

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

10. april 2015



Opplag 2585
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar





5



14



34



37

INNHold

- 4 Formannen har ordet
- 5 Nytt liv for gammel ferje
- 11 Hvordan bremses vi rusten?
- 14 Moderne verft med gammel kunnskap
- 20 «Granvin» har fått delemotor
- 22 Kulturhistorisk mærkning av fartyg
- 28 Kysten rundt
- 34 Hva skjer med «Stavanger»?
- 37 Så ble det tur likevel
- 41 Hjuldamper på Bodensjøen
- 44 «Gamle Mårøy»
- 47 Redaksjonen og samarbeidende foreninger

Her kommer ny Dampskibspost, som vanlig med stoff om gamle båter som skal leve lenge. Vi har hyggelige artikler som kan inspirere, som om turen med «Thor III» til Tønsberg, vi vil informere, som med stykket om rustbehandling. Noen vil kanskje også bli provosert, over å måtte lese en tekst på svensk, eller av usikkerheten om hva som skjer med «Stavanger». I så fall: si fra, gi oss tilbakemeldinger. Vi skal tåle diskusjon og uenighet. God lesning.

Formannen har ordet

Eivind Lande, leder i Norsk Veteranskibsklub

I mai 2014 feiret Norsk Veteranskibsklub sitt 50-årsjubileum. Samtidig kunne klubben markere at Dampskibsposten nummer 100 var en realitet. Dampskibsposten – eller Veteranen, som de to første numrene het – så dagens lys i 1970 og var i begynnelsen et rent internt medlemsblad for de aktive entusiastene i Norsk Veteranskibsklub. Bladet har hatt en enorm utvikling – både innholdsmessig og opplagsmessig – men hvordan bør bladet utvikle seg videre framover?

De første årene var det flere aktive redaksjonsmedarbeidere og redaktører, men utover på 1990-tallet overtok Thor Hansen mer og mer av ansvaret for utgivelsene. Han hadde hovedansvaret i nærmere 20 år og det er i all hovedsak hans fortjeneste at bladet fikk en så positiv utvikling. Dagens redaktør – Georg Jensen – gjør også en utmerket jobb. Derfor blir det lite kritikk og lite diskusjon om innhold og utforming. Det plager redaktøren. Han vil gjerne at flere fartøyvernere og andre med interesse for vår maritime fortid skal problematisere, diskutere, komme med gode innlegg, motinnlegg eller ganske enkelt

bare fortelle gode historier som andre bør få med seg. Redaktøren er redd bladet i for stor grad skal bli en talestol for Georg Jensen og dermed bli for snevert i forhold til de mange leserne bladet nå har rundt omkring i landet. Han har høye ambisjoner – ikke på egne vegne, men på Dampskibspostens vegne. Han har stor tro på at bladet kan bli bedre hvis flere deltar aktivt.

Georg Jensen har selvsagt et poeng. Dampskibsposten fungerer jo nå som medlemsblad for hele elleve foreninger spredd langs kysten fra Oslo til Trondheim og da bør også innholdet gjenspeile denne bredden. Jeg synes redaktøren klarer dette meget bra, men det kan kanskje bli enda bedre? Hva mener våre lesere – våre abonnenter? For å diskutere dette hadde det vært fint om representanter fra de ulike foreningene som abonnerer på bladet kom sammen en gang i året for å utveksle ideer og synspunkter. Norsk Veteranskibsklub vil i løpet av 2015 ta et initiativ til et slikt møte. Hovedhensikten vil da være å gi redaktøren gode innspill, konstruktiv kritikk og at vi sammen kan bidra til å gjøre et godt blad enda bedre!

Nytt liv for gammel ferje

Innlandsbåtar lever ofte lenger enn andre båtar. Skånsomt ferskvatn kan vere ei årsak, eit innestengt tilvære ei anna. Samanlikna med søstrene sine på kysten har nok ferja vi kan lese om her, vore ein heimføding. Den lengste reisa ho har hatt, gjekk over åsen på ein tungtransportbil.

Tekst: Magnus Sefland. Foto: Per Inge Høiberg

Ferjen «Mjøsfærgen» vart bygd av stål av Sarpsborg Mek. Verksted på Greåker, klinka saman på slippen i Minnesund og levert til A/S Færgen Gjøvik-Nes-Ringsaker i 1923. Ho vart bygd som pendelferje, 58,5 fot

lang og med ei tonnasje på 37 brutotonn. Framdrifta var ein Bolinder på 122 hk. Ferja hadde kapasitet til seks personbilar, alternativt ein lastebil, var sertifisert for 78 personar og trong eit mannskap på fire.



Slik såg ferja ut det meste av si tid på Mjøsa.

Foto via Mjössamlingene



Problem eller mogelighet. Slik låg ho fleire år i Røykenvik.

Ferja vart sett inn i trafikk på Mjøsa, mellom Gjøvik og Ringsaker. Ho gjekk i fast rute til 1950, deretter som reserveferje for den neste Mjøs-ferja.

I 1967 vart ferja seld og flytt over Vardalsåsen til Randsfjorden. Her fekk ho namnet «Randsfjordferja», vart ombygd og fekk ny motor, ein Volvo Penta på 240 hk. I begge endar fekk ho påsveisa tilpassing til nyare ferjekaier. Av omsyn til stabiliteten vart det støypt ein del betong ned i botnen.

Ferja gjekk i rute over Randsfjorden nokre år, før ho også der viste seg for lita. Etter ei tid som reserveferje, og deretter ei tid i privat eige som restaurantbåt, dreiv ferja av i stormen Dagmar og vart liggande havarert og halvt ned-sokka i strandkanten i Røykenvika. Til forarging for Gran kommune, men til

glede for born og ungdom som brukte ferja som stupetårn.

Frå vrak til kulturminne

Mjössamlingene i Minnesund – Mjøsa sitt sjøfartsmuseum - hadde ei tid hatt den første «Mjøsfergen» på ønskelista til samlingane. Dette ga høve til å kople saman to verneprojekt.

Like ved den havarerte ferja låg MS «Brandbu» frå 1907 – eit anna verdfullt fartøy. Ei lita gruppe engasjerte fartøyvernarar i distriktet såg oppgåvene som venta. Sentrale blant desse var styreleiar i Mjössamlingene, Per Inge Høiberg, og redaktør i Dampskibsposten, Georg Jensen. Dei kontakta dei rette instansane og einskildpersonane. Dermed var prosessen med landsetjing, restaurering og verving av «Brandbu» i gang.

Landsetjing og flytting av «Mjøsfærgen»/«Randsfjordferja» kom som eit direkte framhald av landsetjinga av «Brandbu». Eit pålegg frå Gran kommune til ferjeeigaren om å fjerne den havarerte ferja, medverka til at Mjøs-samlingene fekk overta ferja vederlagsfritt mot å fjerne henne. Riksantikvaren gav klarsignal, og dermed var det, i november 2013, duka for landsetjing av begge fartøya.

Seks-sju tonn med ballast i form av betongheller vart fjerna frå lasterommet på «Brandbu». Ferja vart og tømt for alt som ikkje hadde direkte tilknytning til fartøyet. Eit tak over midtre del av dekk – med tanke på party-verksemd – vart også fjerna. Så vart ho pumpa tom for vatn. Med god hjelp frå ein veghøvel

frå Gran kommune vart ferja skuva av grunnen og brakt flott, tilsynelatande nokolunde tett.

«Operasjon Ferjeflytting»

«Brandbu» vart problemfritt løft på land av ein mobilkran og klargjort for vidare restaurering.

For ferja var det verre. Det låg ikkje føre sikre opplysningar om vekta av fartøyet – berre nokre sprikande anslag. Overbygget i aluminium vart demontert og heist på land i eit eige løft. Mobilkrana si kapasitet på 55 tonn var ikkje nok for ferjeskroget, og det måtte leigast inn ei kraftigare kran. Skroget viste seg å vege 75 tonn då det vart sett pent på plass på ein tilhengar for spesialtransportar. Ferja vart stroppa og



Trygt på land i Røykenvik. I bakgrunnen «Brandbu».



Klar for utsetting ved Minnesund.

sveisa fast og gjort klart for transport til Minnesund. Iver Grini Transport AS i Hov stod for denne oppgåva.

Reisa gjekk langs RV4 til Lygna, 600 meter over havet, vidare ned gjennom Hurdal. Av omsyn til anna trafikk gjekk transporten ei natt, med eskorte av både politi og vegvesen, alle med blå og oransje varsellys på. Transporten trong det meste av vegbreidda. Mari Søbstad Amundsen frå Riksantikvaren følgde transporten i politibilen og gjorde sine observasjonar.

Den nattlege transporten vekte visse assosiasjonar i retning av både norske folkeeventyr og nordisk mytologi, med ein såpass stor båt på veg gjennom skogane i Hurdal. I nokre av dei knappaste svingane tok ekvipasjen kontrollerte innersvingar. Ferja skubba nokre vegskilt

ut av stilling i eit vegkryss i Hurdal, men vegvesenet sine folk var kjapt på plass og snudde skilta tilbake i rett stilling.

Det mest kritiske ved transporten var passering under eit par bruer i Brandbu. Det gjekk bra - med berre eit par centimeters klaring. Dersom ikkje dei 12 cm høge pullertane på rekka hadde blitt fjerna på førehand, ville transporten ha stoppa der.

Ved Nebbenes gjorde transporten stopp, midt på natta. Transportleiaren og vegvesenet sine folk gjorde ein avstikkar til Minnesund for å studere nedkøyringa til museumsområdet nærare. Etter ein times tid heldt transporten fram, først eit stykke nordover langs E6, deretter langs Trondheimsvegen (gamle E6). Dette siste for å unngå Eidsvolltunnelen.

Ved nedkøyringa til museumsområdet i Minnesund subba tilhengaren ned i den litt ujamne kørebana, elles gjekk transporten greit. Flytting av overbygget gjekk med ein eigen lastebil. Mobilkrana vart flytt til Minnesund, og neste morgon vart ferja sett på vatnet i Vorma, rett under bruene i Minnesund. Mjössamlingene sine tømmertrekkarar og nokre private båtar var på plass og tok i mot. Båtane trekte ferja ut i Minnstryket og let henne drive med elvestraumen gjennom seglingsløpet under jarnbanebrua. Kort nedanfor brua vart ho slept inn til slippet ved Mjössamlingene.

Ved dette høvet kom det fram at skroget hadde større lekkasjar enn ein fekk inntrykk av då arbeidet med berging starta i Røykenvika. På Mjössamlingene sin slipp vart ferja sett på land for restaurering – først midlertidig, på grunn av lekkasjane. Etter kort tid vart ho med hjelp av ei mobilkran retta opp og gjort klar for det ventande arbeidet. Med det var ferja tilbake i Minnesund - nesten på dagen nitti år etter at ho første gong vart sett på vatnet på same stad.

Restaurering

Ferja vart ståande på slippet dei strenge vintermånadane. Folk frå Bredalsholmen begynte med skrogarbeid allereie tidleg på våren 2014. Dugnadsfolk var jamnt i arbeid med førebuing for restaurering. Eit særleg problem var ballastbetongen i botnen av ferja. Betongen måtte bort for at gamle og dårlege skrogplater kunne fjernast og brukast som mal for tilforming av nye plater. Dei ivrigaste dugnadsfolka tok mange tøffe tak.

Mjössamlingenes målsetjing var, og er stadig, å få ferja sertifisert for passasjerfart. Det stilte strengare krav til restaurering. Blant anna kravde det meir utskifting av skrogplater i botnen av ferja. Det tok meir tid og førte til større utgifter. Planen om ferdigstilling av ferja vart utan vidare forlengd, litt på det uvisse.

Penta-motoren sin tilstand etter lang tid under vatn, var eit spenningsmoment. Motoren vart heist ut av ferja og frakta til eigna lokale på Kapp. Motor-kunnige dugnadsfolk gjekk i gang med restaurering. Dei fann ein sprekk i motorblokka. Men gjennom gode kontaktar fekk dei tak i ei ny-gammel motorblokk av same type. I midten av oktober 2014 vart den nyrestaurerte motoren starta og prøvekjørd, med tilfredsstillande resultat. Motoren vart deretter sett på lager, inntil det høver å setje den på plass igjen om bord i ferja.

På vatnet – midlertidig

Skrogarbeidet viste seg å trenge meir tid enn det som først var venta. Dette førte til vanskar i høve til andre fartøy som ønskte å bruke slippet. «Skibladner» brukar rutinemessig slippet i samband med Skipskontrollen sine inspeksjonar. Slippet blir også brukt av andre båtar, blant andre sight-seeing-båten «Elvekongen» på Vorma.

Ferjeskroget vart midlertidig tetta, og i september 2014 vart ferja sett på vatnet. Det kom også fram at det måtte gjerast noko reparasjonsarbeid på slippet. Ferja måtte leggest i ei bøye i Minnevik. Til moring av ei slik bøye vart det støypt ein betongkubus på ca fem tonn. Dette vart gjort på dekket av ferja, og så vart kubus



Snart klar for ny sjøsetting.

styrta over bord der moringa skulle plasserast. Denne plasseringa vart vald med tanke på at ferja skulle ha vatn til å flyte også når Mjøsa og Vormsøya sesongmessig blir tappa ned for å kunne motta vårflaumen frå Høgfjella.

Ferja skal ligge i bøya til ho skal på land igjen for meir skrogarbeid av folk frå Bredalsholmen. Dugnadsfolka var utover hausten 2014 stadig i aktivitet for å gjere ferja klar for den komande vinteren.

Kjøpekontrakt vart kvikt sett opp mellom tidlegare eigar og Mjøsamlingene. Men det drygde med å få eideomsoverdraginga stadfest ved skipsskøyte. Alle formalitetane i samband med overdraging og namneskifte var ikkje heilt på plass ved årsskiftet 2014/15. Ferja bar framleis namnet

«Randsfjordferja» då ho vart tatt opp som medlem i Norsk Forening For Fartøyvern, med verknad frå nyttår 2015.

Mjøsferje eller Randsfjordferje?

Då Mjøsamlingene skipa til sin årlege Mjøsdag i august 2014, var også ein delegasjon frå MS «Brandbu»s Venner i Brandbu til stades – vel klar over at landsetjinga av «Brandbu» og «Randsfjordferja» i Røykenvika i november 2013 var to stadier i same operasjon. Med smil omtalte dei framleis ferja som 'ferja vår'. Ikkje så heilt unaturleg, for når ferja ein gong i framtida kjem i fart på Mjøsa igjen, vil det vere i den fasong ho fekk etter flyttinga til Randsfjorden i 1967. Då kan vi og med god grunn spørje: Kva namn skal ho ha?

Hvordan bremser vi rusten?

En redaktør må vokte sine ord og ikke blande reklame og redaksjonelt stoff. Likevel må det være lov å drive erfaringsutveksling, og derved skrive om firma og produkter som kan være av interesse i miljøet. Her omtaler vi to produkter som er nye innen vårt fartøyvern.

Behandling med Zink

Tekst: Terje Kristian Nilsen, venneforeningen
M/B Mørkfos. Foto: Venneforeningen

Slepebåten M/B «Mørkfos» har hele sitt aktive liv, frem til 1985, slept tømmer på Øyeren. Hun er bygget på Glommen mekaniske verksted i 1912, og er 72 fot lang. Flere ganger er hun bygget om for å tilfredsstille nye behov. Nå eies hun av Fetsund Lenser, som er et fløtningsmuseum ved Øyeren. Hun drives og vedlikeholdes av Venneforeningen M/B MØRKFOS, en frivillig organisasjon stiftet i 1994.

Båten har vært slippsett for vedlikehold tidligere, men da hun i 2007 ble tatt opp for inspeksjon av Veritas og vedlikehold, viste det seg at det som tidligere var gjort utvendig på skrog ikke

holdt. Vi tok da kontakt med diverse leverandører, og havnet til slutt på et firma på Harestua, Metalliseringsverket A/S, som hadde erfaring fra oljeinstallasjoner i Nordsjøen.

De tok jobben, og følgende ble utført:

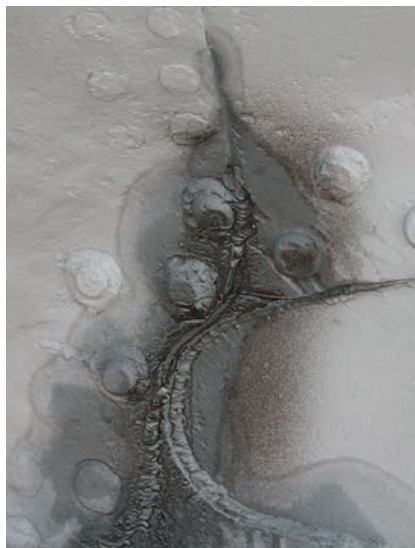
1. Overflaten ble sandrenset til Sa 2.5 iht. Iso 8501
2. Belagt termisk (lysbuesprøytet) med Zink, tykkelse 50- 70 my.
3. Påført to-komponent polyuretan, tykkelse ca. 70 my.

Sandblåsing ble utført i seksjoner og zink ble påført med en gang. En overflate som er påført termisk sprøytet zink vil gi en god vedheft for videre lakkering, noe som gjør at man unngår problemer med avflaking av lakk.

«Mørkfos» ble satt på vannet 2008, og den ligger i Glomma ved Fetsund lenser. Da slippen er under restaurering, og det ikke finnes andre muligheter for



Lysbuesprøyting av zink. Dette er en jobb for fagfolk.



Hvis ikke flatene var rene eller tørre, ble zinken svart, og prosessen måtte gjøres på nytt.

landsetting, har båten ikke vært slipp-satt siden da.

Skutesiden over vann ser uforskammet bra ut etter behandlingen, etter 6 år på vannet. Båten ligger i isen hver vinter, med strøm og isgang rundt skroget. Siden ballastvannet pumpes ut om vinteren, har båten forskjellig trim sommer og vinter (baugen løfter seg om sommeren). På fribordet og de delene av skroget som har varierende dypgående, ser behandlingen helt fin ut.

Konklusjon

Etter det vi kan se, har dette vært et vellykket prosjekt, men vi ser fram til å komme på slippet for å få en fullstendig oversikt. Blant annet byr vår seilingsled på mange utfordringer, da dette er Nord-Europas største innlandsdelta, med store sandbanker i leia vår.

Isotrol

Tekst: Georg Jensen. Foto: Arne Holm

Moderne malingsystemer krever gjerne en sandblåst overflate for å gi optimal effekt. På slette, sveisede overflater går det greit, men hva med våre klinkede fartøyer, der vi både i nater og støter har overlappende plater? Her får vi ikke sandblåst, og det er ikke gitt at malingen dekker fugen vi får i skjøten. Må vi tenke nytt? Finnes det alternativer?

Vi kjenner Owatrol, som binder og forseglar rust. En rustbeskyttende maling av samme type, som har vært i bruk i mer enn 30 år, først på land, senere også på fartøyer, er Isotrol, fra det svenske selskapet Introteknik (www.introteknik.se). Selskapet satte seg som mål

å utvikle et nisjeprodukt som kunne brukes der det ikke var mulig å oppnå en slik forbehandling av overflaten som malingssystemer vanligvis krever. Resultatet er et system der hoveddelen er en grunning med stor evne til å trenge inn i sprekker i rust og gammel maling. På grunningen påføres dekkstrøk. Her finnes flere typer, både en- og to-komponent, avhengig av hvor det skal brukes. Grunningen er linoljebasert, altså et tradisjonelt råstoff brukt på en ny måte.

Grunningen binder og isolerer rusten. Eneste nødvendige forbehandling er høytrykkspyling med varmt vann, jo høyere trykk jo bedre (inntil 800 bar). Man slipper derved sandblåsing, og dermed hauger av miljøfarlig blåsesand som må samles opp og tas hånd om. Den enkle forbehandlingen gjør også systemet svært anvendelig på steder med vanskelig tilkomst. Det blir mulig

å behandle, og dermed beholde, autentiske ståldetaljer som er tæret, men ikke har betydning for styrken i fartøyet.

To-komponent maling på grunning har ikke vært noen anerkjent fremgangsmåte. Firmaet har imidlertid funnet frem til påføringsmåter som gir tilfredsstillende resultat.

Malingsystemet er mye brukt i Sverige, på jernbane- og veibroer, kraner, fyr og fartøyer. Anerkjente prøveanstalter har vurdert langtidsholdbarhet og gitt gode omtaler. Det er også brukt i oppdrag for Riksantikvarieämbetet. Waxholmsbolaget og Blidösunbolaget, som begge driver med gamle fartøyer, står også på kundelisten. Det samme gjør flere skipsverft. Her i landet er Isotrol brukt på «Hamen» og «Mette Meng», men så nylig at man ikke har langtidserfaringer.

Med gode erfaringer fra Sverige, bør Isotrol også prøves her i Norge.



Her ser vi et skott på «Hamen», først rengjort og påført oljegrunding, deretter mellomstrøk.

Moderne verft med gammel kunnskap

Tekst: Gunnar Holmstad, Nordnorsk Fartøyvernssenter. Foto: Nordnorsk Fartøyvernssenter

Omkring 1900 startet ishavsskipperen Bertheus Eilivsen sin samling av regionale tradisjonsbåter, det som etterhvert ble Gratangen båtsamling. Det var lenge snakk om et slags fiskerimuseum basert på samlinga, og denne ble flyttet til ei tyskerbrakke i Fjordbotn i 1954. Der skulle den være en severdighet for gjester ved stedets hotell. Samlinga ble kommunalt museum i 1982, og nye museumsbygg stod ferdige i 1989 etter intenst arbeid av blant andre kulturen-

treprenøren Sverre Nordmo. Gratangen båtsamling hadde fra 1989 ansatt en båtbygger og en mekaniker. Museet anskaffet flere fartøyer i samarbeid med det lokale kystlaget. Håndverkerne gikk i gang med restaureringer på disse, og et miljø oppstod med lærlinger og innleide fagarbeidere. Fagmiljøet som oppsto bidro til at Gratangen ble valgt da de tre nasjonale fartøyvernssentrene ble vedtatt i Stortinget i 1994. Stiftelsen Nordnorsk Fartøyvernssenter og Båtmuseum ble etablert i 1996.



Båtmuseet.



Slipphallen. I forgrunn ser vi materiallager med vinsjebu. Til høyre er bygget med delelageret i underetasjen. Ytterst til høyre skimter vi det nye materiallageret.

Utvikling av fasiliteter/kapasitet

I 1998 var bygningen som skulle huse fartøyvernssenteret reist og kunne tas i bruk til enkelte arbeider. Her var to slipp opprettet, en innendørs i hall med innvendig høyde på omlag 12 meter, 5 tonns traverskran og kapasitet opp til 60 fot, og en utendørs slipp med kapasitet opp til omlag 80 fot – begge slippene er av putetypen. En tredje slipp ble senere påbegynt, men ikke ferdigstilt. I bygningen finnes bl.a. treverksted med egnet maskinpark tilkoblet sponavsug og arbeidsbenker, dette verkstedet har direkte tilknytning til både innendørs og utendørs slipp. På andre siden av inneslippen ligger det mekaniske verkstedet med port inn mot slipphallen. Det ble snart klart at dette verkstedet var for lite. En utvidelse stod ferdig i 2005 og hele verkstedet har heldekende 3 tonns traverskraner. Tidligere var det reist eget bygg for smiing, sveising og annet varmearbeid. Mekanisk

verksted og smie har store porter slik at det lar seg gjøre å sette inn store gjenstander ved hjelp av anleggsmaskin. Det opprinnelige bygget er forøvrig forsynt med hems tilknyttet inneslippen for mellomlagring av innredninger og annet utstyr, i denne hems finnes også et eget verksted for elektriker, samt kompressorinstallasjon som forsyner alle verkstedsavdelinger med trykkluft. På den andre siden av slipphallen ble annen etasje tilrettelagt for kontorer, garderober og pauserom. Hele bygget ble oppvarmet ved hjelp av vannbåren varme fra sjøen.

Etterhvert vokste vi ut av bygget, og måtte utvide for å få nok garderobe-, kantine- og møteplass. Vi hadde også et stort behov for lokal lagringsplass i forbindelse med «Nasjonalt delelager for fartøyvern, avdeling Gratangen», som da var under planlegging. Et nytt bygg ble oppført, – her utgjør delebanen første etasje, i annen etasje ligger

kontorer, møterom, kantine og arkiv. Bygget ble muligjort av tiltakspakke i forbindelse med finanskrisa omkring 2008, og mye av arbeidet ble utført på dugnad av senterets ansatte.

Nordnorsk Fartøyvernssenter ligger i Gratangen kommunes kommunale industrihavn, og har således måttet dele kaiplass med annen virksomhet. Dette gjorde at senteret måtte flytte «møllposeflåten» hver gang større fartøy skulle anløpe havna. I 2006 fikk vi endelig egne flytebrygger, satt sammen av utrangerte militære fergeelementer. Flytebrygga er 5 meter bred og 60 meter lang.

Det siste året har vi jobbet med materiallager for å få alt tømmer under tak. Det nye materiallageret er satt opp med fire containere som «hjørnestolper». Containerne gir oss muligheter til å lagre demontert utstyr fra prosjekter vi jobber på. Materiallageret skal etter hvert utstyres med låsbare porter, store nok til å kunne kjøre inn og ut med traktor.

I løpet av årene har vi også sett beho-

vet for boliger, både for dugnadsgjenger og innleid mannskap. Dette har tildels vært løst i samarbeid med forsvaret, som er en av våre særs gode naboer. Når det har passet har de stilt sine kaserner til disposisjon for dugnadsgjenger. I 2014 kjøpte vi ei brygge i havna, hvor vi har innredet fem hybler med dobbeltkøyer. Her finnes også kjøkken, bad og felles oppholdsrom.

Vi prøver nå å få ferdigstilt den tredje slippet. I og med at oppdragene gjerne blir stående flere år på grunn av finansieringsproblematikk, blir ressursene bundet opp slik at vi må takke nei til en del oppdrag. Det hadde derfor vært svært gunstig å bli mer fleksibel i forhold til slippkapasitet. Fremtidsvisjonen inkluderer også overbygg over uteslippene.

Avdeling for bygningsvern

I en periode med usikker oppdragsmengde så NNFA seg nødt til å skaffe flere ben å stå på. Tanken var at den allerede eksisterende håndverkskompe-



Flytebrygga med senteret i bakgrunnen.



I denne plasthallen foregikk restaureringene mens slippshallen var under bygging.

tanse med fokus på antikvarisk arbeid, relevant materialforståelse og handverk, også kunne nyttes innefor bygningsvern. Vi hadde allerede fått flere henvendelser om kairestaureringer og lignende oppdrag på landfaste kulturminner, og så at det kunne bli en fin synergi dersom vi opprettet ei bygningsvernavdeling. Bygningsvernavdelinga drives uten tilskudd, og har i skrivende stund 6 ansatte. Denne avdelinga gjør oss fleksible med tanke på bemanning, og er en fin buffer å ha på mannskapskrevende prosjekter. De fleste på bygningsvernavdelinga har fått opplæring i driving, og ved å kunne fordele slikt arbeid på flere minsker vi mengden belastningsskader som følge av ensidig arbeid.

Nøkkeltall

Nordnorsk Fartøyvernssenter og Båtmuseum hadde i 2014 ei omsetning på 17 millioner, hvorav 24% tilskudd og 76% egeninntjening. Vi hadde til sammen 25 ansatte og registrert publikumsbesøk på om lag 4600 personer.

NNFA anno 2015

Opprettelsen av Nordnorsk Fartøyvernssenter var i utgangspunktet fundert i Gratangen båtsamling, og tanken var at museet og fartøyvernssentret skulle dele og samarbeide om fagkompetanse. Slik var det også lenge, inntil museet ble ledet inn i en konsolideringsprosess som falt svært uheldig ut for stiftelsens del. Prosessen endte dessverre med at museets driftsmidler ble overdratt til andre museer i regionen, og det har i dag ingen museumsfaglige ansatte. Museet inngår i stiftelsen Nordnorsk Fartøyvernssenter og Båtmuseum, og vi har gjennom en årrekke arbeidet for å få til en faglig god og forsvarlig drift av dette - uten å lykkes. Vi har imidlertid ikke gitt opp. Museet mottar i dag driftsstøtte på 400.000 kroner fra Troms Fylkeskommune, hvilket lar oss holde sesongåpent slik at publikum kan få sett utstillingene.

Tidene har endret seg noe siden Fartøyvernssentrene ble vedtatt opprettet. I utgangspunktet var de tenkt å tjene kun

den vernede flåte, og enkelte oppdrag ble i begynnelsen styrt til fartøyvernssentrene av Riksantikvaren. I dag konkurrerer fartøyvernssentrene på det frie markedet, - men - fartøyvernssentrenes primære formål er fortsatt å sikre tradisjonell maritim håndverkskunnskap for ettertiden.

Fartøyvernssentrene har spesialisert seg på restaureringer etter antikvariske retningslinjer, men den største forskjellen til andre verft som opererer i dette markedssegmentet, er at Fartøyvernssentrene har egne dokumentasjonsavdelinger (fellestjenester) som finansieres av riksantikvaren. Vi skiller skarpt mellom fellestjenester og daglig drift. Tanken er at fellestjenestemidlene på ingen måte skal sponse verftsdelene av senteret, noe som ville vært konkurransevridende.

Spesialområder

For å rasjonalisere arbeidet ved fartøyvernssentrene noe, har sentrene fordelt kompetanseområder seg imellom. Nordnorsk Fartøyvernssenter sine ansvarsområder er kunnskap om semidieselmotorer, skipselektronikk, tekniske installasjoner, samt nordnorsk- og samisk båt- og båtbyggertradisjon.

Det har vist seg vanskelig å opprettholde stilling på elektro da oppdragsmengden på langt nær er tilstrekkelig. Likeledes er vi prisgitt oppdragenes karakter også med hensyn til semidiesel. Vi har vært heldige de siste årene og hatt anledning til å jobbe på noen motorer, men det kan fort snu til lite og ingenting. Så lenge driften er basert på tilfældige oppdrag, er det vanskelig å holde på fagpersonell med spesialkompetanse som for eksempel skipselektrikere og

maskinister, som potensielt kan skaffe seg bedre betalte jobber annensteds.

Etter at båtbyggerutdanning ble fjernet fra den videregående skolen har det vært svært vanskelig å skaffe mannskap med riktig kompetanse. NNFA er godkjent opplæringsbedrift i båtbyggerfaget og har for tiden 2 lærlinger. Vi må også lære opp fagpersonell fra andre håndverksfag for å dekke vårt behov for arbeidskraft. Det har også vært nødvendig å rekruttere fra utlandet.

Fellestjenester og dokumentasjonsavdeling

Det som skiller fartøyvernssentrene fra andre verft er først og fremst fellestjenesteavdelingene. Disse jobber bl.a. med dokumentasjon av restaureringsprosjektene ved sentrene, teknisk og antikvarisk rådgivningstjeneste internt og eksternt, befaringer og tilstandsvurderinger av verneverdige fartøy, og formidling av kunnskap knyttet til håndverk og fartøyvern.

Fellestjenestene ved Nordnorsk Fartøyvernssenter har hatt spesielt fokus på digitale medier, og hvordan disse kan gjøre hverdagen enklere for fartøyvernere. Vi har utviklet og drifter nettsiden «delebanken.no», som er et «nettverk for deler til fartøyvernet». Delebanken er et nettbasert torg som er gratis og enkelt i bruk. Her kan hvem som helst registrere seg og selge det de måtte ha av maritimt utstyr, samt laste ned faktaark og rapporter fra restaureringer ved fartøyvernssentrene. Faktaarkene er i henhold A4-format pdf, og tar for seg ulike arbeidsoperasjoner og tradisjonelt vedlikehold av fartøy. Arkene har så langt blitt ført i pennen av fellestjenestene og

fartøyvernssentrenes håndverkere, men vi mottar gjerne forslag til temaer og tekst fra publikum også.

Alle større restaureringsarbeider ved Nordnorsk Fartøyvernssenter får sin egen blogg. Bloggene fungerer som rapporter til Riksantikvaren, og lar samtidig publikum ta del i hva vi holder på med. I bloggene beskriver vi vurderinger som blir gjort, arbeidsprosesser og så videre, og forsøker å illustrere temaene så godt vi kan med bilder og skisser.

Vi har også brukt mye tid på å finne gode dokumentasjonsmetoder. I 2010 prøvde vi ut laserscanning. 3 fartøy og en semidiesel ble scannet, og materialet og nytten evaluert. Laserscanninga var for kostbar for oss til å fortsette med, men resultatene var meget lovende. I etterkant av laserscanninga prøvde vi andre digitale dokumentasjonsmetoder, og har etter hvert slått oss til ro med, og spesialisert oss innen fotogrammetri. Vi utfører også panoramafotografering, og kan sette disse sammen til virtuelle omvisninger i fartøy.

Gjennom våre blogger får publikum innsyn i en rekke temaer som er aktuelle for fartøyvernere, våre rapporter likeså. Vi svarer gjerne på henvendelser på telefon, i brev, e-post og andre digitale medier.

Har du noe du vil dele med oss?

Fartøyvernssentrene arbeider mye med innsamling av kunnskap og dokumentasjon. Ved Nordnorsk Fartøyvernssenter betyr dette blant annet innsamling av dokumentasjon relevant for våre ansvarsområder som er semidieselmotorer (og annet eldre maskineri), skips-elektronikk og andre maritime tekniske installasjoner. Dersom du har bruksanvisninger eller annen relevant dokumentasjon, vil vi gjerne låne materialet slik at vi kan få scannet det til vårt arkiv - der vil det bli liggende til andre fartøyvernere eventuelt måtte ha nytte av det. Slike kilder gir gjerne vedlikeholdsrutiner og annen kunnskap som kan være nyttig for fartøyvernere.



Slippshallen.

«Granvin» har fått delemotor

Kva skulle ein ha gjort utan gode vener og eit nett av kontakter. Nokon som kjenner nokon som kan hjelpe ? Denne historia er eit døme på kor viktig dette er. Den er og eit døme på at fartøyvernørsla er verdsett og har eit godt omdøme ellers i samfunnet.

Tekst: Harald Sætre. Foto: John Lind-Hansen

I slutten av september var «Granvin» på veg frå Bergen til Sagvåg på Stord. På turen vart det problem med hovudmotoren. Ved nærare undersøking vart det oppdaga at det var kome vatn i motoren. Vedlikehaldsleiar i laget, Kåre Kvalvik, tok kontakt med Olav Vedøy, som er laget sin motorguru med 40 års erfaring frå Wichmann. Det vart konstatert at det rann vatn frå sylinder nummer to, noko som tyda på motorhavari. Samtidig vart det oppdaga at foringa var øydelagt og at det var innvendig lekkasje på oljekjølaren.

Laget var kome i ein svært vanskeleg situasjon. Berre innkjøp av ny foring frå Nederland ville koma på rundt kr. 140.000,-. I tillegg måtte ein skaffa ny oljekjøl, noko som heller ikkje hadde vorte billeg, om ein i det heile hadde fått tak i same type.

Men det skulle ikkje gå lang tid

før gladmeldinga kom. Dagen etter at dei omfattande skadane vart oppdaga, kom det ein telefon til Kåre Kvalvik frå Anker Gravdal ved Stord Maritime Museum. Han lurte på om laget var in-



Ein godt nøgd Kåre Kvalvik ser til at delemotoren er kome vel i hus.

teressert i ny delemotor, ein 3ACA av same type som er om bord i Granvin, berre nokre få år eldre. Motoren var i god stand.

Anker Gravdal hadde kontakt i Norway Yatch Charter i Oslo. Selskapet hadde hatt eit havari på aksling og propell på charterbåten sin, «Helena». Dei bestemte då at også hovudmotoren skulle skiftast. Stord Maritime Museum fekk tilbod om å overta den gamle. Men museet hadde ikkje kapasitet til å ta imot ei så stor motor, og spørsmålet gjekk vidare til Kåre Kvalvik.

Og her var gleda stor. Men det var eit viktig spørsmål; kva ville dette kosta. Etter eit styremøte i Norway Yatch Charter vart Kåre Kvalvik ringt opp og fekk melding om at motoren var laget

sin for ei krone! Ikkje berre hadde ein fått ein komplett delemotor i god stand, men også mange reservedelar, kjølar, varmevekslar og originalverktøy.

– Det var som eit under frå himmelen, sa Kåre Kvalvik då gladmeldinga kom.

I slutten av november kom traileren med motoren til Dåfjorden. Her har den og alle reservedelane fått plass i oppvarma lokale.

Og Erik Bay i Norway Yatch Charter er godt nøgd med at motoren – som har stått i «Helena» sidan 1962 – no kjem til nytte for «Granvin».

Denne artikkelen er basert på eit intervju med Kåre Kvalvik i lokalavisa Sunnhordland.



Delemotoren til MS «Granvin» kom med semitrailer frå Oslo. Her vert motoren lossa i Dåfjorden.

Kulturhistorisk märkning av fartyg

I Sverige er det de frivillige som i hovedsak driver fartøyvernarbeidet, slik vi også er vant til hos oss. Hvordan, og av hvem, skal fartøyers historiske verdi vuderes? Hvordan kan de frivillige støttes i sitt arbeid? Her i Norge er dette Riksantikvarens arbeidsfelt. I Sverige gjøres det av Sjöhistoriska museet i Stockholm. Her kan vi lese hvordan.

Tekst og foto: Claes Wollentz, intendent vid Sjöhistoriska museet.

För att bevara ett brett och representativt urval av olika typer av historiskt intressanta fartyg är det nödvändigt att underlätta arbetet för ideella föreningar, rederier och enskilda fartygsägare runt om i landet. En viktig uppgift för Sjöhistoriska museet, som är en del av Statens maritima museer, är därför att stimulera och stödja aktörer som är engagerade i att bevara och använda historiska fartyg.

Byggnader och hela miljöer kan byggnadsminnesförklaras. Det gäller allt från medeltida kyrkor till «moderna» industrimiljöer. Sedan 2001 kan i Sverige också historiskt intressanta fartyg bli bedömda som kulturhistoriskt värdefulla, «k-märkta». Fram till idag (2014) har 129 fartyg och 95 fritidsbåtar blivit k-märkta. Sjöhistoriska museet ansvarar för verksamheten och model-

len för k-märkning har tagits fram i samråd med ideella föreningar, Sjöfartsverket och Riksantikvarieämbetet.

Det maritima kulturmiljöarbetet präglas av en mångfald initiativ där mycket är koncentrerat till föreningslivet eller privata sammanhang runt fartyg. Det stora ideella engagemanget är en avgörande tillgång och en förutsättning för att genomföra större projekt. Men frågor kopplade till maritim kulturmiljövård är ofta så komplexa att en part inte ensam kan lösa uppgiften. K-märkningen är därför ett av flera medel i Sjöhistoriska museets arbete för att understödja och stimulera bevarandearbetet av historiskt intressanta fartyg. Bland annat bidrar k-märkningen till opinionsbildning för fartygsbevarandet och den fungerar som pedagogiskt hjälpmedel att förklara betydelsen av



S/S «Storskär» byggd 1908, och S/S «Norrskär» (bakom) byggd 1910 går båda i trafik i Stockholms skärgård mellan maj och september.

att bevara och använda historiska fartyg och fritidsbåtar som delar av kulturarvet.

Inom byggnadsminnesvärden är bevarandearbetet kopplat till lagar och förordningar. Men k-märkning av fartyg är helt frivillig och saknar motsvarande juridiska förpliktelser. Fartygsägaren ansöker själv till Sjöhistoriska museet om k-märkning av sitt fartyg. Vid ansökan gör museet en värdering av fartygets historiska kvaliteter. Bedömningen görs så att säga positivt, d v s de värdefulla kvaliteterna tydliggörs. Fartygen bedöms utifrån flera olika kriterier. Bland annat värderas det geografiska sammanhanget och tillhörigheten till den lokala kulturmiljön där fartyget bevaras. I bedömningen ser vi även på hur många fartyg av liknande typ, byggda

vid samma varv, eller i övrigt representerande likartade värden som finns kvar. Av betydelse är också tillgång till äldre dokumentationsmaterial, att man är materialtrogen och hantverkstrogen i arbetet, färgval och anpassning av modern utrustning. Det är också viktigt att man dokumenterar pågående insatser. Bedömningen utgår från ett brett perspektiv där också tillgängligheten till fartygen har betydelse.

Det är långt ifrån alltid önskvärt att försöka återskapa ett ursprungligt skick. Särskilt intressant är istället då fartyget är konsekvent bevarat och representerar en bestämd period av sin historia. Ett skick från t ex 1950-talet kan ofta vara att föredra framför ett på osäker grund återskapat äldre utförande.

Det är viktigt att understryka att



S/S «Bohuslän» byggd 1914 på Eriksbergs Mekaniska Verkstad.

inför k-märkningen värderas både det enskilda fartyget och ägarens intentioner. Ett värdefullt fartyg kan inte bli k-märkt om inte rederiet, föreningen eller den enskilde ägaren har en ambition att värda fartygens kulturhistoriska värden och särart.

När k-märkningen startade våren 2001 fanns en begränsning kopplad till Skeppsregistret – fartygen skulle ha en storlek över tolv meters längd och fyra meters bredd. Efter tre år utvärderades modellen för k-märkning och därefter ändrade Sjöhistoriska museet kriterierna så att även yrkesfartyg understigande dessa mått skulle kunna ansöka, ett önskemål som flera organisationer framfört. Sedan januari 2006 kan därför även mindre före detta yrkesfartyg ansöka om k-märkning. De nu gällande kriterierna kan sammanfattas på följande sätt:

- Fartyget ska definieras som skepp, det vill säga överstiga 12 meter i längd och 4 meter i bredd.
- Vara äldre än 50 år, eller av sådan ålder eller karaktär att man kan anlägga ett kulturhistoriskt perspektiv på fartyget.
- Vara byggt i Sverige eller under längre tid gått i yrkesmässig trafik under svensk flagg eller anses vara av mycket stor vikt vid främjandet av kunskapen om sjöfartshistorien i svenska farvatten.
- Om särskilda skäl föreligger kan även båtar (mindre än 12x4 meter) som brukats yrkesmässigt som bogserbåtar, lastfartyg, passagerarfartyg eller tjänstefartyg erhålla beslut om k-märkning.

Förutsättningen för k-märkningen är att fartygsägaren lämnar in en ansökan



Ångvarpbåten «Siljan» byggd 1868 med hemmahamn i Insjön i Dalarna.

till Sjöhistoriska museet. I ansökan lämnas uppgifter om fartygets nuvarande skick, fartygets historik, hur det bevaras och brukas samt framtida planer. Vid Sjöhistoriska museet handläggs ansökningarna av en beredningsgrupp som gör en bedömning. Beslut fattas sedan av Statens maritima museers överintendent. Bedömningsprocessen sker i dialog med fartygsägaren.

K-märkningen gäller tills vidare om inte fartyget byter ägare eller hemort eller om sådana förändringar sker som kan påverka det kulturhistoriska värdet. Sjöhistoriska museet kan, om det finns skäl, återkalla en utfärdad k-märkning.

Gemensamt för huvuddelen av de k-märkta fartygen är att de sedan länge gått ur ordinarie trafik eller verksamhet, men här skiljer sig segelfartygen från passagerarfartygen. Galeaserna och skonarna är inte längre sysselsatta

med fraktfart. Jordbruksprodukter och byggnadsmaterial har bytts mot skolelever och passagerare. På så sätt får vi ännu uppleva segelfartygen längs våra kuster även om de saknar sin ursprungliga last.

Passagerarfartygen däremot går fortfarande med passagerare vilket också är fallet för många andra maskindrivna fartyg. I Sverige finns ett 25-tal passagerarångare som årligen går i trafik samt åtskilliga ångbogserare och ångslupar verksamma med beställningstrafik. Ångaren «Mariefred» är särskilt intressant då hon kontinuerligt sedan 1903 trafikerat samma sträcka, Stockholm–Mariefred tur och retur. Man kan konstatera att passagerarna på ångfartygen är kvar även om syftet med resan numera främst handlar om upplevelsen.

Vi har idag (2014) 129 fartyg i Sve-

rige som blivit k-märkta. Seglations-säsongen 2013, var medlemsantalen i föreningar kopplade till dessa fartyg sammanlagt runt 12 600 personer och antalet besökare, elever eller passagerare var 249 000 personer. Av dessa var närmare 39 000 under 18 år. Statusen för de k-märkta fartygen stiger bland annat tack vare en lagstiftning som ger betydande kostnadssänkningar. Till exempel undantas k-märkta och traditionsklassade fartyg från tillsynsavgifter av Transportstyrelsen och i åtskilliga hamnar får fartygen rabatter på kaj- och hamnavgifter. Dessutom är det svenska ekonomiska stödet till fartygsbevarande som fördelas av Sjöhistoriska museet främst avsett för de k-märkta fartygen.

Det yngsta k-märkta fartyget är passagerarfartyget «Sunnan» byggt 1968 för skärgårdstrafiken och det äldsta är före detta ångaren «Dellen» byggt 1861.

Det minsta fartyget är den bara drygt 6 meter långa motorvarpbåten «Sigvard» byggd 1955 i Leksand för timmerhantering med en Seffle tändkulemotor på 10 hkr. Det största k-märkta fartyget är passagerarfartyget «Birger Jarl» byggt 1953, som är på 3500 bruttoton med en maskinstyrka på 2500 hkr.

Alla fartyg som bedömts som kulturhistoriskt värdefulla får en bronsplakett att skruva upp ombord. Skylten har tagits fram för att på ett tydligt sätt berätta för passagerare och besökare ombord att fartyget är en del av det maritima kulturarvet.

Sjöhistoriska museet k-märker också fritidsbåtar enligt en jämförbar frivillig modell som k-märkningen av fartyg. Totalt har 95 fritidsbåtar hittills (2014) förklarats som kulturhistoriskt värdefulla. Den geografiska spridningen ökar efter varje år, och det finns



S/S «Mariefred» byggt 1903 trafikerar rutten Stockholm – Mariefred.

k-märkta fritidsbåtar från Norrbotten i norr till Skåne i söder. De äldsta k-märkta fritidsbåtarna är från 1907, de yngsta från 1965.

Ansökan om kulturhistorisk märkning görs på en blankett som är gemensam för ansökan om traditionsfartygsklassning. Traditionsfartygsklassning innebär att fartyg definieras till en särskild grupp fartyg där Transportstyrelsen vid besiktning och tillståndsfrågor tar hänsyn till fartygets historiska värde och särart. Ansökan om t-klassning beslutas av Transportstyrelsen efter att Sjöhistoriska museet lämnat utlåtande om fartygets kulturhistoriska kvaliteter.

Det är viktigt att skilja mellan syftet för t-klassning och k-märkning. Traditionsfartygsklassning rör frågor knutna till driften av ett fartyg det vill säga hur det används medan kulturhis-

torisk märkning avser en kvalitetsbedömning av fartygets värde som källa till kunskap om sjöfartens historia. K-märkningen värderar alltså bevarandet av fartyg medan t-klassning reglerar användandet av historiska fartyg.

Flera olika myndigheter, museer och ideella aktörer är engagerade i frågor som rör bevarande och användande av historiska fartyg. Tillsammans förs diskussioner för att stärka verksamheten. Årligen inbjuder Sjöhistoriska museet ideella föreningar, enskilda aktörer och myndigheter till ett Fartygsforum. Målet är att tillsammans utveckla stödformerna för bevarande och brukande av kulturhistoriskt intressanta fartyg, stärka kompetensen inom den maritima kulturmiljövården, få ökade resurser och locka fler att engagera sig i verksamheten.



K-märkningsplakett.

Kysten rundt

Litt om hva som har hendt siden sist og om hva vi har i vente.

«Skånevik» i fart igjen

Etter ti år som veteranbåt har bilferga «Skånevik» vært i rutefart igjen. I månedsskiftet oktober - november i fjor vikarierte hun i sambandet Hjellesstad - Klokkevik, mens den ordinære ferja var på verksted for maskinreparasjon. Ferjelaget stilte med skipper og maskinist, mens to matroser fra den skadede ferja stilte som dekksmannskap. Det viste seg at «Skånevik» nok var i største laget for dette sambandet. En slik gammel ferje kan gå forover og akterover, ikke sideveis som hennes moderne søstre kan. I den sterke vinden det var i store deler av vikarperioden måtte derfor noen anløp av de to mellomstedene sløyfes.

Passasjerene tok godt imot veteranen, noen tok sågar turen frem og tilbake for å oppleve en gammeldags ferjetur. Mannskapet trivdes også med å bruke båten i ordinær ferjefart. At alt det tekniske virket, viser at båten blir godt tatt vare på.

Ferjelaget arbeider også med planer for kommende sommer. Det er to turistruter som er aktuelle, mellom Valldal og Geiranger og mellom Gud-

vangen og Kaupanger. Begge steder er det lokale interessenter som vil stå for opplegget, og begge steder er det krav om at ferjelaget må stille garanti for gjennomføringen av sin del. En slik garanti er det imidlertid vanskelig å stille for en frivillig organisasjon uten reserver. «Granvin» og «Atløy» har de siste somrene gått i rute i Hardanger. Vi antar at de har erfaringer som kan være nyttige for ferjelaget. Somrene 2010 og 2011 gikk «Skånevik» i turistrute mellom Balestrand og Fjærland. Da var det imidlertid et annet driftsopplegg, da ferja var utleid til Det Midthordlandske Dampskibsselskab.

Fartøyvern i Europa

For noen år siden kom det store protester mot et EU-forslag om å forby bruk av tretjære. Den var en fare for miljøet. Tjæren er også var nødvendig for å bevare miljø, det miljøet en del av våre bevarte trebygninger og trefartøyer inngår i. Altså motsetning mellom miljø- og kulturvern. En av de mange organisasjoner som arbeidet mot forslaget, og som vant i denne saken, var organisasjonen

Europas maritime kulturarv, en forening som samordner fartøyvernarbeid i medlemslandene. Bevaring gjennom bruk er en ledetråd i arbeidet. På engelsk heter organisasjonen European Maritime Heritage (EMH). Norsk forening for fartøyvern representerer Norge, med Forbundet Kysten som assosiert medlem. Våre tre fartøyvernssentre er rådgivende medlemmer.

Gjennom mange år har verneorganisasjoner i mange land arbeidet for å komme frem til en felles forståelse av hvordan kulturminner skal bevares og restaureres. I 1964 blev Venezia-charteret vedtatt. Det gir retningslinjer for kulturminner på land. På sin kongress i Barcelona i 2001 vedtok EMH et tilsvarende charter, Barcelona charteret, for den maritime arv i Europa.

I november hadde EMH møte i Oslo, der det deltok 16 utsendinger fra 8 land. En viktig sak som ble diskutert var hva som kan gjøres for å øke foreningens slagkraft. Da er det nødvendig med organisatoriske endringer, slik at den kan få innpass i organer der det fattes beslutninger som berører fartøyvern. Et annet tema var revisjon av Memorandum of Understanding, altså en felles forståelse av forskjellige lands regelverk for sikkerhet til sjøs. Tilpasning av moderne sikkerhetskrav til vernede fartøyer er et eksempel fra dette viktige arbeidsfeltet. Det ble også forberedt en revisjon av Barcelona charteret, slik at det også kan omfatte immateriell kulturarv.

En programpost på møtet var omvisning på «Børøysund». Omviseren forteller om både interesserte og imponerte gjester.



Fjordsteam 2015

Fjordsteam 2015 arrangeres i Florø i tiden 6.–9. august. Før stevnet er det samseiling både sydfra og nordfra. Under stevnet blir det åpne turer i distriktet og store arrangementer i byen. For mannskapene blir det faglege seminar og småkurs med forskjellige tema, og fest lørdag kveld. Hold deg oppdatert på www.fjordsteam.no og på www.facebook.com/Fjordsteam.



«Torolv» av Ålesund på vei inn til et tidligere stevne i Florø.

Foto: Olav Hatlemark, Firdaposten

Museumskonsolidering

Norsk Maritimt Museum og Norsk Folkemuseum er fra 1. januar ett museum. Olav Aaraas, direktør ved Folkemuseet, vil også bli midlertidig direktør for Norsk Maritimt Museum. Dette er en del av den konsolideringen som er gjennomført i Norges museumsverden de siste årene. Museer i et fylke eller museer med sammenfallende arbeidsfelt er slått sammen. For Norsk Maritimt Museum har dette vært en vanskelig prosess. Det er i prinsippet et privat museum, som hverken Oslo kommune eller staten har følt ansvar for. Resultatet har vært en svært anstrengt økonomi, og derved små sjanser på «ekteskapsmarkedet». Forhandlinger med Norsk Teknisk Museum for noen år siden førte ikke frem. Nå er det imidlertid klart for sammenslåing med kollegaen litt lenger oppe i veien. Det blir spennende å se hva dette vil bety for museet. Den positive muligheten er at museet sikres en sterkere statlig finansiering, slik Folkemuseet har, den negative at museet blir en anonym filial av sin større partner.

«Kysten» i Tønsberg

I desember var det trykk på kjelen, og maskinen gikk, for første gang på 11 år. Skuta kom tilbake til Tønsberg sommeren 2012, og siden har det vært drevet dugnad to kvelder i uka. Det er nok å ta fatt på, både i maskinen og ellers ombord, for eksempel oppbygging av alle innredninger som ble demontert for å få tilkomst for stålarbeidene. Planen er at hun skal kunne gå fra kai for egen maskin til sommeren, mens det er håp om passasjerfart fra sommeren 2016.

Båten ankom Bredalsholmen i 2003

for å få utført noen stålarbeider. Store rustskader ble avdekket i demonteringen og restaureringen økte i omfang. Likevel ble alt stålarbeid på styrbord side ferdigstilt i løpet av 2004. Videre arbeid gikk i rykk og napp, avhengig av økonomien, frem til sensommeren 2012. Da var stålarbeidene ferdige og skuta ble slept hjem til Tønsberg.



Kystenbrød fra Nøtterø bakeri er etterspurt i Tønsbergområdet. En krone av hvert solgte brød går til restaurering av båten. Hittil har dette gitt mer enn 700 000 kroner. Foto via DS «Kysten»

Ledig stilling ved Bredalsholmen

Fartøyvernsenteret på Bredalsholmen trenger en halv prosjektleder og en halv fartøyvernkonsulent. De som mener de har egenskaper som dekker begge disse oppgavene er velkomne til å søke.

Prosjektlederen skal lede restaureringsprosjekter, både på Bredalsholmen og på fartøyer rundt om i landet. Fartøyvernkonsulenten skal dokumentere og forske på fartøyvernsenterets prosjekter og gi råd til eiere av verneverdige fartøyer. Kunnskapsformidling innen fartøyvernmiljøet vil også være en viktig oppgave.

Søknadsfristen er 6. februar. Fartøyvernsenteret gir nærmere opplysninger.



Det er små marginer. Ikke rart at operasjonen krevde mye forberedelse og planlegging.

Foto: Thor Willy Eriksen

Motoren på plass i «Hvaler»

Nå er den nye hovedmotoren på plass. Helt ny er den nå ikke. Den er av typen Nohab Polar, produsert av Atlas Diesel i Stockholm i 1952 for en utstilling i Madrid. Senere kom tilbake til Nohab i Trollhättan for undervisningsbruk. Den har en svært kort driftstid, bare ti timer.

Motoren er av samme type som sto i «Hvaler» tidligere, men har en sylinder mindre. Den yter 285 hk ved 600 omdreininger pr. min. og er en såkalt høyremaskin. Den gamle motoren var på 340 hk ved 600 omdreininger, men turtallet ble redusert til 500 for å spare drivstoff, den fikk da en ytelse på ca. 300 hk.

I slutten av oktober ble motoren løftet om bord. Den måtte ned gjennom casingen som var altfor trang. Derfor ble manifoiler, pumper og alt som kunne stikke ut til sidene demontert. Stemplene ble også tatt ut. Svinghjulet fra den gamle motoren var i god stand og ble overført til den nye motoren. I «strippet» tilstand veide motoren 5050 kg, ferdig satt sammensatt vil den veie ca. 6500 kilo.

Plateskift på «Atløy»

MS «Atløy» står på no på land hos Westcon i Florø, som velvillig stiller plass til gratis disposisjon, og støttar med svært låge prisar på arbeid. Vi held stadig

på med skroget, der ein del plater må skiftast. Vi har funne originale teikningar som syner at platetjukna opphavelig var 7 mm på delar av skroget, og ikkje 9 mm, som vi har rekna som tjukna på heile skroget. Dette er akseptert og godkjent av Skipskontrollen, slik at omfang av utskifting er redusert monaleg.

Vi er no godt i gang med meisling av sement og uttaking av ballast for å komme til platene som skal skiftast før sommarsesongen. Stållballasta skal på land og sandblåst, for så å primast før den går om bord igjen. Betongballasta som stabiliserte stålet vert vegd før den vert erstatta. Det er heldigvis ikkje naudsynt å rive innreiing, og Hardanger Fartøyvernsenter vert ikkje kopla inn for dokumentasjon av dette før til hausten, – om det vert midlar til å halde fram arbeidet.

Når klargjeringa er ferdig kjem folk frå Bredalsholmen til Florø og tar ut og erstattar plate(ne) det er naudsynt å skifte. Nye plater vert klinka. Atløys Venner legg til rette for arbeidet på dugnad, og alt verktøy får vi låne gratis av Westcon. Vi må skifte B-plate på SB side i lasterommet som har ei tjukne på 4–6 mm, men vil i samråd med Bredalsholmen også vurdere å skifte A-plata, slik at vi slepp å ta att arbeidet om nokon år.

Utover arbeidet med skroget vert alle teakdører, vindaugslister, teakmattar og gangane på hovuddekk skrapa, olja og stelt. Styremaskinsrom i hekken skal også gjerast reint og malast.

Det er stort sett dugnadsarbeid om bord kvar dag fram til påske. Ny båt skal inn i dokk rett over påske, og vi satsar på å være på sjøen igjen til då.



Fremre rørplate. Det nye mellomstykket (vendekammervegg) festes i de samme boltene som rørplatene er festet i.

Foto: Thomas Haugen

Kondensorreparasjon på «Styrbjørn»

Kondensoren på «Styrbjørn» sprakk i fjor sommer. Det førte til avlyst sommertur og intens grubling og planlegging av reparasjonen. Sprekken var i forkant, i vegg i vendekammeret. For en del år siden ble en tilsvarende skade i aktre vendekammer reparert av klubbens medlemmer. Nå har imidlertid miljøet krympet, det er færre aktive og færre fagfolk på dugnadskveldene. Arbeidet måtte derfor settes bort. Drammen Yard tok oppdraget og utfører reparasjonen i løpet av vinteren og våren. Fremgangsmåten blir den samme som ved reparasjonen i akterkant. Skadet støpejern skjæres bort, snittflaten planslipes og det boltes fast en sveiset vendekammervegg.

«Høvdingen» er hugget

Slepebåten «Høvdingen», bygget i Bergen i 1876, ble hugget i november. Den var i virksomhet til 1975, da et motorhavari stoppet videre drift. Det var tidlig interesse for å bevare båten,

men ikke sterk nok til hindre forfall. To ganger sank den og to ganger ble den hevet. I 1990 ble den landsatt og i 1993 overtatt av Stiftelsen Hvaler, sammen med MS «Hvaler». Stiftelsen hadde nok med «Hvaler» og maktet ikke å gjøre noe med slepebåten. Det var flere ganger krav om å fjerne av båten, og tilsvarende mange forsøk på berging. Riksantikvaren var sterkt interessert, men etter mer enn 35 års forfall var tilstanden slik at det ikke var annen utvei enn hugging.

Fartøyvernforeningens landskonferanse 2015

Mange av dere vil få Dampskibsposten først når konferansen er over. Likevel mener vi det er på sin plass å omtale den her. Den arrangeres 9. februar, som tidligere år på Gardermoen.

Temaet er **antikvarisk vern**. Slikt vern er grunnpilaren i norsk fartøyvern og ligger også til grunn for Riksantikvarens tildelinger, men det finnes ingen fasit for hva som er antikvarisk vern. Oppfatningen i miljøet kan endre seg over tid, eller manglende fokus kan føre til en gradvis glidning vekk fra gode antikvariske vernerutiner. Derfor må vi ha en løpende diskusjon om temaet for å opprettholde gode rutiner og bevissthet om antikvarisk vern.

Seminar på Bredalsholmen

I helgen 21. til 22. mars, arrangerer Bredalsholmen dokk og fartøyvernseminar. Temaet er planlegging og utføring av **vedlikehold av vernede jern- og stålfartøyer**. Programmet er ikke helt klart, men den foreløpige skissen er slik:

1. Vedlikehold av skrog og andre malte flater i stål, jern og aluminium.
2. Vedlikehold av tredekk, med spesielt fokus på tredekk på helt ståldekk.
3. Vedlikehold av rigg, spesielt fokus på wire.
4. Vedlikeholdsplan for vernede fartøy.

Planen er å kombinere undervisning i klasserom med praktisk demonstrasjon der det er mulig.

Vi prøver å få til rimelig overnatting ombord i fartøyer ved kai på Bredalsholmen. Om det går i orden, blir det 16 slike overnattingsplasser. For de øvrige vil vi hjelpe til med annen overnatting. Største antall deltagere vil bli omkring 30. Påmeldingsfrist mandag 9. mars. Følg med på www.bredalsholmen.no

Kulturvernkonferansen 2015

Dette er Kulturvernforbundets årlige møtepunkt for frivillige og ansatte i kulturvernet. Konferansen foregår 14. mars i Gamle Logen i Oslo.

Årets tema er **Rett til kulturarv**. Utgangspunkt er Europarådets Faro-konvensjon som slår fast at kulturarv er en grunnleggende menneskerett. Vi forplikter oss dermed til å verne om både egen og andres kulturarv. Hvem definerer hvilken del av kulturarven som skal vernes, og hvilken rolle kan og bør kulturvernorganisasjonene ha når kulturarven skal defineres? Dette er aktuelle spørsmål under konferansen i år.

Mer informasjon og påmeldingsskjema på www.kulturvern.no/konferansen.

Hva skjer med «Stavanger»?

Gjennom flere år har vi hørt at denne flotte skøyta, den best bevarte og mest autentiske av de gamle redningsskøytene, skulle bevares i hus på Bygdø. Så, like før jul, kommer en kort pressemelding som forteller at planene er lagt på is. Hva er skjedd?

Tekst: Georg Jensen

RS 14 «Stavanger» ble bygget hos Colin Archer i Larvik i 1901 og seilte som redningsskøyte, uten motor, frem til 1939. Da ble hun solgt til familien Jul Nielsen til bruk som lystbåt. Båten var i samme families eie frem til 1997. Da kjøpte redningsselskapet henne tilbake for å bevare henne på land som en del av et redningsmuseum. En del av bevaringsarbeidet var restaureringen som ble utført i Risør fra 2000 til 2002. Da ble motoren tatt ut, og det ble gjort noen tilbakeføringer, slik at hun nå ser ut som da hun var i aktiv tjeneste.

Hvor skuta skulle bevares var ikke bestemt. Det fantes et redningsmuseum i Horten, men videre utbygging av dette var ikke aktuelt. Stokmarknes var en periode vedtatt som hjemmehavn, men lot seg ikke finansiere, det samme gjalt for Svolvær. Så, i 2007 kommer løsningen: Norsk Maritimt Museum og Red-

ningsselskapet undertegner en avtale om landsetting og bevaring av «Stavanger». Skøyta skulle inn i båthallen på museet.

Museumsplanene ble blant annet presentert i en flott prosjektbrosjyre. Der så museumsdirektør Norseng frem til å få redningshistorien skikkelig eksponert i museets nye utstillinger, siden redningssaken er en sentral del av norsk maritim historie. Generalsekretær Stene i Redningsselskapet fortalte at de der lenge hadde sett behov for å samle og presentere redningshistorien, og at samarbeidet med museet var den best tenkelige løsning. I følge brosjyren skulle den nye utstillingen åpne våren 2010. Finansieringen ble ikke nevnt, altså må vi forutsette at den var under kontroll. Siden omkostningene i hovedsak var knyttet til museets bygning, må vi også forutsette at museet gikk god for



Foto: Redningsselskapet

overslaget som var laget. Omtrent halvparten var egne og innsamlede midler, resten eksterne bidrag og garantier. I alt omlag 8,4 millioner.

I 2009 gjennomførte «Stavanger» sin siste seilas, en avskjedseilas langs norskekysten fra Vesterålen til Oslo. Den ga stort faglig utbytte. Arbeidsoperasjoner som seilsetting, håndtering under seil eller med store årer, ble dokumentert med film og foto. Det var også omfattende mediedekning, blant annet med en NRK-dokumentar som er sett av 1,5 millioner mennesker.

I oktober 2011 var hun ved veis ende som seilende farkost, da ble hun heist på land for å bli museumsgjenstand.

Skjøre planer?

Våren 2010 ville museet se på planene på nytt. Holder kostnadsoverslaget, er det muligheter eller begrensninger de har oversett? Det ble arrangert en begrenset arkitektkonkurranse, og i 2012 la arkitekten frem et skisseprosjekt, kalkulert til mellom 30 og 50 millioner, avhen-

gig av hvilke løsninger man valgte. Dette var langt mer enn de opprinnelige planene om å landsette «Stavanger», det var en full oppgradering, både av bygningen og av utstillingene. Skøyta andel, tidligere kalkulert til 8,4 millioner, hadde riktignok økt til omtrent 10 millioner, mens resten var merutgifter som var uavhengige av «Stavanger»s landsetting, merutgifter museet uansett ville fått.

Så ble det stille. Inntil i desember 2014. Da kom en kort pressemelding som sa at prosjektet av flere grunner ikke lot seg gjennomføre og var avsluttet. Det står videre at Norsk Maritimt Museum arbeider videre med prosjektering av en utstilling i Båthallen av tradisjonsbåtsamlingen og norsk kystkultur. Vi tolker det slik at «Stavanger» ikke skal inn. De to partene har riktignok en arbeidsgruppe som skal arbeide videre med saken, men dette arbeidet kan ikke ha kommet særlig langt, siden redningsselskapets mann åpner for innspill fra alle som måtte ha ideer.

Siden de første planene ble lansert, er det kommet ny ledelse, både ved museet og i Redningsselskapet. Disse nye lederne føler tydeligvis ikke den samme entusiasme og ansvar for planene som sine forgjengere. Det kan være forståelig. Museet er i konstant pengeknipe, og sier de ikke makter å ta hånd om annet enn sin egen gjendstandsmasse («Stavanger» er formelt eid av Redningsselskapet, men deponert hos museet). Redningsselskapet skal drive sjøredning, ikke museum. Dette kan være en forklaringer. Likevel: Er den god nok begrunnelse for å trekke seg fra prosjektet?

Hva nå?

Hos dem som gjennom mange år har hatt et nært forhold til skøyta og museet som ble bygget opp i Horten er det stor skuffelse over det de ser som løftebrudd. De føler at museet og Redningsselskapet har satt båten på brygga og gått sin vei. Etter tre år på land er sjøsetting ikke noe alternativ. Hun er nå så uttørrket at det ikke lenger er mulig å trutne henne tett igjen. Dessuten er det en betingelse

i kjøpekontrakten om at båten skulle bevares på land og ikke seile lenger. Det er bare i hus på land hun kan sikres for kommende generasjoner. Det er bare der hun kan fortelle om Colin Archers båtbygging, om samvittighetsfullt håndverk, om materialvalg, om sikkerhetsdetaljer, om det som gjorde disse skøytene til redningsskøyter, til livreddere.

Like stor bør skuffelsen være over storsamfunnet forøvrig, både det offisielle Norge og almenheten, over den rungende tausheten rundt pressemeldingen. Leter man på Google finner man to oppslag om saken, begge fra blader om lystbåter, begge håper at det nå kan bli plass til gamle lystbåter i hallen. Er interessen for og holdningen til kulturarven knyttet til sjøen så lav at ingen bryr seg. At ingen ser verdien av å sikre et slikt unikt fartøy som «Stavanger».

Erfaringer som dette gjør det tungt å være fartøyverner. Vel får vi klapp på skulderen og ros for arbeidet vi driver, men hvor dypt stikker det? Viser rosen mer høflighet enn interesse? Jeg håper å bli motsagt.



Så ble det tur likevel

«Styrbjørn» kom ikke kom fra kai da Veteranskibsklubbens to båter skulle på sommertur til Lysekil. En stor og økende lekkasje på vannsiden av kondenseren gjorde at det ble tatt en klok beslutning om kun å dra med «Børøysund». Hva betyr en slik avlysning for miljøet ombord? Kan det gjøres noe annet for å holde interessen oppe?

Tekst og foto: Bjørn Anderssen

Mannskapet på «Styrbjørn» har et nært forhold til «Thor III». Det er en slepebåt som eies av Drammen Havnevesen og har sin faste plass ved Tollbodkaien. Båten er bygget med isbryterbaug og brukes til isbryting om vinteren når det er nødvendig. Som slepebåt ligger den mest

som reserve. Den er 115 fot lang, bygget hos Liaaen i Ålesund i 1960, maskinen ombord er en Sulzer diesel. Året før ble det bygget en slepebåt på 92 fot ved Bol-sønes verft i nabobyen Molde. Det var «Vulcanus» som alt er blitt veteranbåt i Bergen.

Styrbjørngjengen har sitt «årsmø-



Mannskapet undres: Hva kan nå denne plassen by på?



«Thor III» bryter is, vinteren 2010.

Foto: Drammen havn

te» ombord tidlig i desember hvert år fordi «Thor III» har salongkapasitet til 15-16 personer. Det er en godt innarbeidet tradisjon med «erter, kjøtt og flesk», god sjømannskost som blir satt stor pris på av gjestene. Noen fra styrbjørnmannskapet har også vært leid inn til vedlikehold ombord, og Erik Backe Steen, som har vært krumtapp ombord i «Styrbjørn» (for å si det med et maskinistuttrykk), er maskinist «på si» på «Thor III». Dette at «Thor III» av og til må «ut å gå» for å være i form til vinteren når den skal ta i et tak, gjorde at ideen om Tønsbergturen kom i stand. Styrbjørnmannskapet ble invitert med som gjester/mannskap. Morten Hansen, som skulle være skipper på «Styrbjørn»s lysekultur var skipper også på denne turen. Han er til daglig havneinspektør ved Drammen Havnevesen.

Avgang fra Drammen fredag 19. september i lettskyet, pent vær. Vi skulle gå Vrengensundet og opp Vestfjorden slik

at vi ikke var avhengig av bruåpning i Tønsberg. Da vi var kommet til Slagenstangen ble det sakte fart en stund, uten påviselig grunn. Maskinist Erik meldte om «ett eller annet» og fant etter hvert årsaken: En av dagene før hadde det vært Veritas-kontroll ombord og da hadde hurtiglukking av dieseltilførsel ved hjelp av en fjernbetjeningshendel vært testet. Denne var ikke satt i riktig posisjon igjen etter at testen var utført. Så da vet vi at en båt som skal ligge i beredskap må av og til ut å røre på seg for å være i god kondisjon når det trengs.

Vel fremme i Tønsberg fant vi vår anviste plass foran baugen på «Kysten». Vi startet med å rusle rundt på kaien og prate med interesserte som ble stående å se på båten. En av dem var Sigmund Ophun, æresmedlem i Tønsberg Sjømannsforening. Han visste mye om den nye Oseberg-kopien «Saga Oseberg» som lå noen hundre meter lenger borte langs kaia, og han ville gjerne ta oss med ombord for å prate detaljer der.



Yngvar Veia som høvedsmann på
«Saga Oseberg»

Det ble ei lærerik stund.

Kjølen var hugget av et 150 år gammelt eiketre fra Jarlsberg Hovedgård i Tønsberg. Eiketrær til bordgangene ble hentet fra Danmark. Med kopier av gamle økser ble stokken kløyvd langs etter i to på gammeldags vis. Av hver halvdel hugget man så ut ett bord med utveksler på innsiden slik at innveden kunne surres fast til bordet med hvalbarder. Naglene for klinking av bordgangene ble smidd på stedet i en smie som var gjenskapt etter gammelt mønster. Seilet var laget av ull fra spelsau i området, spunnet på litt moderne måte, men vevd på tradisjonelt vis av kvinner som sluttet seg til dugnadsgjengen. Seilet er på 90 kvadratmeter og blir omtalt som lett. Utskjæringen på stevnene var gjort av Jay Haavik fra Seattle som hadde sin utdanning fra Vikingskipshuset på Bygdø.

Vi hadde avtalt omvisning i Tønsberg Maritime Samling. Einar Sjuve, også æresmedlem i sjømannsforenin-

gen, viste oss rundt i samlingen med kunnskapsrik fortellerglede. Mye av samlingen dreide seg om Svend Foyn, rederiet Wilh. Wilhelmsen og hvalfangst, men også mye om historisk skipsteknikk generelt. Svend Foyn levde fra 1809 til 1894 og var født i Tønsberg. Han var foregangsmann både i sel- og hvalfangst. Han gikk til sjøs som 11-åring og ble skipper 24 år gammel. Han var den første som skjøt hval med granatharpun. Wilh. Wilhelmsen ble grunnlagt i Tønsberg i 1861. Rederiet utviklet seg til å bli Norges største og etter hvert også et av verdens største. Nå er det fjerde generasjon Wilhelmsen som driver rederiet fra Lysaker, og det er fortsatt et av Norges største. Ellers fikk vi se hva sjøfolk tok med seg hjem fra alle verdenshjørner etter år til sjøs. Samlingen bør besøkes av alle som er innom Tønsberg.

Vår fyrbøter Tom B. hadde kontakt med Arne Christiansen i dugnadsgjengen til DS «Kysten». Han lovet å komme på kaia og ta oss med en runde ombord. «Kysten» er bygget ved Trondhjems Mek. Værksted 1909, altså året etter at «Børøysund» ble bygget ved samme verft. «Kysten» er «skib no 139, har maskin no 221 og kjedel no 442». Til sammenligning er «Børøysund» «skib no 133, har maskin no 215 og kjedle no 432» Begge skrivemåtene for kjele er korrekt avskrift av de støpte platene ombord. «Kysten» kunne ta 150 passasjerer fordelt på tre klasser. Den gikk i rute mellom Trondheim og Namsos. Med 45 anløp tok turen nesten to døgn. Båten ble forlenget med 14 fot og ombygget i 1950. Nå er den 139 fot. Den var i drift til 1964 og ble kjøpt



Omvisning på brua på DS «Kysten»

inn til Tønsberg i 1971 i forbindelse med byens 1100-års jubileum.

I mange år drev den med fjordturer og passasjertrafikk inntil den fikk pålegg om vesentlige reparasjoner. Etter omfattende utbedringer ankom den skrogferdig tilbake til Tønsberg fra Bredalsholmen i 2012. I skrivende stund er det blitt kjent at dampmaskinen har vært i drift igjen 11 år etter at den var i bruk sist. Dette går rette veien! Lugararealene og messa så ut som vi selv har sett våre egne båter etter at plater i skroget har vært skiftet, eller da toppen av vanntanken som lå under offiserslugarene på «Styrbjørn» ble skiftet. Vi så så alt for godt hvor mye arbeid som sto igjen før «Kysten» kan bys frem for passasjerer. Det vil være avhengig av pengeinnsats til innleid arbeidskraft og en god porsjon dugnadsinnsats. Både omviseren og vi var enig om at utfor-

dringen ligger i å rekruttere tilstrekkelig med kvalifiserte dugnadsfolk og inspirere til felles innsats over en del år. Vi vet at dette går an å få til. Stå på!

Vi tror fårikålen sammen med «ankerdramkista» på slike turer er med på å øke innsatsen også på hverdager med snekkerbukse og kjeldress. At vi som klubb har besøkt mange nisjemuseer og sett hvordan andre tar vare på trikker, båter, gamle ski og mye mer er også en fin inspirasjon. En veldrevet klubb og gode dugnadsøkter er nøkkelen til god rekruttering.

Vi takker Drammen Havnevesen for en goodwillskapende tur. Ivar Vanebo, som er assisterende havnedirektør i Drammen, var med på turen og uttrykte glede over samarbeidet med styrbjørnmannskapet. Søndag kastet vi loss og gikk samme ruta tilbake til Tollbodkaien i Drammen.

Hjuldamper på Bodensjøen

Vi anser «Skibladner» som et enestående skip, både i alder og som hjuldamper. Ser vi bort fra alderen er hun ikke enestående. På de store innsjøene i Syd-Tyskland og Sveits finnes mange slike, både større og mer luksuriøse. Vår redaktør har reist med et av dem.

Tekst: Christian Fr. Wyller

Sommerens veteranur gikk til Sveits og Bodensee som er en av Europas største innsjøer. Her hadde vi hørt rykter om en gammel hjuldamper og etter besøk på skipets hjemmeside var det klart at dette måtte oppleves. Billetter var bestilt til tre timers jazz-cruise med servering av brunch den første lørdagen i august.

Selv om yr.no må forbedre sine værvarsler i dette området og ikke melde solskinn når det blir disig, ble turen med DS «Hohentwiel» ble fantastisk opplevelse. Men først litt om skipet:

«Hohentwiel» ble bygget for det kongelige württembergske statsjernbaneselskap i 1912–13. Hun er oppkalt etter en markant fjelltopp ved byen Singen –



Foto: rederiet

ordet «twiel» er gammeltysk for berg og navnet betyr altså høyt fjell. Det meste av byggearbeidet skjedde i Zürich og skipets deler ble fraktet med jernbane og jernbaneferger til den tyske byen Friedrichshafen på nordsiden av Bodensjøen. Her ble skipets deler satt sammen og bygget ferdig. Stabelavløpningen fant sted 11. januar 1913 og «Hohentwiel» ble umiddelbart satt i trafikk på langs av sjøen – fra hjembyen Bregenz i Østerrike til Konstanz i Tyskland som ligger i vest ved Rhinens utløp. Sammen med søsterskipet DS «Friedrichshafen» som var bygget noen år tidligere, var «Hohentwiel» det største og flotteste passasjerskip på Bodensjøen. Det var usedvanlig vakkert innredet og med tilnavnet die Königin der Bodensee (Bodensjøens dronning) var hun rederiets flaggskip i en årrekke. Det ble også brukt til spesielle anledninger, blant annet feiret Ferdinand Graf von Zeppelin (han som bygget luftskip) sin 75 års-dag om bord.

Mot slutten av annen verdenskrig var det omfattende bombeangrep mot de tyske byene ved Bodensjøen og her ble «Friedrichshafen» totaltskadd. Men «Hohentwiel» slapp unna og kunne fortsette i trafikk da krigen var slutt. Utover på femtitallet ble hun – i likhet med andre dampskip – erstattet med mer moderne dieseldrevne skip og degradert til erstatningsskip. I 1962 var det definitivt slutt da den nybygde MS «München» ble satt inn i stedet.

Men det er mange som kan bruke gamle dronninger til andre formål og allerede året etter ble «Hohentwiel» kjøpt av Bregenz seilforening og brukt som flytende klubbhus i tyve år. Foreningen

Tekniske data

Lengde	56,84 meter	186 fot
Bredde	13,00 meter	43 fot
Dypgående	1,6 meter	5 fot
Maskineri	Compound, 950 ihk	
Fart	16,7 knop	

Til sammenligning er «Skibladner»
168 fot lang.

holdt ikke klubbhuset i like god stand som seilbåtene sine, og på 1980-tallet var forfallet kommet langt. Men nok en gang ble hun reddet – denne gangen var det foreningen Internationales Bodensee-schiffahrtsmuseum som kjøpte henne. Foreningen har over 2000 medlemmer i 3-lands-hjørnet og ved hjelp av gaver og dugnadsinnsats fra medlemmene, maktet de å bringe «Hohentwiel» tilbake til sin fordums prakt. Egentlig er det ikke tale om restaurering for det var lite gammelt som kunne brukes. Takket være gamle tegninger og fotografier av skipet (og søsterskipet) ble hele overbygningen bygget opp på nytt og skipet fremstår igjen som Bodensjøens dronning. Sin andre jomfrutur hadde «Hohentwiel» 17. mai 1990 og siden den gang har hun seilt utallige turer hver eneste sommer.

Det var derfor med store forventninger vi stod på kaien i Rorschach i Sveits og så dronningen dukke frem i disen. Og vi ble ikke skuffet. Her var offiserer i flotte uniformer som ønsket velkommen om bord, det var nydelig oppdekning med ordentlig servise og bestikk, og midtskips stod maten klar. Bak kommandobroen var det en trio som spilte «kosejazz» og vi satte oss til bords med to hyggelige bordvenner som ikke hadde



Foto: Christian Fr. Wyller

reist like langt som oss – bare fra Bregenz! «Hohentwiel» tok en rundtur over til nordsiden mens vi koste oss og fikk rikelig anledning til å beundre skipet. For min egen del var det beste at man kunne gå overalt og at den restaurerte dampmaskinen kunne beskues midtskips. Noen køyer gav også utsikt til skovlene som driver båten fremover.

Vi var mette både av mat og opplevelser da vi tre timer senere tok farvel, satte oss i leiebilen og kjørte sørover mot Alpene. Dagen etter ventet en heldagstur med et gammelt dampdrevet tog fra Rhätische Bahn til Davos, men det får bli en annen artikkel i et annet tidskrift.

«Gamle Mårøy»

De siste månedene er det dukket opp et nytt verneprosjekt. Starten var en melding fra Riksantikvaren: Er det noen som kan tenke seg å starte eller være med på et prosjekt med formål å restaurere «Mårøy»?

Tekst: Georg Jensen. Foto: Gamle Mårøy AS

Lokalbåten «Mårøy» er bygget ved Kaarbøs Mek. verksted i Harstad i 1959 for Finnmark fylkesrederi, som et av de siste leddene i gjenreisningsplanen etter krigen. Hun gikk i lokalfart på Finnmarkskysten frem til 1980, deretter i Fiskeirioppsynet/kystvakta og i skiftende oppdrag med turisme og opplæringsvirksomhet. Underveis hadde hun navnene «Norvakt» og «Leonora». Nå heter hun «Gamle Mårøy». Båten fikk status som «vernet skip» av Riksantikvaren i 2007.

Sist vinter lå båten ved verft i Blokken i Sortlandsundet for skifte av maskin og omfattende plateskift. I mars døde eieren. Da var ny maskin kommet ombord, men ikke montert, og platearbeidene omtrent halvveis. Arvingene så ingen mulighet for å fullføre arbeidet, de var tvert imot innstilt på å gi bort skipet dersom det fantes interesserte som ville ta vare på det.

Slik var situasjonen da Riksantikvaren sendte ut sin melding. Håkon Rønbeck og Jan Egil Sørensen i Hammerfest var av dem som reagerte og raskt fikk med seg en gruppe entusiaster. Det måtte også handles raskt, da verftet hadde fått en kjøper til motoren, og slep til opphuggingsverksted var bestilt. Om motoren ble tatt ut, ville det være lite realisme igjen i prosjektet. Gruppen etablerte selskapet Gamle Mårøy AS og overtok skipet 14. november. Selskapets formål er å eie og drive «Gamle Mårøy» etter antikvariske prinsipper. Det har ikke til formål å skaffe aksjonærene økonomisk utbytte.

Veien videre

Eierne har vist at de makter å snu seg på helen og utnytte en mulighet. Båten er foreløpig sikret. Det er imidlertid ikke nok. Det gjenstår mye arbeid, og øverst på blokka står finansiering. Foreløpig



«Mårøy» på slipp i Hammerfest tidlig på 1960 tallet.

kostnadsramme på å få skipet operativt er på ca 4 millioner. Her kommer Riksantikvaren inn som en avgjørende bidragsyter. En grundig søknad er skrevet, og det er lovet raskt svar. Siden Riksantikvaren har vist så stort engasjement fra starten av, og ser dette som et viktig prosjekt, er det store forhåpninger. Om svaret er negativt, reduseres mulighetene for lokalt engasjement så sterkt at prosjektet vil bli stanset.

Om det positive svaret kommer, er det bare å trykke på knappen, så starter arbeidene opp ved verkstedet i Blokken. Båten må gjøres så ferdig her at den kan sertifiseres. En flytting av båten nå vil være fordyrende og innebære en risiko. Verftet har gjort vesentlig arbeid på «Mårøy», kjenner arbeidets art og har kompetanse. Demonterte elementer har de oversikt over og kontroll på. Bysse og

de bekvemmelighetene som må til for at skuta kan tjene penger, er også høyt oppe på lista. Håpet er at båten kan komme til Hammerfest på forsommeren.

Hjemme i Hammerfest er det også mye å ta fatt på før skuta kommer. Første punkt er å danne en venneforening. Det er planlagt til slutten av januar. Så kommer en lang rekke oppgaver, dels for aksjeselskapet, dels for venneforeningen. Det må ordnes kai plass, det er på det nærmeste i orden. Det må være en driftsorganisasjon på plass, her er det håp om at selskapet Borealis, etterfølgeren etter Finnmark fylkesrederi, kan bistå. Det må være antikvarisk og historisk kompetanse, her kan Gjenreisningsmuseet bidra. Det må være en stab av mannskaper, her er det et stort miljø av villige. Det må opparbeides et marked. Her er det også gode kontakter

i lokalmiljøet. Med lokalmiljøer menes her noe langt mer enn Hammerfest. «Gamle Mårøy» skal bli hele Finnmarks båt. Hun er i dag eneste bevarte passasjerskip av stål nord for Narvik, og eneste gjenværende lokalruteskip fra Finnmark.

Et annerledes prosjekt?

Dette prosjektet vil skille seg fra mange andre, dels ved at det er et aksjeselskap, dels ved at det ikke er oppgaver med restaurering, men med drift, som venter de frivillige når båten kommer til Hammerfest. Det er derfor ikke så mye rom for den tradisjonelle dugnadsgjengen med lange tidshorisonter og variabel arbeidsinnsats. Dette krever nye tenkemåter, med forpliktende avtaler og disiplin på alle felt. Slike tenkemåter var et av temaene på Fartøyvernforeningens landskonferanse sist vinter. Der

fikk vi vite at de var avgjørende for å sikre inntjening for mange av våre vernede fartøyer. «Gamle Salten» i Bodø og «Sandnes» i Stavanger drives i hovedsak i tråd med disse tankene.

Er det da plass til de tradisjonelle fartøyvernerne, de som vrir Nansens motto om at ingenting er umulig, til sitt: Det gjør ingenting om det er umulig, bare det tar lang tid. Det er kanskje en annen form for entusiasme som er nødvendig. Kan det være lokalpatriotismen, som dyrker aktiviteter rundt båten, ikke nødvendigvis ombord? Som skaper liv og røre på kaia når båten anløper, som gjør det til en opplevelse å reise med den, og som derved skaper et marked for å drive den?

Dette vil være viktige spørsmål i fartøyvernmiljøet i årene fremover. Vi håper «Gamle Mårøy» kan hjelpe oss med noen av svarene.



Slik lå hun ved årsskiftet, sikret ved verkstedet i Blokken.

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 Bjørgeaas, 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

Veteranskiplaget 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
Leder: Leif Kvalvik,
tlf. 412 52 909

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: Svein Erik Mosby, Tlf: 470 78 738
Facebookside: DS Hestmandens venner



Omslagsbildene:

Er det lekebåter vi driver med, undres kanskje mange, når de ser forsidebildet. Det viser «Atløy» i tørrdokkhallen på Westcon i Florø. På side 31 og 32 kan du lese mer om hva som skjer.

Bildet på baksiden er fra et tidligere båtstevne i Florø. Vi ser «Stavenes» bli hjulpet av slepebåtene «Vulkanus» og «Lessing». Entusiastene på «Stavenes» håper at skuta kan komme til årets Fjordsteam for egen maskin, men tør ikke love noe. Det arbeides intenst både i Dåfjorden og i trikkehallen i Bergen. Mye er gjort, men det gjenstår også mye.

Bildet på forsiden er tatt av Bernt Are Iversen i avisa Firda, mens Olav Hatlemark i Firdaposten har tatt baksidebildet.