 fartøyvernarar og innleiarar møttes ved Hardanger Fartøyvernssenter ei helg i midten av mars for å lære meir om motorar. Fartøyvernskonsulent Karsten Mæhl såg til at me heldt styrefart gjennom seminaret.

Erik Småland frå Riksantikvaren hadde ei lærerik innleiing som (sjølv sagt) konkluderte med at motoren er ein sentral del i eit fartøyvernprosjekt. Eg oppfatta at Riksantikvaren vidare vil legge enda større vekt på autentiske motorar og teknisk utrustning for å skape korrekte tidsbilete. Utfordringane for å få til dette er mange, bl.a. at det er vanskeleg å få tak

i deler og færre har naudsynt kunnskap.

Dei neste innlegga var absolutt av folk som har kunnskap og som ser verdien av å formidle denne til andre. Som det gode eksempel var Sigvart Røyrvik frå «Arnafjord» invitert til å fortelje om deira arbeid og strev med å reparere ein original 40 hk Wichmann (Rubb) (2 X20 HK). Motoren blei tatt ut av båten når restaureringa starta for fem seks år sidan, og har sidan vore ein fin aktivitet på heimstaden i Sogn medan trearbeidet går sin gang på Hardanger Fartøyvernssenter. Røyrvik og Co har til og med fått produsert form for støyping av ein ny sylinder da det ikkje var håp for den gamle.

Denne forma kan leigast om andre skulle ha bruk for den. Røyrvik har vakse opp med motoren og kjenner den ut og inn. Ein annan med inngåande kunnskap om gamle båtmotorar er Torstein Randa frå Engøyholmen Kystkultursenter. Han viste korleis ein kan forlenge livet til gamle motorar ved å bygge dei om til ferskvasskjøling. Dette er berre ei «ytre» tilpassing som ikkje krev endringar på den originale motoren. Det høyrtes ut til at representantane frå Riksantikvaren også meinte at dette var ei akseptabel løysing. Sindre Nilsen frå Bømlo kystlag var innom både teknikk for restaurering av ein mindre semidieselmotor og meir generelt om mellomgenerasjonen av motorar frå Wichmannfabrikken, som for eksempel maskina om bord i «Folgefonn I», ein Wickmann 4ACA.

Andre del av seminaret var via korleis ein kan organisere kunnskapsbygging og kompetanse kring desse gamle motorane. Gunnar Holmstad frå Nordnorsk fartøyvernssenter informerte om arbeidet og erfaringane ved senteret som bl.a. har i oppgåve å jobbe med gamle motorar og teknisk utrustning til verneverdige fartøy. Senteret samlar på aktuelle motordelar og har gjennom åra restaurert ti semidieselmotorar. Nordnorsk fartøyvernssenter opplever at det i praksis er utfordrande å få god kontinuitet i drifta, som i stor grad er oppdragsbasert. Med større fokus på motoren som eit viktig element i fartøyprosjekta kan det nok hende at senteret i så måte kan sjå optimistisk på framtida.

Jan Willy Folgerø-Holm frå Veteranlaget Wichmann Wärtsilä på Bømlo presenterte spanande planar om etablering av eit motorsenter i miljøet rundt Wichmannfabrikken. Sjølv om motorfabrik-



Slike motorar var tema på seminaret. Denne skal om bord i «Folgefonn I». Den kjem frå «Samba» ex HSD ferja «Samband». Den er av same typen som stod om bord i «Folgefonn» frå 1965.

ken er nedlagt er det fortsatt mange med stor motorkunnskap i området. Veteranlaget har skaffa seg gode lokalitetar ved fabrikkområdet på Rubbestadneset og drar no i gang etablering av eit motorsenter etter å ha inngått avtale med Hardanger Fartøyvernssenter om overhaling av maskina til «Folgefonn I».

Som elles i fartøyvernet er ein avhengig av systematisk kunnskapsbygging og samarbeid. Me må erkjenne at generasjonen med dei som har direkte kunnskap om gamle motorar er minkande. Det er såleis viktig at både Nordnorsk fartøyvernssenter og Veteranlaget Wichmann Wärtsilä arbeider systematisk og målretta med kunnskapsoverføring. Lykkast dette kan originalmotoren også i framtida vera hjarta i eit godt fartøyvernprosjekt. Å snakke om sjela til fartøyet er truleg meir innfløkt og får heller bli tema på eit anna seminar på Hardanger Fartøyvernssenter.

Apropos flagget

I disse jubileumstider tar vi med denne historien om et litt kuriøst resultat av striden om det rene norske flagg for 150 år siden.

Tekst og foto: Arne Lannerstedt

DS «Kysten» har flaggemblemet på skorsteinen, men det henger ikke sammen med hjembyen Tønsbergs jubileum i 1971. Det var skorsteinsmerket til Namsos Dampskibsselskap, og følgelig skutas skorsteinsmerke de 55 årene dette rederiet var eier. Det høres kanskje pretensiøst ut at et lokalt selskap helt nord i Trøndelag har dette sterke nasjonalsymbolet som sitt merke. Det har imidlertid din historie.

Den historien forteller om kaptein Öien, som etter flere år i utenriksfart i 1868 kom hjem og overtok kommandoen på DS «Namsen». Dette var selskapets første båt, 70 fot lang. Den gikk til Trondhjem hver fjortende dag, forøvrig mellom Namsos og omliggende bygder. På denne tiden var både unionen og «sildesalaten» omstridt. Bjørnson forklarte sine ærede gjester at han hilser dem med sitt rene norske og det rene



«Kysten I» på inngående i Oslo og, mens «Vistafjord» i bakgrunnen besøker hjembyen med cruisepassasjerer.

svenske flagg. Kaptein Öien gjorde det samme en 17. mai og heiste flagget uten «sildesalaten». Rederiet påpekte straks at dette var i strid med reglementet, hvorpå han egenhendig malte flaggbelte rundt den sorte skorsteinen. Det kunne ingen myndighet slå ned på og det forble rederiets symbol.

Da «Kysten I» lå til kai i Oslo i august 1977, lå også Amerikalinjens «Vistafjord» inne. Da kom et par representanter fra N.A.L. bort og bemerket at «Kystens» skorsteinsmerke var Amerikalinjens symbol. De ble da forklart at det hadde vært Namsosrederiets emblemer siden 1868, men på sort bunn. De kom tilbake et par dager etter og bekreftet riktigheten.

Om gjøsen

Under unionstiden hadde Sverige og Norge hvert sitt flagg. Unionen ble markert med unionsmerket, som begge flaggene hadde i øverste hjørne nærmest stangen. Unionsmerket ble kalt sildesalaten, først som en spøkefull betegnelse, senere som et skjellsord. En lite kjent konsekvens av bruken av unionsmerket finner vi i gjøsen, det lille flagget marinesfartøyer og en del sivile skip fører på en stang i baugen. I unionstiden var det sildesalaten som utgjorde hele gjøsen. Det var altså ikke nok å se på flagget i baugen for å se om et fartøy var svensk eller norsk.

Flagget er et viktig nasjonalsymbol, noe man ikke spøker med, det ser vi av lovverket. Nedenfor kan vi lese en lovparagraf, gitt under kong Christian den sjettes hånd, den 17. februar 1741. Den er fremdeles gyldig.



Hvor mange kjenner til at sildesalaten i øverste flagghjørne utgjorde hele gjøsen?

Forbud paa Vimpel-føring.

Ingen Skipper, som fører noget i Kongens Riger og Lande hjemmehørende Skib, enten det maatte føre Canoner eller ikke, ei heller nogen Kjøbmand eller Rhederi, maa understaa sig enten i Søen, paa nogen indenlandsk Rhed eller Havn, eller og paa fremmede Kyster og Havne at føre nogen Vimpel eller Kgl. Flag og Gjøs med Split i, det være sig i hvad Slags Leilighed det være maatte, -- -; [under samme Straff] skal det være forbudt alle Skippere og Rhedere af noget i Kongens Riger og Lande hjemmehørende Skib dertil at lade gjøre eller derved at føre nogen Vimpel eller Kgl. Flag og Gjøs, og om de dermed betræffes, skal de uden Forskaansel ansees, ligesom de dem virkelig havde misbrugt. -- -

«Børøysund» fører splittflagg, siden hun yter tjenester til Postvesenet. Hun fører også kanon, riktignok bare til salutt.

Smånytt

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

Senker Tollvesenet «Skogøy»?

Skogøys Venner i Narvik har fått erfare at myndighetene kan være minst like vanskelige å hankses med som rust og råte. Leserne av Dampskibsposten vil vite at det gamle lokalruteskipet «Skogøy» var forbindelsen fra hurtigruta i Svolvær innover Ofoten til Narvik, og at skipet ble hentet hjem fra Sverige vinteren 2011–12. Nå ligger det ver-

nede skipet i Narvik der en entusiastisk gruppe er i full gang med restaureringen. Men de har dessverre støtt på uventede problemer: Selv om foreningen overtok et vrak med negativ verdi, har Tollregion Midt-Norge funnet ut at det skal betales moms av en fingert verdi av skipet og slepeutgiftene. Og ikke nok med det: Her kommer det i tillegg straffegebyr for unnlatt fortolling og



Skogøys Venner får overlevert den originale skipsklokken fra Hurtigruten ASA. Fra venstre: Åslaug Wikran, Håvar Gabrielsen, Terje Dahl, Kai Hansen og Lars Grimstad. Foto: Jan Erik Teigen

renter som bringer det samlede krav opp i 631 917 kroner. I kjent stil trues det dessuten med utpanting og tvangssalg om avgiften ikke blir betalt.

Det vil være synd om Tollvesenet skal ødelegge hele prosjektet sier styreleder Håvard Gabrielsen til nrk.no. For det er ikke lett å engasjere folk til dugnad og økonomisk støtte hvis pengene går i statskassen og «Skogøy» blir spiker. Men Skogøys venner har påklaget vedtaket og håper at fornuften seirer til slutt og vedtaket blir omgjort. I mellomtiden ligger skipet ved kai i Narvik – for øvrig godt synlig fra Tollvesenets kontor i byen!

Kulturminnedagene

Tema i år er «Den store reisen: 200 års samfunnsutvikling». Med et slikt tema burde det være lett for oss fartøyvernere å finne en innfallsvinkel. Vi forvalter jo båtene, landets nasjonsbyggere. Den lille turen til Bergen med lokalbåten kan være stor sett med en femårings øyne. Utviklingen fra vengebåten til hurtigbåten viser teknologispranget i perioden.

Arrangementene skal finne sted i tiden 13. til 21. september. Finn en innfallsvinkel, finn en (eller flere) samarbeidspartnere og meld dere på innen 15. juli.

Arrangementene vil få bred markedsføring og vil være en fin måte å vise frem fartøyene på. Hvert år deles det ut en pris til beste arrangement. To ganger er prisen gitt til arrangementer hvor kystkultur har vært tema.

Ajourført informasjon finner du på www.facebook.com/kulturminnedagene.



Den nye maskinen er ferdig overhaldt. Selv om maskinen er klar, er monteringen, med oppretting, rørarbeid og tilkoblinger en stor jobb.

Spennende vår for «Stavenes»

Med kr. 3 050 000 i tilskudd fra Riksantikvaren, hvorav 2,5 millioner er verdsarvmidler er «Stavenes» en av vinnerne når det gjelder tilskudd for 2014. Løftet som ble gitt under Fjordsteam om midler til installering av dampmaskin ble holdt. I tillegg til installering av maskineri er det en del andre arbeider som bør gjøres. Til dette må det skaffes midler fra annet steds. Dette jobbes med, og i skrivende stund har vi fått den gledelige meldingen om at Fjord1, som er en videreføring av selskapet «Stavenes» tilhørte, har gitt kr. 100 000. Alle monner drar. Gjennom vinteren har det vært jobbet dugnad med reno-

vering og overhaling av dampmaskinen i Trikkehallen i Bergen. Dette er nå kommet så langt at man har tatt til å male opp maskinen. Røykopptaket skal Bredalsholmen lage, og når Dåfjorden Slipp er klar med veteranskipsflåten som skal ut i sommertrafikk, er det lovet at da starter arbeidet om bord i «Stavenes» for fullt. Det blir et spennende år for 110-åringen.

Dampmaskinen kommer opprinnelig fra England, men ble kjøpt fra Sandnessjøen 2008. Den skulle brukes i «Hekkingen», et prosjekt som ikke ble noe av. Kjelen er nybygget hos Halvorsen i Flekkefjord.

Riksantikvaren bevilger

Riksantikvaren har i år fått 51,7 millioner til fartøyvern. I tillegg kommer syv millioner fra verdensarv-arbeidet til de tre fartøyene «Stavenes», «Storegut» og «Ammonia». Pengene ble fordelt i mars, og de 53 forhåpentligvis glade mottagere har forlenget fått meldingen. For 2014 har det kommet inn søknader fra 154 fartøy og 3 SAVOS-fylker på nærmere 164 millioner. (SAVOS er et regionalt samarbeid mellom fylkene på Sør- og Vestlandet. Et av tiltakene er en avtale med Riksantikvaren om 50% refusjon av tilskudd disse fylkene gir av egne midler til fartøyvern.) Riksantikvarens budsjett dekker kun 35% av den totale søknadsmassen. I tillegg til de midlene som er fordelt i denne rundten, er det bevilget ytterligere 5 millioner kroner over statsbudsjettet for 2014. Disse midlene skal tilgodese fartøy som ikke lenger mottar avgiftskompensasjon for CO2-avgift.

For at et fartøy skal kunne få til-

skudd, er det særlig to forhold som er viktige. Det ene er fartøyets kulturhistoriske relevans for norsk maritim virksomhet. Det andre er fartøyets fysiske tilstand og graden av autenticitet. Riksantikvaren vurderer også realismen i prosjektene og lokalt engasjement, og legger vekt på å få en rimelig geografisk fordeling av ressursene.

Kulturminneplan for Oslo havn

Eiendommer med strandlinje er ettertraktet. Det merker også havnevesenet i Oslo, altså Oslo Havn KS. Politiske ønsker om «Fjordbyen» skaper press på havnearealene. Lasteskipene forvises til Sjursøya og arealer som ikke lenger er intenst utnyttet til havneformål skal «byutvikles» med serveringssteder, underholdning og for all del ikke skjemmende gamle båter.

I en slik prosess er det viktig å holde tunga rett i munnen. Hva har vi, hva kan vi avse og hva er viktig historisk dokumentasjon er spørsmål som bør være avklart før man går inn i diskusjonen med byutviklerne. For å få svar på de av spørsmålene som berører historiske verdier, laget Oslo Havn for et par år siden «Maritim kulturminneplan for Oslo havn».

I denne planen er havnas historie, organisering, bygninger, kaier, teknisk utrustning og mye mer beskrevet. Vi kan lese om havnas utvikling fra de eldste tider, om hvordan trafikkens behov og teknologiens muligheter formet havna til det den er i dag. Byen, som tidligere lå innenfor havna, presser seg nå ut mot fjorden. Fjorden, og dermed også strandlinjen innenfor, endres i stor grad fra trafikkområde til rekreasjons-

område. Denne omstillingen er nødvendig for at byen skal fungere, smertelig for dem som vil bevare det vi har, og gledelig for dem som ser nye muligheter i ny bruk.

Det at Oslo Havn har laget denne planen viser at de føler ansvar for sine kulturminner. Det skulle da også bare mangle. Planen er et nødvendig forarbeid for en verneplan. Vi håper den kommer før omformingen av havneområdene kommer så langt at vern er vanskelig. I verneplanen forutsetter vi at nødvendige områder beholdes som havn, slik at fartøyvernets behov for infrastruktur ivaretas.

Konferanser om kulturminnevern

Ved to konferanser i vinter har det frivillige kulturminnevern vært tema, først ved landskonferansen til Norsk forening for fartøyvern på Gardermoen i februar, så på Kulturvernforbundets seminar i Oslo i mars. Den første var naturlig

nok mest matnyttig for oss, og vi prøver her å gjengi hovedpunkter fra et par av innleggene.

Anne Sigrid Hamran fra Oslo Havn følte seg klemt mellom mange interesser. Når veteranbåthavn diskuteres, vil et nøkkelspørsmål vil være hva veteranbåtene kan gi tilbake til byen i form av miljø- og opplevelsesverdier. Her må vi fartøyvernere formulere gode og overbevisende svar, og leve opp til dem.

Sjøfartsdirektør Olav Akselsen innrømmet at vernede fartøyer ses litt på som «hår i suppa» for Skipskontrollen, på grunn av mye arbeid, vanskelige avveininger, krevende kunder og ingen inntjening. Ofte er de også i strid med direktoratets samfunnsoppdrag, det å gi en sikrere fart på sjøen, ved at direktoratet og Riksantikvaren har motsatte interesser. Regler som nylig har vært på høring vil bli noe endret, og vil tre i kraft ved påsketider. Det loves at «alle skal få seile». Mannskapetets sertifikatkrav inngår ikke i den nye forskriften.



«Børøysund» og «Styrbjørn» ved Drammen slipp, der de gjør seg fine til jubileet. «Styrbjørn» har overvintret i Drammen, mens «Børøysund» var på besøk en ukes tid i slutten av april, da begge båtene ble dokket for bunnpudd.

Veteranslippen i Dåfjorden

Fartøyvernets infrastruktur har vi skrevet om tidligere, og vi vil gjøre det i fremtiden. Dåfjorden slipp er en viktig del av denne strukturen. Sentralt plassert nær leia sydover fra Bergen er den vinterens treffsted for en stor del av Vestlandets veteranskipsflåte.

Tekst: Christian Fr. Wyller

På vestsiden av Stord ved Nyleia ligger Dåfjorden Slipp som er en viktig medspiller for hele veteran-skipsflåten på Vestlandet. Dampskibs-posten har vært på slippet og der møtte vi Geir Røssland. Han er medeier i og daglig leder av driftselskapet Dåfjorden Slipp AS, og han kan fortelle det meste om verkstedet.

Slippen i Dåfjorden ble etablert av to svogre i 1916. Etter noen få år overtok den ene – Albert Andersen – og slippet ble drevet som et familieforetak frem til rundt hundreårsskiftet. Det var en helt alminnelig slipp og mekanisk verksted som så mange andre på Vestlandet. Kundegrunnlaget var fiskefartøy, små fraktefartøy og andre mindre fartøyer. Mindre passasjerskip var også på slipp i Dåfjorden, f.eks. var «Granvin»

fast gjest der i mange år etter at HSD solgte henne til Olav Linga i 1968. Det var mens skipet fortsatt gikk i rute i Hardanger og før hun ble overtatt av Veteranskipslaget Fjordabåten. Etter hvert kom det også noen veteranbåter til Dåfjorden, men noen spesialitet eller satsingsområde var det ikke. «Oster» er kanskje den mest kjente som var her i den tiden, før Nordsteam 2000 ble det utført stålarbeide her, men da var det sveising som gjaldt.

I 2003 ble virksomheten omorganisert. Det ble etablert ett eiendomsselskap med Steinar Andersen som eneeier, og ett driftsselskap – Dåfjorden Slipp AS – som leier området. Røssland kom med i driften på denne tiden. Han var først økonomiansvarlig, men fra 2012 har han vært daglig leder. Han forteller at det var



Jan Kristian Larsen (t.v.) og Paul Magnus Smith gjør klar til klinking på «Risikafjord II». Foto: Christian Fr. Wyller

på denne tiden man bestemte seg for å satse på vedlikehold av veteranbåter og særlig på klinking av stålplater. Det er som kjent en gammel teknikk som var enrådende før krigen, men som etter hvert ble erstattet med sveising i 1950 og 60-årene. Kunnskapen om klinking var i ferd med å gå tapt, men har fått sin renessanse i Dåfjorden. I dag er slippet her det eneste stedet på Vestlandet som kan reparere stålskip på antikvarisk vis ved å klinke de nye platene på plass.

Satsingen på veteranskip og på antikvariske reparasjoner med klinking, har vært en suksess. Hver vinter fylles vågen ved slippet nesten opp med veteranskip av ulik størrelse. Da Dampskibsposten var på besøk, fant vi «Vestgar» og «Riskafjord II» på hver sin slipp. Ved kaiene lå «Stavenes», «Ekar», «Jøsen-

fjord» og «Granvin». Alle disse har status som enten fredet eller verneverdige hos Riksantikvaren. På «Riskafjord II» var forberedelsene til klinking i full gang.

Røssland kan fortelle at Dåfjordens spesielle kompetanse også gir oppdrag utenfor slippet. Etter at det tidligere hurtigruteskipet «Nordstjernen» gikk på grunn ved Haugesund i vinter, ble det reparert ved WestCon i Ølen. Da var det folk fra Dåfjorden som ble tilkalt for å gjøre klinkearbeidet. Dette skipet som er bygget i Hamburg i 1956, har en blanding av gammel og ny teknikk. Huden er klinket til spantene mens den er sveist i nat og støt. Også rennesteinene og bussgattene er klinket der om bord.

Dåfjorden har seks heltidsansatte og leier inn flere i travle perioder. Røss-



«Riskafjord II» og «Vestgar» på slipp. «Vestgar» på den gamle slippet.

Foto: Jan Welde

land forteller at de også samarbeider med andre lokale firmaer, blant annet tar Sunnhordland Sand-blåsing seg av all overflatebehandling. Og blir det spørsmål om trearbeider, er Hardanger Fartøvernssenter den naturlige samarbeidspartner.

Det er to slipper i Dåfjorden. Den eldste kan ta båter opp til ca. 130 fot og den slippet er nesten verneverdig i seg selv. Det er en såkalt «puteslipp» der man stabiliserer skipet mens det hales opp ved å plassere puter (som egentlig er trekubber) inntil skroget. Dette arbeidet må gjøres fra båt og krever en egen teknikk og erfaring som de fær-

reste har. I tillegg er det en mindre slipp og på den lune vågen er det kaiplass til langt flere.

Omleggingen til spesialslipp for reparasjon av veteranbåter har vært vellykket og Dåfjorden er utvilsomt en viktig del av veteranskipsmiljøet på Vestlandet. I dag utgjør veteranene 80% av oppdragene kan Røssland fortelle, og da Dampskibsposten var på besøk, var den lune vågen nesten fylt opp med veteraner. Hadde det ikke vært for årstiden, kunne man tro at det var en konvoi på vei til et Fjordsteam-arrangement som hadde søkt ly her!

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, Vika, 0111 Oslo
www.nvsk.no/nvsk@nvsk.no
Formann: Eivind Lande. Tlf. 926 62 717

Nordhordland Veteranbåtlag

5991 Ostereidet
www.oster.no/torjib@online.no
Leiar: Tor Bjørgaas. 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: Hanne Huseklepp.
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: Øyvinn 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: Norsk Veteranskibsklub fyller femti. Gjennom femti år har hundrevis av klubbmedlemmer lagt ned tusenvis av arbeidstimer. I dette jubileumsnummeret fremhever vi to som for mange har vært båtenes ansikt utad. To som gjennom sin innsats stillferdig og uten store fakter har gitt klubben miljø innad og anseelse utad.

På forsiden ser vi Magne Hansen, skipper på «Børøysund» gjennom førti år og leder av klubben gjennom atten år. På baksiden har vi Erik Steen, maskinsjef på «Styrbjørn», og den som har hovedæren for at skuta seiler i dag.

Laila Andresen har fotografert Magne, mens Magne Nilsen har tatt bildet av Erik.