

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

16. januar 2015



Opplag 2605
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar





8



16



26



42

INNHold

- 4 Formannen har ordet
- 8 Jubileumsstevnet sett fra innsiden
- 13 Prisvinnere i Oslo
- 16 Hardanger Fartøyvernssenter
– 30 år med vernearbeid
- 22 Erfaringer med det nye regelverket?
- 24 Museumsskipet «Hestmanden»
- 26 Ångaren Bohuslän 100 år
- 32 Kysten rundt
- 36 Fullrigger i Fredrikstad
- 40 «Stavenes» 110 år
- 42 Mudring
- 47 Redaksjonen
– *De som står bak bladet*

Stevner og jubileer har krevet stor innsats fra oss fartøyvernere i sommer. Tusenvis av timer med planlegging, forberedelser og gjennomføring. Mye slit, men også gode opplevelser og hyggelige minner. Dette preger denne utgaven. Vi håper bladet kan gjenopplive de gode opplevelsene når høstmørket setter inn. Vi håper også bladet kan hjelpe oss når vi skal oppsummere og spørre: Nådde vi målene vi satte oss? God lesning.

Formannen har ordet

Øyvind Konglevoll, Veteransklaget Stavenes

Jeg er invitert til å skrive noen ord under «Formannen har ordet».

Overskriften tyder på et mannsdominert miljø. Nå er det faktisk slik at et av de eldste, største og mest aktive veteransklagene, Veteransklaget Fjordabåten, har kvinnelig leder – Hanne Huseklepp. For et par år siden var det Hanne Mæland Strand som var leder, så kanskje det for ettertiden bør hete «Lederen har ordet».

Mitt engasjement i fjordabåtmiljøet gjelder særlig to fartøyer - «Granvin» og «Stavenes»; styremedlem og sentralt med i driften av «Granvin», et travelt veteranskip med ca. 60 oppdrag hver sommer, og leder for «Veteransklaget Stavenes» som har «Stavenes» under restaurering. Dette gir utfordringer av forskjellig art.

For «Granvin» sin del først og fremst drifte båten, ta imot oppdrag og gjennomføre disse på en god måte. Til dette kreves frivillige mannskaper, som år etter år står på. Det er en utfordring å få folk til alle oppdragene, men det har til

nå lyktes. Det har knapt hendt siden «Granvin» ble veteranskip i 1987 at oppdrag ikke har blitt gjennomført. Og det er viktig at turene gjennomføres. Blant annet brukes «Granvin» til familiemerkedager som konfirmasjon, bryllup og 40, 50, 60 og 70 årsdager. Mange brudepar har lovet hverandre evig troskap om bord i «Granvin», så også denne sommeren.

I tillegg til charter har «Granvin» i en årrekke vært aktivt brukt til åpne turistturer om sommeren. I år som tidligere år har vi gått «Ut mot havet» - cruise til Sunnhordland for egen risiko og kostnad. Vi er ikke fornøyd med belegget til tross for en sommer med bra vær og gode tilbakemeldinger fra passasjerene. Markedsføring koster og vi blir for små og usynlige i konkurranse med andre store aktører. Mens HSD eksisterte var turen tatt inn i ruteheftet. Men HSD er som alle vet slukt av Stavangerske/Norled, som ikke har samme forhold til «Granvin» som HSD hadde.

Da har sommerens turistturer i Har-



Slik så det ut i Bjørvika noen travle julidager i år. Foto: Tore Sætre

danger, hvor «Granvin» og «Atløy» har gått to uker hver, vært bedre. Her får vi hjelp av større aktører og et mer ferdigsydd opplegg med markedsføring og salg. Ruten ble noe endret fra i fjor og belegget er mer enn fordoblet. Det lover godt for framtidig satsing. Markedsføring og gjennomslagskraft er alfa og omega. Jeg etterlyser en felles katalog for historiske reiser i Norge, gjerne i kombinasjon med opphold på historiske hoteller.

Det står respekt av den frivillige innsatsen mannskapene gjennom alle år har lagt ned. I tillegg gjøres det en stor innsats under vinteropplaget. Det må være kjærlighet til båten, trivsel, fellesskap og opplevelsene man får ombord som gjør at folk blir værende. Positiv vita-

mininnsprøyting er fornøyde reisende og turer som den til Landsstevnet til Oslo denne sommeren. Et flott stevne og tidenes samling av norske historiske fartøyer. Arrangørene skulle hatt mer midler så enda flere i hovedstaden hadde visst hva som foregikk. Jo større en by er, jo mer koster det å nå ut med informasjon. I byer som Bergen og Stavanger er havnen sentrum, mens i Oslo ligger vel sentrum mer opp på land – på Karl Johans gate.

Etter en lang og travel sesong er det viktig å samle mannskapene til noe kjekt, som gjør at en vil møtes igjen til dyst neste år. I Veteransklaget Fjordabåten har vi hatt en fin tradisjon med krabbefest i gamle Hovedbrandstasjonen og felles julebord for «Gran-

vin» og «Stord 1» sine mannskaper om bord i «Lofoten».

Vi som i over 20 år har vært med som mannskaper eldes. Heldigvis kommer det nå og da til nye friske og positive krefter. Likevel ser vi at hårfargen til mange av mannskapene endres. Grunnstammen som har vært til nå er de generasjonene som selv har opplevd fjordabåttiden. Derfor blir det en utfordring å rekruttere nye generasjoner. Da må det til samarbeid og nytenkning. Jeg tror at samarbeidsorganet Fjordabaatane med 10 samarbeidende fartøyer vil kunne være et nyttig redskap i så måte.

Et kjempestor utfordring blir å opprettholde sertifikater og fornye sikkerhetskurs som utgår. Når det gjelder sistnevnte synes jeg systemet er håpløst og fordyrende. På landeveien er det slik at skal du kjøre bil tar du sertifikat for bil. Skal du kjøre trailer tar du utvidet førerkort. På sjøen er det ikke slik. Der må du ta for «trailer», selv om du bare skal kjøre «bil». Kun noen ytterst få veteran-skip i Norge har krav til å ha røykdykkere ombord og overbygde flåter. Likevel må samtlige mannskaper bruke store deler av tiden på sikkerhetskurs til å øve på helt unødvendige ferdigheter som er svært fordyrende, som røykdykking og snuing av flåter. Med min erfaring som brannmann er det helt meningsløst at folk i 50 – 60 og 70 årene skal presses til krevende røykdykkerøvelser når røykdykkerutstyr ikke er påkrevd og ikke finnes om bord. Som brannmester i en alder av vel 50 år regnes du ikke lenger egnet som røykdykker, til tross for mange års erfaring. Hvorfor skal da frivillige veteranskipsmannskaper tvinges til dette? Samme gjelder alle timene

som går vekk med snuing av overbygde flåter. Kun fartøyer med fartsområde 4 og oppover har krav om dette. Kun et fåtall veteranfartøyer er i denne kategorien. Det er meningsløst at tid og penger sløses bort på unyttige ferdigheter. Det er bedre for sikkerheten å bruke tid på det som er relevant for fartøyet man er mannskap på. Det kan ikke være noe problem å utstede sikkerhetskurs med begrensning for fartøyer uten røykdykkerutstyr eller overbygde flåter. Og stole på at man ikke tar hyre på fartøyer som krever andre ferdigheter. Slik er det på landjorden. Man stoler på at de som har sertifikat for bil ikke begynner som trailersjåfør. NFF bør ta opp dette forholdet.

Ellers er det kjekt å være leder for Veteranskipslaget Stavenes. Etter mange års motgang går det rette veien med oppslutning, og restaurering av «Stavenes» ved Dåfjorden Slipp. Takket være raust med midler fra Riksantikvaren for innværende år og andre gode givere er det nå midler til å jobbe kontinuerlig framover uten stopp. Hver dag går det framover og store forvandlinger vil ventelig skje i månedene som kommer. Det spesielle med «Stavenes» er at den gikk så lenge i rute, i hele 68 år fra 1904 og fram til 1972. Det betyr at det fortsatt finns mange mannskaper og levende historiekilder. Og tydelig mange som har følelser for båten. I vinter sto det i en dødsannonse i Sogn Avis at avdøde ønsker ikke blomster, men tilskudd til restaurering av D/S «Stavenes». Over kr. 15000,- gav dette til restaureringen. Vi er også så heldige å ha «Stavenes» sin siste skipper, spreke Alfred Berge, 90 år, blant oss. På 110-årsdagen 1. september



To kjenninger på tur. «Stord I» og «Granvin» møtes ved Møkster i sommer.

Foto: Tore Sætre.

ga han kr. 100 000.- til restaurering av båten. Rørende.

Få andre 110-åringer kan se framtiden like lyst i møte som «Stavenes». Alt bør ligge til rette for å få til et bærekraftig driftsopplegg på båten. Det er stor interesse for båten i Flåm – Aurlandsområdet, der «Stavenes» kan vise til mange somre i turistfart. Dette er en av Norges travleste turistdestinasjoner, så travel at det stilles spørsmål ved om kvantiteten går på bekostning av kvaliteten. Etter min og manges mening

trenger man en kvalitetsopplevelse som det å kunne reise med et lydløst dampskip som «Stavenes» i et landskap med UNESCO-status. Tiden burde være moden for at turistnæringen lokalt ser verdien og bidrar økonomisk så restaureringen kan framskyndes. Som matros og billettør på expressbåten «Njord» i 32 knops fart i turistruten Bergen – Flåm i begynnelsen av august, blant ferger, skyssbåter og cruiseskip så jeg hvilken attraksjon som mangler – D/S «Stavenes».

Jubileumsstevnet sett fra innsiden

Hvordan stevnet var, vet alle vi som var der, men vet vi hvilket arbeid lå bak? Litt av det kan vi lese om her.

Tekst: Rolf Nordby

Det er nå, Rolf, at vi skulle startet med forberedelsene til dette stevnet.

Jeg står på Sukkerbiten i Bjørvika, sammen med Tore Gramnes Jacobsen, leder av arrangementskomiteen for Forbundet Kystens Landsstevne i Oslo 2014. Selv har jeg vært en av lederne for Havnegruppen i komiteen.

Og Tore har selvfølgelig rett. Det er nå vi har fasit, nå vi har erfart hva vi gjorde riktig, hva vi gjorde feil og hva vi kunne gjort bedre. Det har nok stått mange slike stevnearrangører før oss og sagt det samme, etter Nordsteam, Fjordsteam, Kystens landsstevner, og andre. Vi er langt fra de første, og forhåpentligvis langt fra de siste.

Vi har i D-posten hatt mange artikler med referater fra vellykkede veteran-skipsstevner, om hva som skjedde under stevnet. Og alle vet at det i forkant av disse stevnene har vært et enormt arbeid. Jeg har likevel lyst til å formidle

litt fra dette forarbeidet, en liten bit av den erfaringsoverføring som vi alle har nytt godt av.

Det var Kystlaget Viken som hadde fått tildelt Forbundet Kystens Landsstevne 2014. Et stevne som også ble innlemmet i den offisielle grunnlovsfeiringen. Dette forpliktet en liten organisasjon basert på frivillighet, selv om de hadde Forbundet Kysten i ryggen. Det å arrangere et slik Kyststevne er en stor oppgave i seg selv, men Viken tenkte videre og mer omfattende: Hva med å trekke inn hele fartøyvernet? Et bredt samarbeid, et større stevne? Akkurat dette ble et av stevnets store pluss-sider.

Viken tok tidlig kontakt med Norsk Veteranskipsklub for et samarbeid, vi holder jo til i Oslo og ville uansett være en form for vertskap for stevnet. Deretter ble det knyttet kontakt med Norsk Forening for Fartøyvern (NFF), og ideen om en grunnlovskonvoi langs kysten var født. NFF skulle ta ansvaret for



Konvoien kommer, stevnet starter.

Foto: Anne Alm Thorstensen

konvoien, og Forbundet Kysten/Viken skulle overta ansvaret ved ankomst Oslo havn. Dette ble et fruktbart samarbeid!

Forbundet Kysten tok ansvaret for arbeidet med alle de landbaserte utstillingene på stevnet. Selv om både Forbundet og NFF hadde påtatt seg store oppgaver, var det mer enn nok av jobber igjen for Viken, dersom et slik stort stevne skulle kunne hales i land med godkjent karakter. Her var det behov for et stort antall frivillige for praktisk arbeid av svært variert art.

Og frivillighet er kystkulturens og fartøyvernets store styrke. Tore Gramnes Jacobsen og Yngve Konglevoll fra Viken trommet sammen folk fra egen organisasjon, fylte på med frivillige fra andre tilstøtende maritime foreninger, og fra 2011 hadde vi en etablert organisasjon. Undergrupper ble etablert med klare ansvarsområder – havnegruppe, matgruppe, programkomite, områdegruppe, informasjon, etc. Det ble tatt

personlig kontakt med over 200 frivillige, spesielt innen Viken, og viljen til å være med å ta et tak var absolutt til stede. Om vi var gode nok til å utnytte all denne velvillighet, er en annen sak. Med stadige må-oppgaver var vi rett og slett ikke flinke nok til å ivareta de frivillige, spesielt rett i forkant av, og under selve stevnet. Det ble litt for mye opp til den enkelte gruppe.

For selv om frivilligheten er vår styrke, var det i denne sammenheng også en sår, liten Akilleshæl. Det frivillige arbeidet er nettopp det – frivillig. Det er klare grenser for hva som kan pålegges den enkelte, vi er gjerne i arbeid, har bolig, familie og andre nødvendige gjøremål, det frivillige arbeidet har en tendens til å få lav prioritet og preget av skippertak. (Hvilket det ble mange av). Vi hadde et uttalt ønske helt fra starten av å få ansatt en prosjektleder på hel- eller halvtid. En som kunne gi kontinuitet i arbeidet, ta seg av tid- og



Stevnets åreinstallasjon var det første som møtte besøkende. Foto: Georg Jensen.

arbeidskrevende oppgaver med for eksempel sponsorer, byråkrati, organisere de frivillige, ta seg av kontorarbeidet og ordne alt «papiret». Men det er en liten hake ved slike ansatte – de skal ha lønn. Og penger til en slik stilling fantes ikke. Vi gikk tidlig til kommunen og søkte om slike prosjektmidler, «men 2014 kunne ikke tas på årets budsjett». Vi hadde i det hele tatt mange og krevende møter med kommunen for å få økonomisk støtte til stevnet. Til slutt møtte vi velvillighet og stevnet fikk kr. 700.000- til arrangementet. Men da var det for sent. Det ble aldri til en slik stilling. Personlig tror jeg kommunen tenkte feil her. En slik person kunne arbeidet innen det økonomiske, i forhold til sponsorer og andre pengesekker, på en slik måte at vedkommende både kunne generert sin egen lønn og skaffet økonomi til stevnet, nesten til besparelse for kommunen. Dertil kunne vi fått et noe bedre organisert stevne, det ble unektelig til at en del oppgaver måtte

vi løse der og da under selve stevnet. En del armer og bein ble det, men det perfekt forberedte stevnet av dette slag tror jeg aldri vil forekomme. Da blir det kanskje litt kjedelig og sterilt?

Hvor mange dugnadstimer som ble nedlagt i forbindelse med stevnet kjenner jeg ikke til. Men litt rask og omtrentlig hoderegning tilsier noen titusener.

Selv havnet jeg (ufrivillig!) som leder for havnegruppa, og mine erfaringer er ut fra arbeidet her. Men jeg var heldig, til denne gruppa meldte det seg særlig mange dyktige frivillige fra Norsk Motorskøyteklubb, med deres formann, Thomas Bjønnes, i spissen. Og etter hvert som arbeidet skred fremover gled Thomas opp på siden, vi ble i praksis to likestilte ledere med litt forskjellige oppgaver, alt etter hva vi var gode på. Et utmerket samarbeid. Dette reddet meg fra magesår og hjerteinfarkt.

Havngruppas primære oppgave var å få plassert alle besøkende båter ved de kaier Oslo Havn hadde gitt oss til dis-

posisjon, og på de flytebryggene på 2 x 200 meter som ble lagt ut fra Sukkerbiten i Bjørvika. Og vi skulle ikke bare løse puslespillet med å få plassert disse båtene hensiktsmessig og slik at flest mulig ble fornøyde med sin plassering. De skulle også ha strøm, vann, muligheter for toaletter og annet. Toalettene ble heldigvis ikke vårt ansvar, men dette ble uansett løst på en meget god måte.

I vårt arbeid med havneplanene var vi hele tiden avhengig av et godt samarbeid med Oslo Havn. Og der var vi heldige. Oslo Havn var fra første dag svært positive til arrangementet, og stilte kaiplass, strøm og vann gratis. Syntes rett og slett at det var flott at et slikt stevne ble arrangert hos dem. I tillegg var de alltid hyggelige å ha med å gjøre. Lydhøre, behjelpelige og løsningsorienterte. Kort sagt: Tusen takk til Jens Petter, Tine, Åge og alle de andre ved Oslo Havn. De bidro sterkt til at vi klarte å gjennomføre et slik stevne. Deres innstilling var også inspirerende for oss som arrangører. At vi fikk skryt fra Oslo Havns trafikkentral for måten vi gjennomførte innseiling og fortøyning av den store konvoien som ankom over kort tid, var en våre gode fjær i hatten.

Men så var også havneplanen og konvoien nitidig planlagt, i samarbeid med Christian Lie Jensen, leder for konvoien fra NFF.

Strøm er alltid et problem på slike stevner. Uansett! Det er utall av behov for kontakter, overganger, kapasitet o.s.v. Selv om Oslo Havn hadde stilt alt de hadde av strøm på de aktuelle bryggene til vår disposisjon, så var dette ikke tilstrekkelig. For eksempel er Revierkaia beregnet på cruisebåter som kjører egne

strømanlegg, så der var det ikke mange amperene på deling mellom de fire store skipene som måtte plasseres der. På Langkaia var det ikke stort bedre. Dette medførte en del misnøye, men på et vis ordnet det seg etter hvert. Strømproblemene ble ikke akkurat bedre av et formidabelt regnvær torsdag kveld, som la koblinger og strømskap under vann. Sikringene spratt som granater rundt oss.

Strømopplegget krevet også utallige meter med kabler og fordelingsskap av forskjellig art. Der var vi mer heldige. Forsvaret hjalp oss gratis med en container med slik utstyr, slik at det nesten ble nok. Men bare nesten. Alle utstillingene, mattelt og annet på stevneplassen trengte også strøm. Strøm er nok et av hovedproblemene ved slike stevner, og noe som en bør forberede skikkelig. Og helst litt bedre enn bare skikkelig. Dette er ikke bare vår erfaring.

Vannforsyningen synes jeg vi taklet bra. Her tok havnegruppas Paul og Eivind et ansvar, sørget for en kilometer med solide vannslanger, med et hav av koblinger og kraner. Av bl.a. sikkerhetsmessige grunner hadde vi lagt vannslanger helt ut på flytebryggene. Vanntrykket kunne tidvis bli litt labert når mange skulle fylle tanker samtidig, men dette ble løst med samarbeid og godt humør.

Slike vannslanger og alt annet ekstra utstyr er dyrt. Vi har mye her, og gitt beskjed om dette til neste års arrangement av Landsstevnet (Sandefjord). Ingen grunn til å gå over bekken etter vann.

Når sikkerhet er nevnt, så er dette også en oppgave som lett kommer i bakleksa. En skikkelig god og konkret



Sol, sommer og båtstevne.

Foto: Birthe Tåsåsen

HMS-plan for et slikt stevne er nødvendig, og som regel et krav fra brannvesen og politi for tillatelse til arrangementet. Vi forenklet dette arbeidet vesentlig ved å «låne» HMS-planen for Risør Trebåtfestival og tilpasse denne til Oslo og vårt stevne. Men HMS-planen i seg selv gir ingen sikkerhet, den må følges opp med opplæring av mannskaper og praktiske tiltak. Tid- og arbeidskrevende, men helt nødvendig. I all planlegging skal sikkerhet ligge langt framme i pannebrasken. Brannvernutstyr, førstehjelp, evakuering, etc. Ulykker kan skje uansett, men skadeomfang kan og må begrenses. Vi var heldige, et stort stevne med mer enn 25 000 besøkende og et par tusen mannskaper gikk helt uten skader og ulykker. Mulig noen ble solbrente i det fine været.

Av denne artikkel kan en lett få inntrykk av at det forberedende arbeid kun er slit og bekymringer. Det er IKKE tilfelle. Da jeg som nevnt sto og så båtene forlate Oslo på søndag var det selvfølgelig med en viss lettelse, vi hadde klart det. Men samtidig følte jeg et vemod og

litt savn. Jeg hadde underveis blitt kjent med en rekke nye mennesker som jeg lærte å sette pris på. Det hadde vært mye humor og hyggelige samvær. Hva nå?

Selv om vi ikke lenger skal møtes hyppig, er kontakter knyttet og nettverket utvidet. Og uansett så kan en se tilbake på en konstruktiv tid, preget av samarbeid og gleden av felles mål. Takk til Thomas, Tore, Yngve, Hroar, Christian, Tor Åge, Øystein, Paul og alle dere andre. Regnskapet gjøres opp med pluss.

Hva jeg selv husker best fra stevnet? Absolutt da «Børøysund» seilte forbi «Stord I», «Hestmanden» og «Styrbjørn» som alle lå på rekke og rad langs Revierkaia og Langkaia. Fire flotte fartøy som vi i Norsk Veteranskipsklub har vært med på å redde fra å bli spiker.

Eller kanskje Yngvar Dyvi i havnegruppen. Han hadde fått ankeret på båten sin fast i moringene til en flytebrygge. Da intet annet hjalp, hoppet han til sjøs, svømte ned på fem meter, fikk løsnet ankeret og dukket blid opp igjen. Yngvar har nå fylt 89 år.

Prisvinnere i Oslo

Under stevnet i Oslo ble det delt ut åtte priser til fartøyer eller enkeltpersoner som hadde utmerket seg. Tre av disse antar vi har spesiell interesse for våre lesere. Det var prisen for best vedlikeholdte fartøy, fartøyet med best bevarte motor eller tekniske detaljer og endelig juryens åpne pris.

Tekst: Georg Jensen

Hindholmen var prisvinner for best bevarte motor eller tekniske detaljer. Maskinrommet er intakt med rett utstyr, nesten uten forandringer siden båten ble tatt ut av fiskeri på 1970-tallet. Da var det også gjort små endringer fra midt på 1950-tallet, da dampmaskinen ble tatt ut og hun fikk den motoren hun har i

Maskintelegrafene i styrehuset med sitt «att» og «fram» viser at skuta kommer fra «Ivar Aasen-land». En hendel for turtall og en for omkastning (vribar propell). Foran denne er det en hendel for hydraulisk styring. Dette er en del av det Tennfjord styresystemet som ble installert da skuta ble motorisert. Styresystemet er fra før de startet med byggenummer, så det er før nummer 1.

Foto: Georg Jensen



dag, en tre-sylindret Wickmann AC 3 på 240 hestekrefter. Reverseringskassen er også Wickmann, av de tidlige med luftdreven kobling, men hydraulisk reversering.

Det tekniske utstyret, både i maskinrom og på bro, er en nær komplett samling av datidens hjelpemidler for fremdrift, navigasjon og samband.

Interessen for gamle fartøyer har ikke alltid vært «komplett». I starten var det skrog og overbygg som skulle bevares, så kom sansen for motorer, mens bevaring av alt det nødvendige og tidsriktige tilbehøret er foreløpig siste «delmålet». Det viser også noe av utviklingen innen det frivillige fartøyvernet. Vi er blitt mer bevisste på sammenhen-

ger, mellom tidsepoker, mellom trinn i en teknisk utvikling, mellom fartøyet som en egen verden og verden utenfor med stadig nye krav. På den måten er vi blitt dyktigere, og bedre i stand til å løse de oppgaver vi påtar oss.

«Børøysund»

«Børøysund» fikk prisen for best vedlikeholdte fartøy. Juryen sier at skuta i mange år har vært et kjært syn langs kysten, og vært en fremragende ambasadør for kystkultur og fartøyvern. Prisen går ikke bare til skuta eller klubben bak den, men først og fremst til alle de som har nedlagt tusenvis av dugnadstimer for å gjøre skuta til det praktstykke vi ser i dag.



Vedlikehold er noe mer enn nymalt skrog og blankpusset messing. Det er alle de små detaljer som bevares, ikke på grunn av hensiktsmessighet eller skjønnhet, men fordi de er der, de gir autentisitet, en begrunnelse for bevaring. Mange vil nok stusse over dette motivet fra «Børøysund»: avgreninger av dampprør til radiatorene, oppe under dekk i korridoren mellom bysse og offisersmesse. De vitner ikke om nøye planlagt arbeid på et anerkjent verft. Kan det være at «det bare ble sånn», da en håndverker i Stokmarknes skulle legge opp en ny radiator eller reparere en lekkasje? At de er isolert med asbestsnor trenger vi ikke si så mye om. Det vi kan si, er at godt vedlikehold gjør det mulig å ta vare på slike detaljer. Foto: Georg Jensen

«Hestmanden»

Juryens åpne pris, ærespris, eller hva som kan være den rette betegnelsen, var antagelig ikke noe vanskelig valg. Det er vel ikke mange norske fartøyer som har, og som kan, fortelle historie som «Hestmanden». Historier som er en viktig del av hele nasjonens historie. At hun nå kan bevege seg utenfor hjemnehavnen, riktignok festet til en slepebåt, er en stor begivenhet. Det er vel verd en markering.

Det er ytterligere to «Hestmanden»-markeringer vi ser frem til. Den ene kommer når skuta kan gå for egen maskin. Hoveddelen av det som mangler er nye røykrør inne i kjelen og isolasjon utenpå. Videre må det på plass navigasjonsutstyr, sikkerhetsutstyr og annet

som kreves for at skuta kan gå for egen maskin. Hele jobben er anslått til omkring 15 millioner kroner.

Den andre markeringen er rent organisatorisk. Det vil si når konsolideringen med Vest-Agdermuseet er klar, og skuta er forankret i et nettverk der alle som kan bidra til å sikre henne er med. De foreløpige planene for vedlikehold, videre restaurering og ikke minst drift viser store dilemmaer og vanskelige avveininger. For en fartøyverner synes det klart at skuta må kunne seile. Hvis ikke, blir det vanskelig å rekruttere medlemmer til en venneforening. Da er «Hestmandens» epoke som en del av det frivillige fartøyvern over. Kanskje har sommerens erfaringer gitt noen impulser og ideer til løsninger.



«Hestmanden» i Oslo, for første gang på minst femti år.

Foto: Birthe Tåsåsen

Hardanger Fartøyvernssenter

30 år med vernearbeid

Tekst Geir Madsen, Hardanger Fartøyvernssenter

På 1970 og 80-talet var det fleire eksempel på fartøyprosjekt i inn- og utland der historiske fartøy blei sett i stand, gjerne kombinert med sysselsetting og arbeidstrening for ungdom. Dette, og eit kommunalt sysselsettingstiltak for ungdom, var bakgrunnen for at Torbjørn Kaarbø og Kristian Djupevåg gjekk i bresjen for eit fartøy- og ungdomsprosjekt rundt hardangerjakta «Mathilde».

26. september 1984 blei prosjektet formalisert gjennom skipinga av «Stiftinga Hardangerjakt av 1884».

Fraktebåten «Kari Louise» (ex «Mathilde») blei kjøpt på tvangsauksjon i Sandnessjøen og slept til Norheimsund i 1984. Arbeidet med tilbakeføring til segljakt starta straks, og med Kristian Djupevåg som rådgjevar og styreleiar. Han var stadig innom prosjektet og rettleia dei unge båtbyggjarane som dreiv fram jobben saman med ungdommane. Etter fem år og om lag 50 000 arbeidstimar sette «Mathilde» segl att våren 1989.

I løpet av desse åra hadde Stiftinga utvikla seg til å bli eit lite kompetansesenter som kunne ta på seg nye fartøyoppdrag kombinert med ungdomsarbeid. I 1994 endra Stiftinga namn til Hardanger Fartøyvernssenter og i 1996 fekk senteret status som eit av tre nasjonale fartøyvernssentra.

Drift av «Mathilde»

Etter at istandsettinga var gjennomført, var neste utfordring å få fartøyet i drift. Målet var ein driftsmodell som kunne gje kontinuitet med faste stillingar til mannskapet. Tidleg utvikla Stiftinga ein driftsmodell med firdelt årssyklus. Sein haust og tidleg vår samarbeider Hardanger og Voss museum og Hordaland fylkeskommune om å drive eit oppsøkande kulturprogram om bord. Dette programmet gir unik kulturformidling til gammal og ung.

Hardanger maritime leirskule er eit samarbeid mellom Kvam herad og fartøyvernssenteret om leirskuledrift om bord på «Mathilde». Sommarsesongen



Fartøyvernssenteret frå sjøen ca 1990.

Foto: Torvik

blir nytta til veketokt langs kysten for grupper og einsildpersonar. Tematokt, familietokt og reine jentetokt (også mannskapet) er populære. Tokta gir innsikt i segling og kystkultur, men aller viktigast er truleg det sosiale aspektet med «Mathilde» som samlande base.

Det vanskelege finansieringa

Finansieringa av «Mathilde»-prosjektet og drifta av Stiftinga var særdeles krevjande ein lang periode. Først i 1996, når Stiftinga fekk status som nasjonalt fartøyvernssenter, byrja brikkene for alvor å falle på plass. Frå 2003 kom senteret inn på dei statlege museumsøyvingane. Drifta i dag er ein blandingsmodell med offentlege tilskot til museumsverksemda og inntekter frå sal av varer og tenester. Fartøyvernarbeidet er kommersialisert og drifta av avdelinga er avhengig av oppdragsarbeid for eksterne kundar.

Kompetansesenter og spesialverft

Etter kvart som Stiftinga utvikla seg blei miljøet ein magnet for maritimt

interesserte og kompetansen i prosjektet utvida seg. For å bygga seg vidare frå prosjektfasen, la styret fram strategiar om å utvikla Stiftinga til eit maritimt kompetansesenter som kunne tilby handverkarane faste stillingar. Eit slikt grep var viktig, for det fanst knapt faste stillingar innan fartøyvernet. Denne strategien viser att i namneendringa våren 1994, frå Stiftinga Hardangejakt til Stiftinga Hardanger Fartøyvernssenter. I føremålsparagrafen til Stiftinga Hardanger Fartøyvernssenter heiter det:

Hardanger Fartøyvernssenter skal vera eit nasjonalt senter for fartøyvern, drift av museumsfartøy og eit spesialmuseum for båt- og fartøykulturen. Hardanger Fartøyvernssenter skal driva sosialpedagogisk arbeid tufta på båt- og fartøytradisjonane, retta i hovudsak mot vanskelegstilt ungdom.

Straks «Mathilde» var ferdig tilbakeført, var det avgjerande å skaffe nye oppdrag for å sysselsette staben. Det første oppdraget som Stiftinga var involvert i, var eit samarbeidsprosjekt



«Mathilde» under tilbakeføring ved kai. Arbeidsgjengen på stillaset.

med Djupevåg båtbyggeri om reparasjonsarbeid på skonnerten «Svanen», som er eigd av Norsk Sjøfartsmuseum. At Norsk sjøfartsmuseum valde å plassere oppdraget her, var eit viktig signal om anerkjenning. I 1990 kom det første reine oppdraget for Stiftinga, då galeasen «Svanhild» blei slippsett. Eit par år seinare fekk Stiftinga oppdraget med å restaurere dekk og aktersalong på «Skibladner». Dette var det første store oppdraget utanfor senteret og la modell for nye oppdrag rundt om i landet. Med dette utvida Stiftinga kompetansefeltet til også å gjelde arbeid med tredelar i skip bygde av jern og stål. Seinare har fordelinga av oppdrag på tre- og stålskip vore om lag 50/50.

Sidan starten har fartøyvernssenteret hatt store og små oppdrag på over seksti fartøy, både på senteret og rundt om i landet.

Dei Nasjonale fartøyvernssentra

Norsk forening for fartøyvern (NFF)

blei etablert i 1985 med John Schrøder som leiar. I følge Sverre Nordmo, var det Schrøder som først lanserte ideen om å etablere fartøyvernssentra for slik å samle og bygge spesialkompetanse for fartøyvernet. NFF fekk Riksantikvaren med for å gjennomføre eit uttreiingsarbeid om fartøyvernet. Dette enda opp i ein handlingsplan som mellom anna konkluderte med at det var trong for å bygge opp kompetansesentra rundt om i landet. Stiftinga i Hardanger hadde utvikla seg til å bli ein slags modell for slike sentra.

Etter mykje lobbyarbeid, strid og splitting i fartøyvernmiljøet vedtok Stortinget i 1996 å etablere tre nasjonale fartøyvernssentra; Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum i Gratangen, Hardanger Fartøyvernssenter i Norheimsund og Bredalsholmen Dokk og fartøyvernssenter i Kristiansand. Alle fartøyvernssentra er organiserte som sjølvstendige institusjonar, men Riksantikvaren sine femårige handlingsplanar legg føringar

for mykje av arbeidet. Riskantikvaren er no inne i sin tredje femårige handlingsplan som legg mål og føringar for fartøyvernet i landet. Desse planane er avgjerande for politiske prioriteringar og fagleg utvikling av vernefeltet.

Sikring av handverkskunnskap

Føremålet med fartøyvernssentra, var å sikre og vidareføre handverkskunnskap som er naudsynt for å ta vare på dei flytande kulturminna på eit forsvarleg antikvarisk nivå.

Stiftinga blei tidleg godkjent som læreverksemd i trebåtbyggjarfaget, eit viktig element for utviklinga av stiftinga som kompetansesenter. Senteret er i dag truleg den største læreverksemda i landet for trebåtfaget og har gjennom åra utdanna om lag seksti handverkarar.

Aktiviteten ved senteret dekkja etter kvart fleire fag og teknikkar tilknytt fartøyvernet. Desse faga må reknast som handlingsboren kunnskap, kunnskap som tidlegare vart overført mellom generasjonane. I dag fell dette inn under omgrepet immateriell kulturarv. Dei faga senteret har satsa på, er treskipsbygging, småbåtbygging, smie, reipslagning og bestmann på tradisjonelt seglfartøy («Mathilde» som seglar med naturfiber i segl og tauverk). For utøving av handverka er det opp gjennom åra bygd gode verkstadfasilitetar for desse faga.

Eit anna viktig mål ved fartøyvernssenteret er å skape eit tett tverrfagleg miljø der handverk og akademiske disiplinar overlappar kvarandre. Maritime handverksfag blei etter kvart eit musealt satsingsområde, og for å underbygge dette, blei det oppretta ei konservatorstilling i 2002.

Fellestenester og konsulentarbeid

Stiftinga tilsette den første fartøyvern-konsulenten på byrjinga av nittitalet. Konsulenten gjennomførte fleire store dokumentasjonsprosjekt som sidan blei brukt som mal innan fartøyvernet. Funksjonen med dokumentasjonssenter og spesialbibliotek blei etablert og tidskriftet «Fartøyvern» såg dagens lys.

Ved etableringa av fartøyvernssentra i 1996, blei konsulentfunksjonen utvida til å gjelde såkalla fellestenester som skulle gi støttetenester til Riksantikvaren og fartøyvernfeltet generelt. I den samanheng driv senteret med dokumentasjon, kurs, seminar, synfaringar og rådgjeving, både på senteret og rundt om i landet. Fartøyvernkonsulentane har delteke i produksjon av fleire bøker, rapportar, faktaark og artiklar.

Formidling og museumsarbeid

Drifta av «Mathilde» handlar i stor grad om formidling av maritim historie og kunnskap. Parallelt med oppstart av leirskulen i 1990, fekk senteret produsert biletspelet «Nordlandsfarten» om jaktefarten frå Hardanger. Sidan har senteret fått produsert to nye biletspel som formidlar kystkultur og maritim historie. Biletspela utgjør ein viktig del av formidlinga ved senteret.

Eit nytt publikumshus i 1996 utvida tilbodet med kafé og fast filmsal. Det blei da utvikla eit formidlingskonsept under slagorda levande museum og å lære gjennom å leika. Verkstadane blei opna for publikum som kan følgje prosessen med istandsetting av fartøya og utøving av alle handverka. Rundt på anlegget blei det etablert ei aktivitetssløype knytt til handverka på senteret.

Deler av båt- og fartøysamlinga på senteret er utstilt, mest synlege er dei større fartøya ved kai. Senteret har også bygd tradisjonelle robåtar for bruk av Hardanger kystled, skuleklassar og barnehagar. Fartøysamlinga viser hardangerjakta «Mathilde», fiskekutteren «Vikingen», lystyachta «Faun» og ferja «Folgefonn I». Med dette har senteret ei av dei større båt- og fartøysamlingane i landet. I tillegg har «Tysso», eigd av Norsk vasskraft og industriadmuseum, opplagsplass her.

Hardanger Fartøyvernssenter er ei sentral drivkraft i Hardanger Trebåtfestival som har vore arrangert årleg sidan 1999. I år var det vist fram seksti trebåtar til om lag 4000 festivalgjester.

Om lag 14 000 publikummarar nyttar seg av tilboda til senteret årleg.

Ungdomsarbeid og barnevern

Mathildeprosjektet, og arbeidstreninga gav eit viktig grunnlag for stiftinga. Etter kvart som dei maritime handverksfaga blei meir profesjonaliserte, vart det vanskeleg å kombinere dette med arbeidstrening for ungdom. Som ein liten aktør klarte ikkje Fartøyvernssenteret å henge med i utviklinga i barnevernet. Etter nokre vaklande år blei tilbodet lagt ned vinteren 2012-13.

Gjennom dei 27 åra stiftinga dreiv med ungdomsarbeid har over hundre ungdomar vore innom i ein vanskeleg fase av livet. Stor innsats, nærleik og mykje omsorg frå tilsette og andre involverte, gjorde at mange fekk nytt fotfeste her.

Fleire uttalte at opphaldet på Stiftinga var den beste perioden i livet (så langt) og at opphaldet her redda dei.

Fartøyvernssenteret går inn i Hardanger og Voss museum

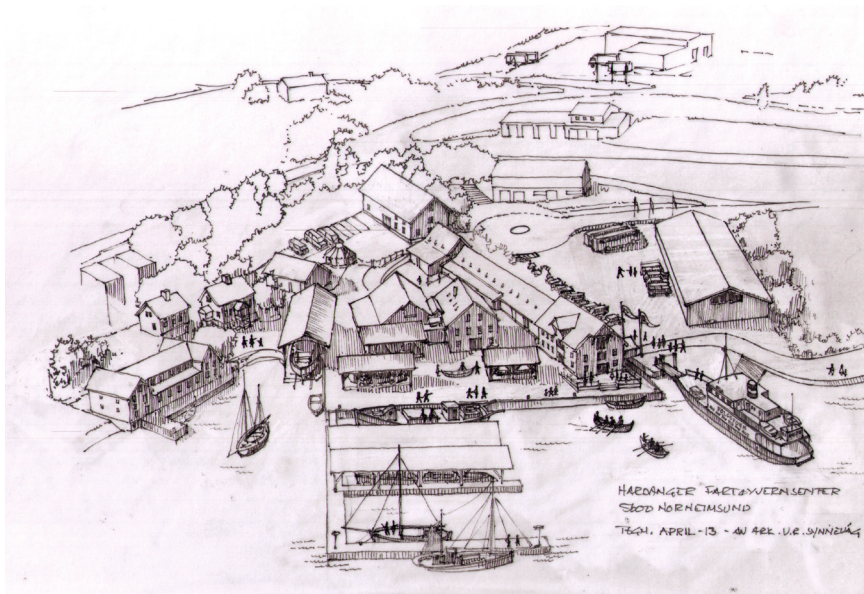
I 2004 vedtok Stortinget å gjennomføre ei endring av museumsstrukturen ved å slå saman fleire museum til større faglege eller geografiske einingar, så også i Hordaland. Styret såg det ikkje føremålstensleg å splitte fartøyvernssenteret som var organisert i tre avdelingar; museum, fartøyvern og ungdom. I 2006 gjekk såleis heile fartøyvernssenteret inn som ei avdeling i Hardanger Museum, seinare utvida til Hardanger og Voss museum.

Utvikling av anlegget

Ved starten i 1984 gav Kvam herad Mathildeprosjektet tilgang til loftet i den gamle Solheim møbelfabrikk som kommunen tidlegare hadde ekspropriert. Møbelproduksjonen flytta etter kvart ut og Stiftinga overtok verkstaden som stegvis blei oppgradert. Fyrste anleggsutbygginga var ein sliskeslipp (trekonstruksjon) for opphaling av «Mathilde» i 1988. Sliskeslippen blei etter nokre år skifta ut med stålskinar på betongfundament. I 1995 blei det bygd eit enkelt skur over slippen, fram til eit nytt permanent skur kom på plass i år.

Nabotomta til møbelfabrikken var nytta som kommunalt massedeponi. I 1991 frigjorde kommunen grunn der til nytt verkstadbygg som blei reist som eit sysselsettingsprosjekt. For å skaffe meir kaiplass blei det bygd ein 50 meter lang trekai utanpå fyllinga. I samband med ferdigstillinga av «Faun» i 2005 kom vernehamna, ein delvis overbygd flytekai, på plass.

Publikumsinteresse auka etter kvart som Stiftinga vaks på seg med fleire fartøy og handverk. For å utvikle denne



Anlegget i fugleperspektiv med nytt utviklingsareal og planlagt ferjestø for MF Folgefonn I til høgref. Teikning ved arkitekt Vidar-Rune Synnevåg

sida av verksemda, blei det bygd eit eige publikumsbygg med kafé og filmsal 1996. I 1998 blei det gjennomført eit stort byggearbeid med reising av reipslageri, lager, sjøhus og smie. Med dette fekk endeleg anlegget den forma som arkitekt Vidar-Rune Synnevåg hadde sett føre seg mange år tidlegare.

Stiftinga disponerer eit areal på 8500 kvm som no er tett utbygd. Lite rom for vidare utvikling førte til at Kvam herad no har regulert neste nabotomt til nytt utviklingsareal for fartøyvernssenteret. Her er det alt etablert ny publikumsinnang og det er planar om å gjenskape ei ferjestø for «Folgefonn» i kombinasjon med «bilmuseum» i eit eksisterande næringsbygg på tomta.

Kompetanseverksemd

Fartøyvernssenteret er eit kompetanse-

senter der personalet er den aller viktigaste resursen.

I oppbyggingsfasen var det avgjerande å få tak i eit kjernepersonell som var villig til å bera prosjektet og dei aktuelle faga vidare. Opp gjennom åra har over hundre lærlingar og fagarbeidarar vore inno i lengre og kortare periodar. Senteret utvikla seg tidleg som ein internasjonal arbeidsplass som fører med seg tilflytting og nye impulsar i ein liten kommune.

I dag har Stiftinga Hardanger og Voss museum 35 tilsette som arbeider på avdelinga Hardanger fartøyvernssenter. Staben er sett saman av handverkarrar, lærlingar, sjøfolk, formidlarar, etnologar, historikar og merkantilt personell.

Artikkelen er noe forkortet (Red.)

Erfaringer med det nye regelverket?

Omtrent så enkelt var spørsmålet fra
Dampskibsposten formulert, og da skulle man tro
at det var enkelt å svare, men den gang ei...

Jan Welde, avtroppende leder Norsk Forening for Fartøyvern

Det er slett ikke enkelt å oppsummere erfaringer fra et regelverk som vi først etterlyste hos Sjøfartsdirektoratet i 1989, som har vært fast post i tildelingsbrevet i et godt 10-år og som direktoratet til slutt trumfet gjennom. Det ble trumfet gjennom på tross av saklige og faglige, vel begrunnede innsigelser fra både Norsk Forening for Fartøyvern, Riksantikvaren, Forbundet Kysten og mange andre grupper og enkeltpersoner som driver med vern og formidling av flytende kulturminner.

Regelverket ble lovet å være klar i god tid før seilingssesongen 2014. Det kom ut 1. juli, altså midt i sesongen og like før fellesferien, med en helt ny vri: fartøyer som skulle følge dette regelverket måtte sende begjæring om nye sertifikater, og oktober 2014 var angitt som forventet behandlingstid - så det var den sesongen...

Pr idag er jeg ikke kjent med noe vernet eller fredet fartøy som har fått utstedt sertifikat etter den nye forskriften. Men jeg er kjent med noen saker som har vært behandlet under dekke av formuleringer som «... sett i lys av den nye forskriften ...». Prosessen har ikke vært lovende - heller skremmende. I vernemiljøet brer det seg en oppfatning av at det sitter ledere og saksbehandlere i Sjøfartsdirektoratet som leser den nye forskriften omtrent som en viss mann leser bibelen. Alt som kan vries og vrenses, det skal vries og vrenses til siste trevl. Alt som kan gjøres vanskelig, det skal gjøres vanskelig, og klarer man å dele et lite problem opp i flere store - da har arbeidsdagen vært vellykket!

Avstanden mellom liv og lære, det vil si avstanden mellom de politiske og overordnede intensjoner som lå bak bestillingen av regelverket og den realiteten, som man på tross av sterke protester

har klart å presse inn i regelverket, den er formidabel! Svakheterne og absurditetene er for mange til å gå inn på i detalj, men en må fremheves spesielt, nemlig mangelen på kvalifikasjonskapittel.

Da kvalifikasjonsforskriften var under arbeid og ute på høring i 2011 påpekte Norsk Forening for Fartøyvern at det etter denne forskriften ikke ville være mulig å opprettholde de personlige sertifikater som var nødvendig for å holde den vernede/fredede flåten i fart. Det ville ikke være mulig for våre sjøfolk, spesielt offiserer, å opparbeide nok fartstid til at sertifikatene kunne beholde sin gyldighet.

Alle våre innsigelser ble tilbakevist fra Sjøfartsdirektoratet med at dette ville tas inn i den nye verneforskriften som da var under arbeid. Dette ble et gedigent løftebrudd, for ingen av våre innsigelser er tatt inn i verneforskriften. Forskriften har ikke noe kapittel, ikke ett eneste ord, som går inn på de tilpasninger som vil være påkrevet for at våre seilende sjøfolk skal kunne ta fartøyene fra kai etter 31.12.2016.

Den siste dagen i 2016, og det er slett ikke lenge til, er nemlig den siste dagen som vi kan seile lovlig. Da går de siste sertifikatene for skipper, styrmenn og maskinister ut. Ytterst få av våre godt voksne sjøfolk ser syn på å reise bort i ukevis på kurs. Kurs som koster 50. – 100.000 pr pers, er i tillegg økonomisk ruin for historiske fartøyer som allerede drives på eksistensminimum.

I 2015 og 2016 har Norges samlede fartøyvernmiljø en arbeidsoppgave som overskygger alle andre: vi må arbeide grundig og systematisk, politisk og administrativt, for å få aksept for det som jeg kaller «vernede sjøfolk på vernede fartøy»!

Vi må få forståelse for at voksne sjøfolk som ofte har seilt hele livet og som kan seile gamle båter, med dampmaskin og maskintelegraf, de blir ikke ubrukelige eller farlige fordi om de mangler det siste oppdaterte kurset i ARPA, ECDIS eller AIS - utstyr som knapt finnes ombord i de gamle fartøyene.

God tur videre!



Vi håper regelverket fremdeles lar oss se slikt som dette. Her møtes «Stord I» og «Oster» ved Garnes, sommeren 2013. Foto: Tore Sætre.

Museumsskipet «Hestmanden»

Endelig har «Hestmanden» fått vise seg frem for et større publikum, vise hvilket unikt minnesmerke hun er, og hvilke historier hun kan fortelle.

Tekst: Georg Jensen

Gjennom 35 år har entusiaster arbeidet for å redde «Hestmanden», for å gjøre den til et minnesmerke over norsk skipsfart og norsk skipsbygging gjennom et halvt århundre, men først og fremst et minnesmerke over norske sjøfolks innsats under annen verdenskrig. Vel har vi Minnehallen i Stavern, monumentet på Bygdø og andre minnesteder langs kysten. De ligger i vår tid, i vår tids omgivelser, og gir ikke så mye mer enn en «kirkegårdsfølelse». Mer inntrykk gjør derimot «Hestmanden». Som den siste rest av Nortraships flåte er det bare den som har tilstrekkelig fortellerevne, som kan gi oss et inntrykk av leve- og arbeidsforholdene ombord.

Utstillingen vi nå kan se ombord er tilsynelatende primitiv og snau. I et slitt lasterom, med adkomst ned en bratt leider i et trangt dekkshus, beveges publikum. På babord side, nesten fra for til

akter, ser vi en meterhøy flate, tettskrevet med navn, 14830 krigsseilere som opplevde forlis på norske skip. Like tilfeldig som ulykken rammer, like tilfeldig er rekkefølgen, ikke alfabetisk, ikke kronologisk. En tiendedel av de norske krigsseilerne kom ikke hjem. Av de som kom hjem hadde mange fysiske skader, enda flere hadde usynlige skader som ikke ble anerkjent. På styrbord side er noen av dem nevnt spesielt, fotografert med skuta som bakgrunn under dåpen i 2012, og med omtale av hva de var med på. Søren Brandsnes, som har en stor del av æren for at skuta er blitt hva den er, er naturlig nok med her. Det store mangfoldet ser vi av noen av plansjene lengst akter. En som trekkes frem er en så lite typisk krigsseiler som canadiske Fern Sunde. Hun ville yte sitt i krigen og utdannet seg til telegrafist.. Som kvinne kunne hun ikke seile på britiske eller canadiske skip. Derfor mønstret



Utstillingen lengst akterut.

Foto: Georg Jensen.

hun på MS «Mosdale» i 1941 og seilte gjennom resten av krigen.

I akteskipet suppleres utstillingen av fortellinger om skuta selv, om anløpssteder i Storbritannia under krigen, om forfall og restaurering.

Utstillingen bygger på materiale samlet av Norsk maritimt museum, Mandal museum, stiftelsen Arkivet i Kristiansand, Gunnar Eikli ved fylkeskonservatoren i Vest-Agder, og Svein Vik Såghus, ved Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter. Sistnevnte har også stått for utvalg og arrangering.

I starten hadde mannskapet guiding i utstillingen. Det fant de snart overflødig, nesten upassende. Utstillingen fortalte selv. Denne fortellingen var nok også en av grunnene til at skuta vant priser både under Kystens landsstevne i Oslo og under trebåtfestivalen i Risør.

Dette må vi se som starten av utstillingsvirksomheten. I lasterommet er det plass til mer, mens skuta selv kan også fortelle. Den smale, bratte lederen som var eneste rømningsvei for maskinfolkene gjør inntrykk, det samme kan kanskje gjenoppbygde ruffer for fyrbøtere og matroser lengst fremme i baugen gjøre om noen år. En krevende oppgave, hvor uttrykket «less is more» kan være en rettesnor.

Etter besøket i Oslo ble skuta slept til Risør og trebåtfestivalen, deretter til Kragerø. I disse byene har til sammen 12 000 mennesker sett utstillingen. I slutten av september skal skuta til Stavern for nye markeringer. For høsten er det også gjort avtaler om visninger i Kristiansand. Sommerens tokt gir et inntrykk av hvilken viktig formidlingsarena «Hestmanden» kan bli.

Ångaren Bohuslän 100 år

«Bohuslän» har deltatt på mange båtstevner i Norge, og er derfor velkjent i miljøet. I år fyller hun hundre, det er derfor på sin plass med en presentasjon, både av skuta og foreningen som reddet henne. Siden skuta er svensk, beholder vi forfatterens språk.

Tekst: Bo Starmark

Marstrands Nya Ångfartygs A.B. trafikerade svenska västkusten sen 1875. Högre krav på bekvämlighet och snabbhet i början på 1900-talet förde til at bolaget såg sig tvunget att beställa ett nytt fartyg. S/S «Norrtelje» i Waxholmbolaget i Stockholm kom att stå som förebild med sina rymliga salonger och promenaddäck. I november 1912 beställde rederiet den nya ångaren hos Eriksbergs Mekaniska Verkstad.

Den högtidliga leveransturen ägde rum den 14. maj 1914. Då gjordes ett fartprov för de inbjudna i södra skärgården mellan Gulldisken och Knarrholmen. Man uppnådde under forcing 14,27 knop och 880 indikerade hästkrafter vid 12,8 kilos tryck i ångpannan, 60 % fyllning och 175 slag i minuten. Kolåtgången var då 0,78 kg kol per hästkraft och timme. Sannolikt tillät man sig en ordentlig forcing av

ångarens kraftiga maskineri. Lika sannolikt tillät man sig inte sådana utsvävningar i fortsättningen. Att förse det relativt stora fartyget med styrmaskin ansågs onödigt, trots att varvet offerrade en sådan.

Skrov, rigg och däckshus

I specifikationen för ångaren kan vi läsa, att «fartyget bygges i hufvudsaklig öfverensstämmelse med ritning N:o 4276 af mjukt Siemens Martin-stål hållande Bureau Veritas fordringar, hvarå valsverkets certifikat lämnas».

Detta av mjukt stål byggda skrov är 43,05 meter långt överallt, 7,27 meter brett på spant samt sticker 2,98 meter mallat djup. I verkligheten har hon numera ett djupgående på ungefär 3,15 meter. Specifikationen ger utförliga anvisningar om stävar, roder, spant, mellanspant, webspant och kontraspant vid maskinbadden, bottenstockar,

slagstringer, övriga skott, maskin-och pannbäddar med flera.

Ångaren riggades enligt riggritningen med två master med sedvanlig akterstagning i paritet med gösstake, skorsten och flaggspel. «Bohuslän» ritades inte med segel som tidigare ångare.

Däckshusen byggdes av teak med «ifyllningar och ramstycken, hvilkas kanter förses med en smakfull kälning».

Salongerna inreddes på ett sätt som går igen på senare byggda ångare. I «Bohuslän» används ljusa träslag som valnöt och björk i trapphallen, vestibul och tamburen om babord. I första klass damsalong på övre däck används flammig björk. Det ska även framhållas att ångaren redan från början hade elektriskt ljus ombord, något som inte alls var en självklarhet vid denna tid.

Vardagen börjar

«Bohuslän» sattes i trafik på sträckan Göteborg – Smögen och åter. Enligt

turlistan tog resan 7½ timmar men ofta längre tid. Större delen av året var det mestadels gods som befordrades, men sommartid dominerade passagerarna i sådan utsträckning att ångbåtarna svårigen räckte till. Sedan kung Oscar hade satt Marstrand på kartan, hade man fått upp ögonen för landskapet Bohuslän och det salta men blåsiga och ibland hårdhänta havet.

Ombord fanns sedan 1914 en ångbåtsexpedition. Marstrandsbolagets ångare befordrade brev, paket, postabonnerade tidningar, rekommenderade och assurerade försändelser. «Bohusläns» stämpel bar texten ÅNGBÅTSPXP N:o 41.

Ångaren gick i helårstrafik fram till andra världskrigets utbrott. Bunkring skedde en gång i veckan. Vedeldning förekom under världskrigen i begränsad omfattning och då endast för att ta upp ånga och hålla trycket vid stillaliggande. Pannan hade och har tre fyrar.



Foto: Bo Starmark



Foto: Bo Starmark

Det mörknar

När fred äntligen rådde förändrades semestervanorna i Sverige snabbt. Relativt billiga drivmedel frammanade en växande bilism och ett utvidgat bussnät i Bohuslän. Säreget nog blev bolagets sträcka Göteborg – Skärhamn trafikerad av bolagets absolut äldsta ångare, «Westkusten» byggd 1876, den enda som gav ett godtagbart resultat.

Ett konsortium på Tjörn tog över bolaget, som döptes om till Marstrands Rederi AB. «Bohuslän», «Marstrand» och «Westkusten» behöll sina ångmaskiner medan de öviga fick dieselmotorer installerade. Skorstenarna målades gula med ett blått band med bolagsflaggan, den vita vimpeln med blå boll använd sedan 1876. Så fortsatte trafiken med tyngdpunkt på sommartrafiken.

Slutet nära

1951 blev «Bohuslän» oljeeldad och var i

trafik alla dagar i veckan. 1953 övertogs aktiemajoriteten av Thordén Lines i Uddevalla, «Bohuslän» gick till Uddevallavarvet, det öppna akterdäcket byggdes in med plastikrutor i gummiramar, möblerades med enkla bord och bänkar och med en billig belysning. 1962 köptes ångaren av AB Sundfart och sattes i trafik mellan Strömstad och Sandefjord tvärs över det öppna och blåsiga Skagerack utan någon skyddande skärgård. Till och med sommaren 1963 trafikerade «Bohuslän» sträckan och lades upp till hösten i Marstrand för att användas säsongen 1964. Verkstaden gjorde ett gott arbete när ångaren konserverades för vintern: Pannan dränerades liksom alla rörledningar, maskineriet oljades in och allt som kunde orsaka rostskador torkades. Skorstenen fick kapell, alla dörrar och öppningar stängdes men man ordnade så att självventilation uppstod.



Foto: Kim Forssblad

Det blev ingen ny säsong 1964. I början av mars 1965 bogserades ångaren till Göteborg, till den siste köparen AB Skrot & Avfallsprodukter på Ringön.

Sällskapet Ångbåten

I mars 1965 samlades sex personer i varierande åldrar på Industrimuseet i Göteborg. Den då unge Ingvar Kronhamn hade läst den lilla notisen i Handels-tidningen att Marstrandsbolagets forna ångare «Bohuslän» nu skulle skrotas. Man beslöt efter någon diskussion att bilda en förening med syfte att i första hand söka rädda ångaren «Bohuslän» undan skrotning. Förhoppningarna att detta skulle lyckas var stora. Kronhamn och hans kamrater, bland andra museets chef Åke Åberg, Ralph Grundell och Bo Starmark beslöt också att om det hela gick i lås, skulle man agera under mot-tot «Bevara genom att bruka» det vill säga fartyget skulle sättas under ånga

och segla för egen maskin och försörja sig själv. Vidare skulle hon i största möjliga mån återställas i originalskick. Allt arbete ombord och i den nybildade föreningen skulle ske helt ideellt utan lön.

Arbetet sattes genast igång och bedrevs med stor kraft. Genom andelsteckning samlades köpesumman, 60.000 kronor, in och den 10. januari 1966 var båten betald. Snart låg «Bohuslän» förtöjd vid den dåvarande Östra Frihamnsbryggan strax väster om Göta Älvbron. Många blev imponerade, däribland säljaren, skrothandlaren, som gick med som medlem i Sällskapet Ångbåten, som den nystartade föreningen heter. En febril verksamhet rådde ombord nästan oavbrutet och den 18 december 1965 stack man fyr under pannan för första gången. Det blev varmt ombord.

Eftersom ideella föreningar inte får bedriva rederirörelse bildades Ångbåten Ekonomiska Förening, som är den



Foto: Kim Forssblad

formelle ägaren till «Bohuslän» och vars medlemmar är andelsägarna. Skötseln, driften och allt underhåll liksom all medlemsverksamhet sköts av det ideella Sällskapet Ångbåten. «Kan vi hålla ut i tio år till år 1976, ja, då ska vi fira!» 2015 fyller Sällskapet Ångbåten 50 år och detta år är ångaren 100 år, vår kära «ångpotta», som håller oss i sådant fast grepp.

Genom åren har mycket stora arbeten utförts. Det har renoverats, restaurerats, reparerats och kanske rekonstruerats. Det forna öppna akterdäcket har byggts in på ett sätt som framhäver de ursprungliga linjerna, innanför har skapts en cafeteria med ett något robust utseende, ett ovärderligt utrymme för vår verksamhet. Vidare har salongerna genom fint handhavande återfått sitt forna utseende. En ny propeller köptes för ett «bra» pris i England. Från den skrotade ångaren «Monarda» kom den

ångdrivna generatoren av Royal Navy's modell.

Det skulle måhända bli monotont att räkna upp alla de arbeten, insatser och uppoffringar som gjorts. Men det ska framhållas. Det är roligt att slita utan lön med en arbetstid från 0000 till 2400 på en hundraårig tungarbetad ångbåt!

Genom de gångna åren har ångaren «Bohuslän» blivit ett känt inslag utefter kusten, en något främmande fågel men omtyckt och beundrad.

Trafiken

Vår trafik bedrivs som antingen «öppna turer», som är till för allmänheten och till dem köper man biljetter, eller som «beställningsturer» Det ska sägas att Sällskapet Ångbåten tillämpar en viss «selektivitet» vad gäller beställningsturerna, vi är rädda om båten. På aktermasten vajar bolagsvimpeln från 1876, vit med en blå boll. Den är lik-



Foto: Bo Starmark

som skorstensmärkningen registrerade varumärken.

Säsongen börjar i slutet av april och pågår en bit in i september. Bestämmelser om behörigheter, läkarintyg och allmän lämplighet beaktas noga. Eftersom alla ombord arbetar helt ideellt utan lön, ställs krav på kamratlighetens osynliga

lagar och respekt för andras åsikter.

Ett varmt tack till Ingvar Kronhamn, Sällskapets initiativtagare, för de gångna femtio åren tillsammans och för goda tips och anvisningar vid skrivandet av denna artikel.

Artikkelen er noe forkortet.

Det regnes som redaktørens privilegium å skrive ingressen. Kanskje også bildetekstene. Det privilegiet benytter han nå. På «skipsportrettet» ser vi «Bohuslän» i fint driv. Et «søndagskip», både utvendig og innvendig, i alle fall sammenlignet med «Børøysunds» mere sparsomme stil. De øvrige bildene, de illustrerer oss alle, alle entusiaster som arbeider med noe utenfor dem selv. De som bruker sin kunnskap, sine ferdigheter og sin glede, for å ta vare på båtene våre. Se Charles de Sevres, så fint han maler et stålskott så det skal se

ut som polert bjerk, og dermed stå i stil med øvrige interiører på skuta. Se hvordan Krister Borg lirker på plass et nytt kondenserrør. Et tolmodighetsarbeid, men helt nødvendig i den store helheten. Presisjon er stikkordet for Håkan Rosell og Mats Demker som justerer et bærelager. De bruker sin erfaring og fagkunnskap for å bevare gammel, men ikke gammeldags teknologi. Så til slutt Bengt Sjøberg, som viser sin glede over arbeidet. En glede vi alle deler, og som er drivkraften i det vi gjør. Den gleden som vi så gjerne deler med andre.

Kysten rundt

Litt om hva som har hendt siden sist

«Gamle Svanøy»

Restaureringen i Haugesund har stoppet opp. Etter brannen i januar 2012 har arbeidet på skuta ligget nede. Overbygget som dekket båten, gikk opp i flammer, og det var ikke mulig å jobbe videre med den under åpen himmel. Men, mye godt arbeid var gjort før brannen. Eierforeningen har originale tegninger av båten, og mye tilleggsdokumentasjon var også utført. Utstyr som privatpersoner har gitt, står trygt på lager. Bolinderen, som er ferdig restaurert, var også plassert et annet sted.

Nå arbeides det med ulike alternativer for «Gamle Svanøys» fremtid. Det er ikke til å legge skjul på at økonomien er en viktig faktor her.

Fyrtårnprisen 2014 til Norsk Forening for Fartøyvern

Under Kystens dag i Brønnøysund i juni ble Fartøyvernforeningen tildelt Fyrtårnprisen.

Prisen deles ut av Samferdselsdepartementet og skal gå til en kandidat som har bidratt til å profilere Norge som kystnasjon og har gjort en god innsats for norsk kystkultur.

Vi gratulerer med prisen og mener

departementet har funnet en verdig vinner som gjennom mange år har arbeidet for å ta vare på Norges flytende maritime historie.

Fartøyvernforeningen holder kurs

Som et ledd i sin utmerkede kursvirksomhet, «Fartøyvernets ABC», holdt fartøyvernforeningen kurs på Gardermoen for 40 deltagere i slutten av september. Tema denne gang var søknadsskriving.

Folk fra Riksantikvaren og Kulturminnefondet snakket om sine tilskuddsordninger, mens arbeidet med «Pauline» og «Boy Leslie» ble brukt som eksempler. Kulturminnefondet er ikke av de første vi fartøyvernere tenker på når vi skal sende søknader, men de siste ti årene har fondet bevilget mer enn 14 millioner til fartøyvern. I tillegg til den konkrete kunnskapen deltagerne får, er generell erfaringsutveksling og nettverksbygging et viktig utbytte av en slik samling.

Et lite hjertesukk fra redaktøren: Var det slike byråkratiske øvelser som søknadsskriving vi så for oss da vi for mange år siden begynte å banke rust på vårt flytende klenodium?

Sommertur i Norsk Veteranskibsklub

Så fort stevnet i Oslo var unnagjort, ble «Børøysund» klargjort for årets sommertur. Den gikk til Lysekil, der «Bohuslän» sine 100 år skulle feires. Underveis var det overnatting i Filtvet og Gräbbestad på nedtur og Koster på hjemtur. Været var strålende, bortsett fra hølregn den kvelden «Bouslän»s mannskap var invitert ombord. Men et gjestfritt mannskap på «Bohuslän» lot oss arrangere «norsk aften» ombord hos dem.

I Lysekil var det også mange som besøkte Skandiamuseet. Det ligger i fabrikkbygningen der det frem til 1966 ble produsert glødehodemotorer, og frem til 1987 dieselmotorer. I to etasjer kunne vi se rader av gamle motorer, noen i gang med velkjent lyd, andre i forskjellige stadier av restaurering.

Slepebåten «Harry», som lå ved sam-

me kai som oss, er også en del av museet. Den har en firesylindret Skandia glødehodemotor på 300 hestekrefter. Motoren er fra 1950, noe ombygget i 1961, da båten fikk vrilpropell.

«Styrbjørn» skulle også ha vært med, men like før avgang ble det konstatert at en liten lekkasje i kondenseren hadde vokst seg stor, så stor at det ikke var tilrådelig å dra på langtur. Lekkasjen skyldes rust i fremre vendekammer. Her vil det gamle kammeret bli skåret vekk, og det vil bli sveiset sammen en konstruksjon/kasse med samme mål og volum som originalt. Denne vil bli festet på kondenserens rørplater. Tilsvarende skade på aktre kammer er tidligere reparert på samme måte. Kostnaden er anslått til 200–300 000 kroner.

Som et plaster på såret for avlyst sommertur, fikk Styrbjørn-gjengen disponere «Thor III» fra Drammen havnevesen for en helgetur til Tønsberg i høst.



Bunkring i Oslo før avgang. Lastebilkran med lang arm holder sekken slik at kullet kan rause ned i baksen via kullrøret. Det vi ikke fikk plass til i baksene, tok vi med på dekk. Tungt arbeid? Bare peanuts.

Foto: Georg Jensen

«Atløy» på fjordaferd

I Florø er «Atløy» endelig klar til årets Fjordaferd. 11 dager, frå 19. til 29. september, skal skuta innom 33 plassar på kysten og inne i Sogn. Det startar med lasting av salta sild, lettsalta brosme og singelfrosen torsk og sei frå Ytøygrend, Bulandet og Kalvåg. I Sogn skal fisken seljast, og skuta etterkvart fyllast med epler frå Solvorn og kålrbi, gulrot og potet frå Lærdal og dei andre anløpsstadane. Vel attende i Florø skal skuta seljast tom. Ein god tradisjon som skuta held levande.

Stevner i Bergen

Mens landsstevnet i Oslo var den store begivenheten på Østlandet, var det ikke mindre aktivitet på Vestlandet. Med Torgdagen, Matfestival, Kulturnatt og Fjordabåttag i Bergen og tallrike andre arrangementer og turer i distriktet fikk entusiastene vist frem båtene og gledet tusenvis av mennesker. Vi fra andre strøk gleder oss med vestlendingene og innrømmer gjerne at «dette kan de».

Båt til salg

På Finn.no kan vi lese at hvalfangeren «Forlandet» er lagt ut for salg. Prisen er 600 000 kroner. Etter mange år i forfall antar vi den må karakteriseres som et oppussingsobjekt. Det er ingen venneforening knyttet til båten, og heller ikke noe organisert vedlikeholdsarbeid ombord. Båten ble for få uker siden flyttet fra Horten til Fredrikstad, der den nå ligger i ferskvann.

Ångpannekurs i Eskilstuna

Sveriges Ångbåtsförening og ArbetSam (et samarbeidsorgan for arbeidslivsmuseer i Sverige) holdt kurs i Eskilstuna i september. Temaet var dampkjeler. Gjennom to dager ble det forelest om sikkerhetsregler og bruk av hovedsaklig mindre dampkjeler, både stasjonære og i fartøyer. Veteranskibsklubben håpet å sende deltagere, men ingen av de aktuelle hadde mulighet. De vil likevel prøve igjen, både for å bygge ut et samarbeid, og for å få erfaring med slik kursvirksomhet.



Torgdagen i Bergen 2014.

Foto: Harald Sætre

«Thorolf»

For dem som kanskje ikke kjenner «Thorolf»: 60 fot lang tredamper fra 1911, med original maskin produsert i Ålesund, gikk i sin yrkesaktive karriere som reisende båt med blåtrøyer og andre varer fra Devolds fabrikk i Langevåg utenfor Ålesund. Som pensjonist har hun nå sin faste kaiplass utenfor fabrikkens der det fremdeles selges blåtrøyer.

Eierforeningen har de siste årene ikke hatt noe utpreget hjertelig forhold til Skipskontrollen. Det kom krav om å skifte til tette dører i overbygget og om redningsflåter på begge sider, noe som ville medføre ombygginger av båten, og som Riksantikvaren naturlig nok ikke godtok, videre krav om krenningsprøver og andre krav som førte til at passasjersertifikatet ble inndratt for noen år siden. Sesongen 2013 ble benyttet

til å renovere/bygge nytt styrehus da dette var råttent. Båten var således ikke i bruk den sesongen. I år har det vært gjennomført 2 - 3 medlemsturer, en av dem en ukestur der båten ble presentert i fjordbygdene. «Thorolf» deltok også på trebaatfestivalen i Ulsteinvik. Neste år håper de å kunne delta på «Fjordsteam» i Florø.

Skuta er nå i god stand, maskinen er overhaldt og en lekkasje som oppsto er tettet ved å drive to støter på nytt. I løpet av de nærmeste ukene skal båten konserveres for vinteren, men ikke dekkes til. Det ble prøvet for noen år siden, med dårlig resultat.

Som svært mange andre lignende foreninger sliter de med trang økonomi, dårlig rekruttering og altså forholdet til Skipskontrollen.

Norsk Veteranskibsklubs Jubileumslotteri

Norsk Veteranskibsklub feirer 50 år i år og har i den anledning iverksatt et Jubileumslotteri med flotte litografier som hovedgevinster. Blant gevinstene er Karl Erik Harrs litografier av «Styrbjørn», «Børøysund» og «Hestmanden», samt litografier med maritime motiver av kunstnerne Dag Rødsand, Bjørn Willy Mortensen, Geir Kleppan og Hans Gerhard Sørensen.

Så langt i år har vi solgt ca 2.000 lodd, men vi håper å selge mer i løpet av året. Overskuddet går uavkortet til bevaringen av våre to veteranskib.

Trekningen er 20. januar 2015, og alle som vinner vil bli kontaktet. Du kan vinne flott maritim kunst av kjente, norske grafikere, og vi tipser om at loddene også kan brukes som julepresanger, fødselsdagsgaver, vennegaver og mye annet.

Du kan lese mer om lotteriet og de 46 gevinstene på klubbens nettsider: www.nvsk.no. Loddene koster kr. 50,00 og kan bestilles via e-post til nvsk@nvsk.no eller direkte til ansvarlig for lotteriet (**Mårten Ervik, maart@online.no**) Oppgi antall, navn og adresse, gjerne også telefon. Spørsmål om lotteriet kan rettes til samme adresser.

Du kan også bestille lodd pr post: **NVSK, Postboks 1287 Vika, 0111 Oslo.**

Kjøp lodd og støtt bevaringen av «Børøysund» og «Styrbjørn».

Fullrigger i Fredrikstad

Det var vel mange som undret seg tidligere i sommer, da aviser og fjernsyn kunne fortelle at fullriggeren «Najaden» var innkjøpt til Fredrikstad. Hadde nyheten vært hundre år gammel, var det nok ikke mange som hadde reagert, men i vår egen tid! Hva er nå dette?

Tekst: Georg Jensen, på grunnlag av intervju med Alexander Hermansen

Det er ikke dagligdags at en slepebåt kommer opp Glomma med en fullrigger på slep. Riktignok er de kjent med «Tall Ship Race»

i Fredrikstad, men dette var jo utenom timeplanen, og det lå heller ikke stabler av plank klare for utskipning. Det hele er en mildt sagt uvanlig historie, eller



Foto: Seilskuteforeningen Øst i Viken



Foto: Thor Willy Eriksen

kanskje to, den ene om en guttedrøm, den andre om et seiglivet fartøy.

Guttedrømmen

Vi er en gjeng seilere, sier lederen, Alexander Hermansen. Det er kanskje forklaring god nok. Er man seiler har man drømmer. Om større båt, om sjømannskap, om seilskuter, om det som ligger bortenfor horisonten. Det å kjøpe en fullrigger ligger definitivt bortenfor horisonten for de fleste av oss. Det gjorde det altså ikke for disse entusiastene fra plankebyen. Sammen med en etter hvert stor skare har de dannet Seilskuteforeningen Øst i Viken. Det var altså denne foreningen som kjøpte skuta fra Halmstad kommune, litt nord for Helsingborg i Sverige.

«Najaden»

I 1897 og i 1900 bygget den svenske marinen to små fullriggere til øvingskip, først «Najaden», så «Jarramas», begge etter samme tegning. «Najaden» ble komposittbygd, altså stålskant med trehud, mens «Jarramas» var et rent stålfartøy. De to fulgtes ad, med tre måneders tokt hver sommer. 100 gutter og 20 befal på ei skute med 111 fots lengde i vannlinjen ga ikke mye rom for privatliv. I 1938 var det slutt for «Najaden». Hun ble tatt ut av tjeneste, ribbet for alt utstyr og klargjort for hugging. Imidlertid kom krigen, og skuta fikk en ny oppgave, hun ble senket utenfor Torekov for å tjene som sperre for u-båter. Så, i 1946, fattet en grosserer interesse for skuta. Han fikk den hevet,



Foto: Thor Willy Eriksen

istandsatt og rigget. Deretter ga han den til hjembyen Halmstad som et stasjonært museumsfartøy. En tilsvarende historie fikk «Jarramas». Hun ble tatt ut av tjeneste i 1946 og ble stasjonært museumsfartøy i Karlskrona. Der ligger hun ennå.

Vedlikehold av et trefartøy er en krevende oppgave for et kommunebudsjett. I 2012 sa Halmstad kommune stopp, og flere muligheter ble vurdert. Det endte altså med at hun ble solgt til Seilskuteforeningen Øst i Viken for 300 000

kroner. Kommunen valgte dem blant flere budgivere, da de hadde det beste opplegget for bevaring.

Hva nå?

«Najaden» har fått plass i Isegran kulturhavn, i et tradisjonsrikt båtmiljø, like ved Maritime Center Fredrikstad, hvor de behersker trebåtbygging til fulle. Et godt utgangspunkt for det videre arbeid, som drives i tre grupper: Seilskuteforeningen Øst i Viken er eier og besitter kompetanse, ikke minst

Et annet komposittskip er «City of Adelaide», et klipperskip bygget i 1864 for emigrantfart på Australia. Etter at dampskipene overtok, gikk hun i trelastfart frem til 1893. Siden da har hun ligget i havner i England og Skottland, først som hospitalskip, senere som øvingsskip for marinen og som klubblokaler. Det meste av denne tiden het hun

«Carric». I 1992, etter tre år med skader og forsømt vedlikehold, ble hun erklært verneverdig og overtatt av Scottish Maritime Museum. Restaurering startet opp, men måtte oppgis i 1999 på grunn av pengemangel. Sist vinter gjorde hun en ny australiatur, til Adelaide, der restaurering er startet opp på nytt.



Foto: Thor Willy Eriksen

innen det antikvariske, driftsselskapet Najaden drift AS, hvor folk fra nærings- og kulturlivet er sterkt involvert, og så dugnadsgjengen, som skal stå for enkelt vedlikehold gjennom året.

Seilskuteforeningen har allerede vært i kontakt med Riksantikvaren, og håper å kunne få vernestatus etter hvert. Det er mange hensyn og ta fremover, ikke minst om skuta skal bli seilende igjen! Ett av de vanskeligste valgene her gjelder motor. Najaden har jo aldri hatt maskineri. Kan vi da forsvare et så stort

inngrep som å sette inn motor? Kan hun bli verdens eneste seilende fullrigger uten motor?

Alle impliserte, hver med ulik innfallsvinkel, er klare over hvilken enorm oppgave de har påtatt seg - men mener at tiden er moden for det nettopp nå. Isegran er i ferd med å seile opp som en av Nordens mest unike plasser hva kystkultur angår, og fyrtårn/lokmotiver/fullriggere er det viktig å ha for å markere seg.

Byggemåten med trehud på stålskant ble brukt på de engelske te-klipperne i 1860-årene. «Cutty Sark» er vel den mest kjente, restaurert og sikret i tørrdøkk i Greenwich utenfor London. Litt lenger ute i Themsen, i Chatham, ligger et annet restaurert komposittskip, «Gannet», bygget for den engelske marine i 1878. Fordelene ved denne

byggemåten var at skuta ble stivere, og at spanter og andre innvendige avstivninger tok mindre plass, derved mer rom for last. For skuter i langfart var det også den fordelene at de kunne ha kobberhud for å hindre groing. Det ble også bygget en del komposittskip i slutten av og like etter første verdenskrig, da det var mangel på stål.

«Stavenes» 110 år

Tekst: Øyvin Konglevoll, Bilete: Tor Arne Aasen

Første september var det 110 år siden D/S «Stavenes» vart levert frå Bergen Mekaniske Værksted til Nordre Bergenhus Amts Dampskibe, frå 1919 kjent som Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane.

Dette var det tredje skipet selskapets dåværende direktør, seinare statsminister Chr. Michelsen fekk bestilt. Dei to første var langruteskipa «Firda», 1900, og «Gudvangen», 1903, medan «Stavenes» var bygd som lokalruteskip, det tredje i rekka etter «Lærdal» og «Balder». «Stavenes» vart første tida sett inn i rute i Florødistriktet, men kom sidan til å gå i dei fleste av rutene til FSF, også langruter frå Bergen. «Stavenes» har ei heilt spesielle historie, som er godt dokumentert og som det er skreve mykje om; m.a. selskapets beste isbrytar, første bilførande fartøy på Sognefjorden, turistruter i området Balestrand – Fjærland, Flåm – Gudvangen, ombygd til motorfartøy, medverka i filmen «Song of Norway», seld til England 1973, henta heim i 1991 og ei langdryg restaurering starta opp. Etter mange vonlause år

er det no stor framgang og optimisme rundt «Stavenes».

Det som er heilt spesielt med «Stavenes» er kor sterkt båten er bygd. Ellers hadde det etter mange år med forfall og stillstand ikkje vore noko å restaurera. Spesielt er også den lange tida «Stavenes» var i rutefart – heile 68 år frå 1904 til 1972. Det gjer at fortsatt lever det mange med fartstid som både mannskap og passasjerar på båten. Vi er så heldige at det lever åndsfriske menneskeper godt opp i 90 åra, som kan fortelja frå dampskipstida og blant oss har vi «Stavenes» sin siste skippar i rutefart - 90 år gamle Alfred Berge. Heilt spesielle historier kan forteljast. Det er meir enn nok stoff til å laga ei bok om «Stavenes». Heilt spesiell og i ein særklasse blir «Stavenes» ferdig restaurert som kolfyrt dampskip, med utsjånad frå 1939 med smalt styrehus og breie bruvinger.

110 årsdagen var det ingen grunn til å hoppa over, så derfor var det invitert til feiring om bord i båten ved Dåfjorden Slipp der det vert arbeidd for fullt med båten. Eigen veteranbuss var



Nokre utvalde jubileumsgjester samla framfor luka på fordekket. Tida for avgang er rett nok ikkje sett, men det blir i god tid før neste jubileum. Frå venstre ser vi Vegard Bakka, Morten Neset, Øyvin Konglevoll, Alfred Berge, Hallstein Ese og Per Anders Hove.

leigd inn frå Bergen og heile 37 vener av «Stavenes» samla seg rundt lukekarmen, der det var servert kaffi og 110- årskake frå Leirvik Dampbakeri. Også Sogn og Fjordane fylke, som i 68 år gjennom FSF eigde båten, var representert, saman med arbeidrarar frå Dåfjorden Slipp. Hetersgjest var skipper Alfred Berge, som hadde med seg familien. Han overrekte raust kr. 100 000.- i gåve til «Stavenes». Saman med ei ekstraløyving på kr. 250 000.- frå Riksantikvaren og midlar frå Vestenfjeldske Bykreditts Stiftelse sikrar dette fullfinansiering av legging av brudekk og hovuddekk forut, samt ferdigstilling av livbåtarrangement. Morten Neset,

som har vore raus med «Stavenes» fleire gonger, overrekte dei første kr. 10 000.- til innreiring av postlugaren. Mangeår leiar Hallstein Ese vart utnemnd til lagets andre æresmedlem i tillegg til Alfred Berge. Dette for hans lange og til tider einsame kamp for å få «Stavenes» restaurert.

Etter inntak av kake og kaffi og gode ord, var det tid for omvisning for å sjå på arbeider som er gjort om bord og som er på gang. Så gjekk turen attende mot Bergen med gassferja Sandvikvåg – Haljem, driven av Fjord 1, som er vidareføring av FSF / Nordre Bergenhus Amts Dampskibe.

Ein flott 110-årsdag.

Mudring

Mudring i grunne farvann er en nødvendig og velkjent aktivitet. Den har ikke samme anseelse og oppmerksomhet som skipsfarten, og er derfor heller ikke så godt dokumentert, hverken med dokumenter eller gjenstander. Noen konkrete minner finnes likevel, alle godt bevart i ferskvann.

Mudder'n, - et vakkert kulturminne

Tekst: Bjørn Andersen

Sommeren 2013 var kona og jeg på båttur i Telemarkkanalen. Opp alle slusene og inn til Dalen med sitt vakre hotell og tilbake igjen. Tre uker i vakker natur med perfekt sommervær. Midtveis skjedde det brått noe uventet, men ikke desto mindre gledelig for en dampskibsentusiast. Like ovom slusen på Lunde hvor vi skulle fortøye til neste dag ble vi liggende femti meter fra et fantastisk klenodie; et dampdrevet mudderapparat. Det var ikke så verst vedlikeholdt og der var litt informasjon om hva dette var for en flytende farkost. Den hadde helt klart sitt innarbeidede navn; Mudder'n som sto som overskrift på informasjonen. Mudder'n er kanalens gamle dampdrevne mudderapparat, i bruk frem til 1960-åra.

Mudring er som kjent å renske opp grus og bunnslam for å holde seilingsleden og innseilingene til bryggene dype

nok for båtene. Mudder'n ble kjøpt i 1890 fra Fredriksstad Mekaniske Verksted. Nyanskaffelsen ble brukt i underkanalen på Ulefoss og videre oppover i vassdraget etter hvert som slusene sto ferdig og kunne passerer. Mudder'n ble også leid ut til andre i vassdraget som hadde behov for mudring. Den kan også ha blitt brukt i arbeidet med å steinsette elvebreddene der det var behov for større steiner, for eksempel i Kjeldal. Mens mudringsarbeidet pågikk kunne mannskapet bo under dekk ombord i lekteren i uker av gangen. Mudderapparatet hadde egne prammer som ble brukt i arbeidet. Det var fem meter brede firkantlektere med luke i siden. Luken ble åpnet når lekterne skulle tømmes.

Mudder'n er en av Norges eldste anleggsmaskiner og er satt i stand av Telemarkkanalens venner. Av oppslag på maskinen kan vi blant annet lese at den



Mudderapparatet med grabben stående på overbygget på lekteren.

Foto: Bjørn Anderssen

brukte 3-5 hl kull pr. dag ved normal drift og leverte ca. 10 hestekrefter. Dette gir ca. 4 tonns løftekraft. Den har en meter lang grabb som kan gape over en meter store steiner. Den når ned til 5,5 m mudringsdybde og prammen/lekteren som maskineriet er montert på er 6 m bred og 13,5 m lang.

Helge Øverbø, skipper på «Henrik Ibsen» kan fortelle at det man i sin tid trodde var en god plan, å overlate den ferdig oppussede Mudder'n til Nome kommune for videre vedlikehold og drift, ikke har fungert som forutsatt. Kanskje får klenodiet på denne måten for lite oppmerksomhet og for lite av nødvendige midler til viktig vedlikehold. Det som er dårligst nå er selve lekteren av treverk som alt det tunge maskineriet er montert på. Dette og manglende pass har ført til at lekteren har sunket et par ganger. Men nå flyter den ved hjelp av en del utbedringer og bedre vinteropplag. Maskineriet ble

kjørt med trykkluft i 2009, så dette er nok i rimelig bra stand. Kjelen må nok kontrolleres og eventuelt utbedres og godkjennes om en ønsker å prøve med damp igjen. Dette kunne ha blitt en fin attraksjon ved Lunde sluse eller en annen plass hvor folk ferdes. Øverbø nevner at det kanskje kunne være en ide for Telemarkkanalens venner og en entusiastisk gruppe der å ta tilbake ansvaret for drift av Mudder'n. Utfordringen er å finne de rette entusiastene! Et utspill er gjort overfor kommunen. Kultursjef Eva Rismo i Nome Kommune fortalte at Hardanger Fartøyvernssenter har vært på befaring og at det har vært dialog med Riksantikvaren om det videre arbeidet. Fartøyvernssenteret har gitt råd om hva som må gjøres om den fortsatt skal flyte som den gjør idag eller settes på land under et beskyttende tak. Et planlagt møte med Telemarkkanalens Venner er foreløpig ikke avholdt. På dette møtet skulle en i fellesskap finne frem til løs-



Winchen har to kjettingtromler, en for senking og åpning, en annen for lukking og samtidig heving. Her er bare den ene i bruk. Foto: Bjørn Anderssen

ninger for videre vedlikehold og drift og finansiering av dette. På årets budsjett i kommunen er det avsatt 140.000,- som er tenkt brukt på Mudder'n.

Mudder'n er vakker å se på. Den har de samme typiske trekk som vi finner igjen på winsjer og ankerspill fra tidlig 1900-tall. Kraftige stålbukker er fundament og opplagring for de horisontale akslingene med tannhjul og tromler. Sylindrene har velkjent plassering nederst på begge sider av maskinen. Frem- og tilbakebevegelsen overføres til roterende bevegelser via runde veivskiver. Sindrike lenkearmar gjør at kraften vekselvis kan brukes til å lukke og heve grabben, svinge krana, åpne grabben og deretter å senke den åpne grabben til bunns igjen. Operatørplassen har to håndtak og to pedaler som betjener det hele. Kjelen står bakerst på lekteren som en stor rund, stående sylinder med fyringsluke nederst. Over maskineri og

kjele er et lite tak som gir litt skjerming for fyrbøter og maskinfører. Selve grabben er et vakker stykke smijernsarbeid. Firkantjern er spisset, bøyd og sammensatt på en funksjonell måte slik at grabben har den nødvendig styrke til å gripe rundt steiner og grus og når den løftes over vannflaten, så dreneres vannet inne i grabben lett ut mellom sprinklene som firkantjernene danner. At firkantjernene er snudd 45 grader forsterker også det vakre utseende. Det er to tromler for kjetting over hverandre. En for senking og åpning, en annen for lukking og samtidig heving.

I hvilken form vi kan se denne fine maskinen i fremtiden? Blir det som en flytende farkost eller som et monument på land? Finnes det entusiaster nok, klarer de både å finne midler og løsninger. Vi ønsker alle lykke til og vi håper å kunne følge opp saken i bladet vårt når det skjer vesentlig nytt.



En grå regnværsdag skaper vel like mye entusiasme som en sliten muddelørje. Det er en av utfordringene ved dette prosjektet. Her ser vi tvillingene sammen med slepebåten «Start». «Start» er også en del av samlingen på Minnesund. Hun kom til Mjøsa i 1918 etter en ukjent tilværelse i Porsgrunn. Etter diverse ombygninger er hun nå 33 fot lang og har en Bolinder Diesel. Foto: Mjössamlingene.

Tekst: Frank Iversen

Muddeløkterne ved Minnesund

Elva Vorma hadde et naturlig løp som den tidlige skipsfarten benyttet seg av. Til å begynne med kunne man ligge stille ute i elva, mens robåter sørget for forsyninger til og fra. Da den første dampbåten kom («Jernbarden» i 1840) og jernbanen (1854) ble det behov for brygger.

Så lenge Mjøsa hadde en naturlig vannstand var det ikke særlige problemer med dybdene, men da Mjøsreguleringen kom i 1909 ble det nødvendig å fjerne masser for å la større fartøyer passere.

Denne våren så en meget spesiell samling fartøyer dagens lys: Paternosterverket «Dalegudbrand», et stort, tungt fartøy med skuffer, eller bømmer i en endeløs kjede. Til dette muddelapparatet hørte også noen lektere, eller lørjer som de kalles i distriktet, og dampflepebåten «Dølen». Det var den siste dampbåten som var bygd for Mjøsa. Med denne flåten kunne man starte en storstilt opprensning av skipsleier og rundt brygger for å bedre fremkommeligheten til passasjerbåter, lastebåter og andre nyttefartøyer. Hele Vorma ble

mudret ned til Eidsvoll. Videre var det flytting av masser fra brygger ved Lillehammer og Hamar. Arbeidet foregikk vinterstid og tidlig om våren ved lavest mulig vannstand. Da var det også lettere å få en oversikt over behovet for mudring.

Denne samlingen av fartøyer er nå borte, det vil si slepebåten ligger på bunnen i Vormå, stykke syd for Mjøs-samlingene. De opprinnelige lørjene var antagelig uttjent, eller trenge supplerings etter noen år. Da ble det i alle fall anskaffet to nye, og de lever fremdeles, som en del av samlingen ved Mjøs-samlingene. De er vel blant Norges mest kuriøse veteranskips.

En muddelørje har ikke mye anseelse, ingen ordentlig båt, vil mange si. Vi har derfor lite dokumentasjon, både om opprinnelsen og senere bruk. De er i alle fall bygget omkring 1920, antagelig ved et av verkstedene i Fredrikstad-Sarpsborgområdet. De har yttermålene ca 60 x 20 fot og bunnømming. Bunnlukene er av tre med jernforsterkning.

Det var gjerne to mann på hver lørje. Under dekk akterut var det en primitiv lugar med ovn. Den var nok god å tyne ned i for å tine frosne fingre og tær. En lørje kunne være en farlig arbeidsplass. Under lossing på dypt vann skjedde det en gang at lukene ikke fungerte. En av mannskapet sparket til kjettingen som holdt fast ei luke. Derved fikk han kjet-

tingen rundt foten og ble med muddelassen ned. Og der ligger han enda...

Rekkene ble påsveist i nyere tid (1980-tallet) etter påbud fra skipskontrollen.

Mjøs-samlingene er meget bevisst på å ta vare på disse spesialfartøylene siden de er det eneste materiellet vi har fra mudringa i Vormå og ved kaiene i Mjøs. Også i nasjonal målestokk er de unike, og Riksantikvaren har bedt om at de blir tatt godt vare på. Det blir de også. De slippsettes og males regelmessig, men noen grundig kartlegging av tilstanden har ikke vært utført. Det mekaniske opplegget med bunnlukene har ikke vært i bruk eller testet siden 1995, men ser ut til å kunne fungere. Selve bunnlukene er slitt, men i relativt god stand. Det samme gjelder ror og rorkulter.

Lørjene er et godt utgangspunkt for formidling av nettopp denne spesielle delen av historien, både den lokale og nasjonale. Akkurat nå ligger de litt utenfor museumsområdet, men planen er at en av dem skal ligge nær museet. Da kan folk komme ombord, og mekanismene som styrer lukene kan demonstreres. Planene er der, men i denne bransjen er vi vant til at ting tar tid.

Artikkelen er noe bearbeidet.

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:

Sommerens stevne i Oslo preger bladet denne gang. Det skulle da også bare mangle. Det er ikke hvert år fartøyvern- og kystmiljøet kan vise seg frem på en slik måte, i en slik bredde og i et slikt vær. Deltagerne gledet seg over fine båter, hyggelig miljø og samvær med likesinnede. Det store spørsmålet blir likevel: Nådde vi ut over vår egen krets? Skapte vi interesse og forståelse hos andre, vervet vi nye medlemmer, nye dugnadshender?

Birthe Tåsåsen har tatt bildet på forsiden, Anne Alm Thorstensen det på baksiden.