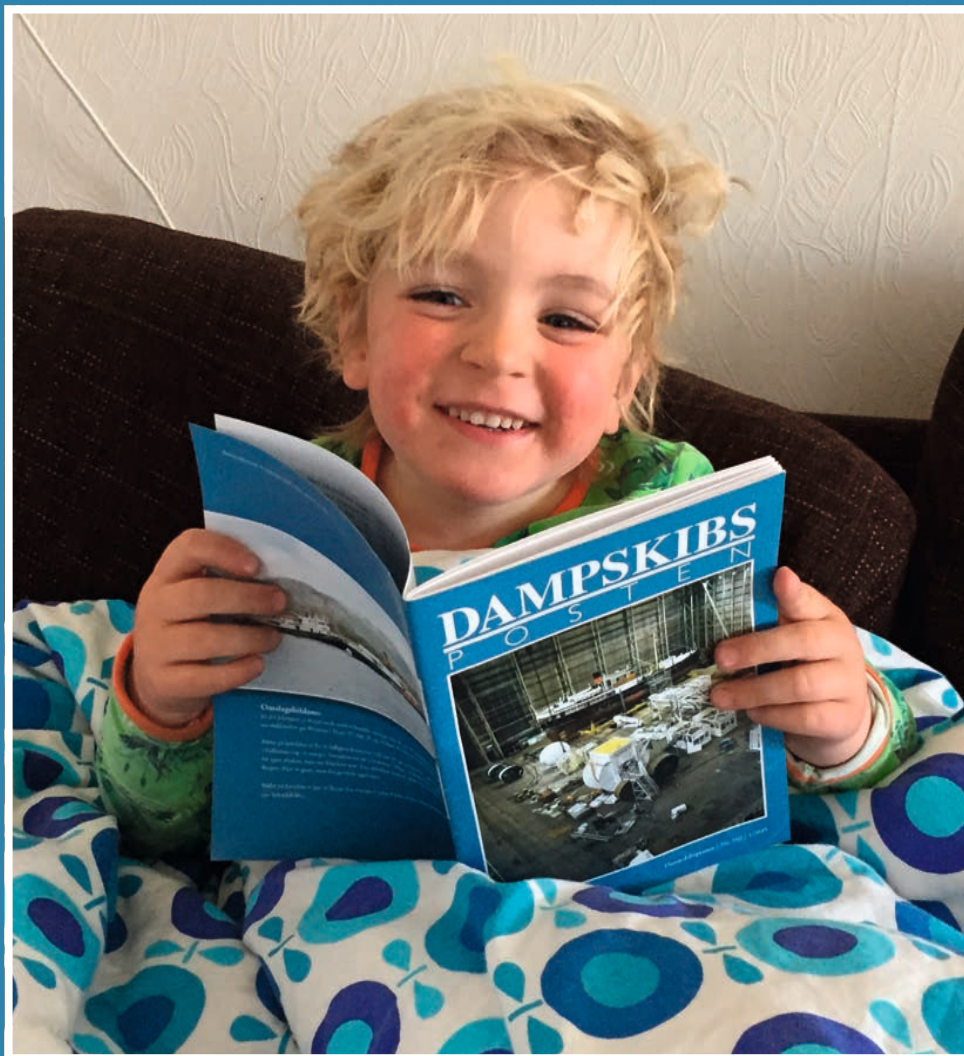


DAMPSKIBS

P O S T E N



TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 103 | 2/2015

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

18. september 2015



Opplag: 2585
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar





12



19



22



39

INNHold

- 4 Formannen har ordet
- 6 Motorkutter «Erkna»
- 12 Historien om S/S «Skjelskør»
- 17 Nytt fra Riksantikvaren
- 19 Sommerens begivenheter
- 22 Wichmann Motorfabrikk
- 29 Kysten rundt
- 34 Aktivitet i Rogaland
- 37 Påfyll av teori
- 39 Restaurering av en Wichmann
- 43 Seminar på Bredalsholmen
- 45 Opplæring av fyrbøtere
- 47 Redaksjonen og foreningene bak bladet

Sommeren står for døren, med turer og stevner der vi kan treffe kjente og vise frem båtene våre. Vi omtaler noen av de største arrangementene. Likevel har vi nok et utpreget «maskinistnummer» denne gangen, til glede for noen, til ergrelse for andre. I blant vil det være naturlig å samle en del artikler med samme tema, slik vi gjør nå. Wichmann-motorene er så sentrale i norsk fiskeri- og småskipsfart, at de er en viktig del av vernearbeidet vi driver. God lesning.

Formannen har ordet

Denne gangen slipper vi til den nye lederen i foreningen hvor ingen av oss er med, men hvor alle båtene våre er med. Derved blir han den som skal arbeide oppover mot offentlige organer og andre som setter rammer for vår virksomhet, og nedover for å inspirere og veilede oss i vårt arbeid med fartøyvern.

Tekst: Tron Wigeland Nilsen

Jeg er nylig valgt som ny styreleder for Norsk Forening for Fartøyvern (NFF). Det var med litt skrekk blanda fryd at jeg sa ja til vervet. Men jeg mener at kystkultur i vid forstand er viktig, og ikke får den oppmerksomheten den fortjener. Jeg jobber som daglig leder for Oslofjordmuseet (www.oslofjordmuseet.no) i Vollen, et forholdsvis nytt museum basert på fritidsbåter og kystkultur. Tidligere har jeg i mange år vært generalsekretær i Norges museumsforbund – bransjeorganisasjonen for museene.

Det er i år 30 år siden NFF blei oppretta. Hos oss er det fartøyene som er medlemmer, og vi har i dag 165 medlemsfartøyer. Bak disse står det ca. 10.000 frivillige ildsjeler! Tilsvarende har våre venner i Forbundet Kysten nesten 10.000 medlemmer. Samla utgjør

dette flere personer enn mange politiske partier har medlemmer.

De siste 30–40 åra har det skjedd en renessanse i forhold til interessen for kystkultur. De frivillige har her gått i bresjen. Det offentlige har dessverre alt for ofte kommet diltende etter, til tross for at rundt 80 % av befolkninga bor langs kysten. Kulturlivet har under de rød-grønne hatt sitt eget Kulturløft – 1 % av statsbudsjettet skulle gå til kultur. Dette har betydd veldig mye for kulturlivet. Nå er det behov for et eget Kulturminneløft!

NFF – og andre – har flere ganger fått tilbakemeldinger på møter i Stortinget om at aktørene innen fartøyvern og kystkultur er altfor fragmenterte. Vi har derfor blitt enige med Forbundet Kysten og Fartøyvernssentrene fellesråd om å samarbeide tettere i forhold til kontakt



Den nye lederen, fotografert av Thor Willy Eriksen på årsmøtet i Norheimsund, få minutter etter valget.

med politikere. Vi holder på med ei møterunde med aktuelle politikere på Stortinget, og det er også aktuelt å be om møte med politisk ledelse i Klima- og miljødepartementet. Vi kaller oss Kystkulturkameratene. Målsetninga er økt fokus på fartøyvern og kystkultur. Dette er også i tråd med NFFs arbeidsprogram: å skape forståelse og engasjement for fartøyvernet og øke ressursene til fartøyvernet.

NFF er avhengig av innspill og dialog med medlemmene for å jobbe for fartøyvernets beste. De viktigste aktørene foreninga jobber opp mot, er Riksantikvaren og Sjøfartsdirektoratet.

Vi hadde en godt besøkt landskonferanse i februar, hvor temaet var antikvarisk vern. Det var mange gode innlegg og debatter på konferansen. Leder for Stortingets Energi- og miljøkomité, Ola Elvestuen (V) startet det hele, før Erik

Småland fra Riksantikvaren innledet det faglige med ei god innføring i begreper som prosessuelt- og materielt vern før han gikk videre inn på praktiske eksempler. Skipsbygger Morten Hesthammer tok for seg en del praktiske dilemmaer fartøyvernerne står ovenfor. Noen ganger kan moderne metoder være godt fartøyvern. Konsulter Riksantikvaren eller et av fartøyvernsentrene om man var i tvil, var rådet fra Hesthammer.

NFF, sammen med Forbundet Kysten og de tre fartøyvernsentrene, hadde i mars et arbeidsseminar med Riksantikvaren om Nasjonal Verneplan for Fartøyvern. Oppsummering vil bli lagt ut på NFF's hjemmesider.

Og mine visjoner for NFF? Å skape bedre rammevilkår for og å synliggjøre fartøyvernets betydning for en levende kystkultur!

Motorkutter «Erkna»

Fartøya våre er verna fordi dei kan fortelje historie, gjerne mange historier, om skipsbygging, fartsområde og sosiale forhold, og om kvardagsleg fjordafart eller dramatiske hendingar. Båtane frå shetlandsfarten under krigen er ei spesiell gruppe. I denne gruppa er det også ein båt med spesiell historie, både som aktiv båt og som verneobjekt: «Erkna».

Tekst: Georg Jensen, på grunnlag av opplysningar frå Arnfinn John Klungsoyr Karlsen og Atle Audun Remøy. Språkleg tilrettelegging ved Magnus Sefland. Foto: Frå dei to eigarane.

I 1907 gjekk byggenummer 16, DS «Erkna», av stabelen ved Aalesunds mek. Værksted i Ålesund. Det var ein smekker kutter, bygd av jern, oppkalla etter øya nordvest for Ålesund. Båten var 73 fot lang, 17 fot brei og vart målt til 59 bruttotonn. Framdrifta var ein compound dampmaskin på 97 hestekrefter, med seglføring i tillegg. Tingar var selskapet Mogstad & Co. i Ålesund, som også hadde tinga byggenummer 15 ved same verkstad, DS «Arne».

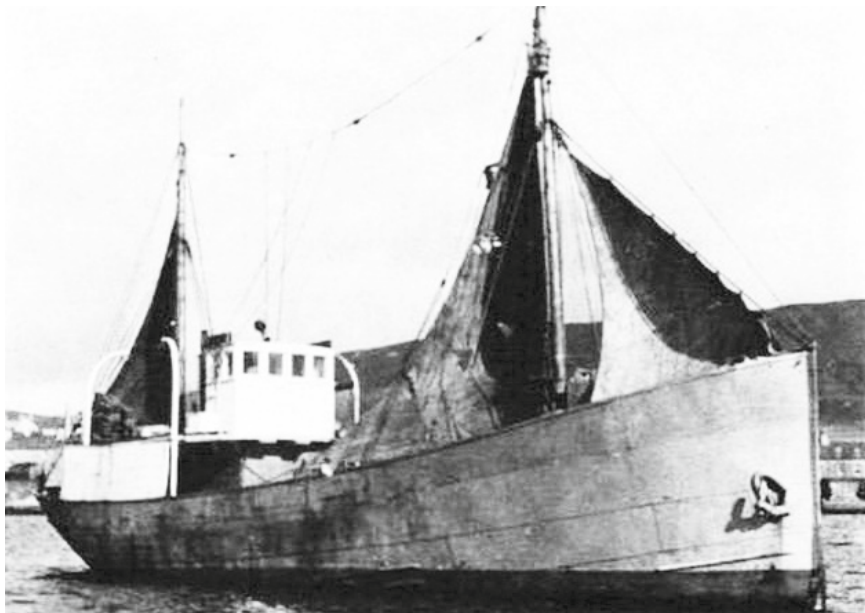
Som ny vart «Erkna» brukt i drivgarn- og linefiske, eit framhald og ei modernisering av fisket med bank-skøyter som vart drive frå Sunnmøre frå 1860-åra. Båten skifte eigar fleire gonger, og i slutten av 1930-åra låg den eit par år i opplag, etter kvart noko med-

tatt. I 1939 vart den seld til Mathias H. Myklebust frå Fosnavåg for 6 300 lånte kroner. Han starta ombygging. Med nytt overbygg og ny maskin, ein einsylindra Union på 60 hestekrefter, skulle dette bli ein tenleg båt. Det vart det også, men på ein annan måte enn tenkt.

Krigstida

To dagar etter at motoren var komen, braut krigen ut. Arbeidet med ombygging vart imidlertid fullført. Ikkje lenge etter vart «Erkna», truleg med mannskap, rekvirert av tyskarane til frakt av ferskfisk frå Nord-Norge og sørover.

I 1941 var det stor skøytefart med flyktningar frå Sunnmøre til Shetland. Motstandsgrupper hadde stadig folk som måtte bergast unna okkupantane



Slik såg «Erkna» ut under krigen, med nytt overbygg og ny motor. Segla var framleis gode å ha, både som tryggleik ved motorstopp og for å hjelpe på farten ved høveleg vind.

og deira norske medløparar.

Eigaren av «Erkna», Mathias Myklebust, meinte at folk som måtte røme til England hadde meir bruk for båten enn tyskarane hadde. Ei motstandsgruppe førebudde ein transport til Shetland og ønskte å bruke «Erkna». I løynd let eigaren motstandsgruppa få ta båten. «Erkna» vart på kort varsel teken ut av ferskfiskruta og flytt tilbake til Sunnmøre. Motstandsfolk kom seg om bord i båten medan den ei kortare tid låg til ankers. Dei tok båten og gjorde den klar for flukt. Eigaren av «Erkna» var sjølv bortreist for å dekkje over det fingerte tjuveriet.

Midt på natta den 17. november 1941 stakk båten til havs frå Ulsteinvik med kurs for Shetland. Ein annan båt losa

«Erkna» gjennom det ureine farvatnet nord for Runde. Om bord i «Erkna» var det 60 rømlingar; 5 kvinner og 55 menn, den eldste 50 år, den yngste 16, dei fleste i førstninga av 20-åra. Båten vart ført av radiotelegrafist Petrus Giørtz frå Ålesund og kom vel fram til Lerwick etter 26 timar. Dei var heldige og slapp unna både miner og uver. Dette var den største einskildtransport av flyktningar frå Norge til Shetland.

Frå Shetland gjorde «Erkna» truleg tre turar til Norge. Ein slik stålkutter var lett å kjenne igjen. Faren for oppdaging var stor, så det vart med desse turane over Nordsjøen. Båten vart seinare brukt som travalbåt for å føre mannskap frå marinebasen i Gourrock vest for Glasgow til krigsskipa til ankers utan-



«Erkna» i ny utsjånad etter krigen. Ho har fått nytt styrhus med teakfront, slik det var moten på den tida.

for. Til tider var det harde tak. Kulehola i overbygg og dekk, som det vart fortalt om då skuta kom heim etter krigen, viste det. Det vart også funne kulehol i skrogplater under istandsetjinga av båten i 1988.

Gjenreisningstid

«Erkna» var svært nedsliten då Mathias Myklebust henta den heim i 1946. Ei grundig opprusting gav båten nytt styrhus, ny innreiing og stort sett den utsjånad den har i dag. I 1950 vart Anton Reite med fleire i Flusund, Herøy, nye eigarar. I 1954 fekk dei innsett ein Union-motor på 140 hk. I 1969 var det nytt eigarskifte. Ny eigar vart Alfred Remøy, far til dagens eigar Atle Audun Remøy. I 1976 fekk båten ein Caterpillar på 290

hk. Eigaren og sønene dreiv kvalfangst og brugdefiske, to fangstformer som var enkle å kombinere. Tidleg på 1980-talet vart det reduksjon i fangsten, båten var gammal og hadde tilsynelatande gjort si teneste. Den hadde gjennom si aktive tid delteke i dei fleste former for fiske og fangst, bortsett frå selfangst og trålfiske. Det vart søkt om kondemneringstilskot, slik regelverket opna for. I 1984 vart lasterommet fylt med gammal trålwire, jernskrap og anna overflødig. Båten vart klargjort for søkking på djupt vatn. Den siste oppgåva skulle vere som målfartøy ved skyteøving i Sjøheimevernet.

Nytt liv for «Erkna»

Tanken om fartøyvern vaks fram mange stader i landet på denne tida. Folk såg

at fartøy som hadde vore viktige for lokalmiljøa forsvann, eitt etter eitt. Var det då ikkje mogleg å ta vare på noko? Slike tankar vart også tenkte i Herøy, då «Erkna» skulle søkkjast. På denne tid hadde havfiskebåten «Hindholmen» (Vartdal), ishavsskuta «Aarvak» (Brandal), handelsreisandebåten «Thorolf» (Ålesund/Langevåg) og shetlandskuteren «Heland» (Vigra) gått ut av aktiv teneste og var i ferd med å bli verna. Påverknad frå desse fartøyverntiltaka i same distriktet gjorde seg truleg gjeldande.

Saka vart diskutert, og det vart skipa ei stifting som skulle ta vare på båten på land. Det å ha båten flytande vart sett på som eit altfor krevjande prosjekt. Dessutan var det i strid med vilkåra for kondemneringstilskotet. Det viste seg etter kvart at landsetjing ikkje var mindre krevjande, det let seg ikkje finansiere. Etter to år vart derfor stiftinga oppløyst.

Arnfinn Karlsen, styremedlem i stiftinga og den som hadde ivra mest for å halde «Erkna» flytande, overtok båten. Han lovde å vidareføre vernearbeidet i samråd med fylkeskonservatoren i Møre og Romsdal. Samtidig gjekk fiskeristyrsmaktene bort frå det tidlegare absolute kravet om at fartøy etter kondemnering skulle hoggast opp eller søkkjast.

Som verkstadeigar i Tjørvåg, og med stor interesse for gamle båtar, var Karlsen rette mann. Han gjekk på med krum hals. Båten vart tømt for skrap og gjenoppbygginga starta. Hovuddekk, galgedekk, lugarkappe, store deler av hekken og fem skrogplater vart skifte. Styrehuset vart plukka ned og bygd opp igjen. Det same gjaldt elektrisk opplegg og innreiing. Deler til oppbygginga

vart samla frå mange hald, blant anna frå 23 andre utrangerte eller ombygde herøybåtar. Blant det som mangla var også styremaskin. Den originale styremaskinen vart gitt bort medan stiftinga åtte båten, på eit tidspunkt då båten etter planen skulle setjast på land og ikkje lenger trong styremaskin. (Styremaskinen har seinare kome tilbake og kan på ny monterast om bord) I 1996 vart det også sett inn ny motor, ein Callesen på 260 hk.

Karlsen vedgår at i starten av arbeidet låg praktisk tenking til grunn for gjenoppbygginga – og ikkje så mykje antikvarisk tenking. Eit døme på det var at han fekk overta to anker som kunne brukast på «Erkna». Under rustbanking på ankera avdekte han hakekors på flukene. Slikt svineri ville han ikkje ha på sin båt og gjekk laus med vinkelslipar. Då det første merket var borte, kom faren og fortalde at dette også var ein del av krigshistoria. Det siste hakekorset fekk derfor stå.

Fartøyvern var på den tid mest knytt til gamle dampbåtar, dei fleste frå passasjerfart og godsfrakt. At ein gammal fiskekutter skulle få anerkjenning og restaurering etter antikvariske prinsipp var det lite forståing for lokalt, knapt nok hos sentrale fagstyresmakter. Dei lokale museumsmiljøa mangla relevant kunnskap om slike båtar. Slik kunnskap låg stort sett hos Riksantikvaren. Men der mangla det både pengar til støtte og rutiner for formidling av kunnskap. Med ulik forståing av omgrep og prinsipp låg det heller ikkje til rette for noko hjarteleg samarbeid. Altså ei pionertid, der det å få fartøya seglklare, var målet for entusiastane. Forståing for historiske verdiar har kome etter kvart og dermed



Arnfinn Karlsen i arbeid tidleg på 1990-talet. Tydeleg ei stor oppgåve for ein mann.

gitt fartøyvernmiljøa breidd og nødvendig anerkjenning.

Restaureringa av «Erkna» var i stor grad eit einmannsarbeid. Det tok naturleg nok tid. Ei oppmuntring kom før frigjeringsjubileet i 1995. Marinen skulle stå for arrangementet ved avdukinga av monumentet over Shetlands-Larsen i Bergen 8. mai 1995. «Erkna» vart invitert, men båten mangla ein del for å vere sjøklar og presentabel. Då fekk båten tilbod om ledig plass på slipp ved Haakonssvern for nødvendig klargjering. Det var hovudsakeg plateskift i forskipet som vart utført. Etter arrangementet i Bergen deltok «Erkna» også ved frigjeringsjubilea i Ålesund og Fosnavåg.

Frå «einmannsbåt» til kystlagsbåt og tilbake

Etter å ha hatt ansvaret for «Erkna» i 22 år vart vedlikehald og vidare arbeid ei tung oppgåve for ein mann. Då Herøy kystlag i 2008 ville engasjere seg og flytte båten til Fosnavåg, såg Karlsen det som ei god løysing. Det vart det imidlertid ikkje. Kystlaget mangla truleg nøkkel-personar som kunne engasjere seg sterkt nok i eit fartøy som dei sjølve ikkje åtte. Det enda med at Karlsen tok båten tilbake i 2012 og gjennomførte ei grundig oppussing. Same sommar var han på tur til Bergen med båten. Der kom ein tidligere sambygding om bord, Atle Audun Remøy. Saman med faren og broren åtte



«Erkna» slik ho ser ut no. Her ligg ho ved heimekaia i Tjørvåg i 2008.

han «Erkna» dei siste åra den dreiv fiske. Han kjende også godt til restaureringsarbeidet, som han også hadde delteke i. Gjensynet førte til fornya interesse, eller kanskje forelsking, så sterk at han overtok båten våren 2013. Heimehamn vart endra frå Fosnavåg til Bergen.

«Erkna» som minnesmerke

«Erkna» er berga. Saman med «Heland» – no i Sunnmøre Museum si eige – er «Erkna» eit verdfullt minnesmerke over fiskeria på Sunnmøre og over englandsfarten frå Sunnmøre under andre verds- krig. «Erkna» vart ikkje berga av massiv oppslutning og innsats frå lokalmiljøet. Heller ikkje av løyvingar eller medverk-

nad frå det offisielle Norge. Båten er berga av ein einskild mann som i starten ikkje forstod fullt ut at dette var ei altfor stor oppgåve for ein mann åleine – ein som ikkje hadde overtidssbok og som var for entusiastisk til å gi opp. Slik har Karlsen gjort «Erkna» til det minnesmerket den er no. Båten er ikkje noko mønsterstykke for korrekt restaurering. Detaljar og dokumentasjon av arbeidet som er gjort kan ikkje målast med antikvariske millimetermål. Likevel, båten er berga. Karlsen har brukt tallause timar og kroner på å føre båten tilbake til om lag den fasong den hadde like etter krigen. For den innsatsen har Arnfinn Karlsen hausta stor anerkjenning.

Historien om S/S «Skjelskør»

Jubilanter fortjener gratulasjoner, og omtale. Denne gang er det «Skjelskør» det gjelder. Med sine hundre år er hun ikke av de eldste, med sine 68 fot slett ikke av de største, men som veteranskib er hun antagelig det eldste. Hun ble reddet fra opphugging i 1962, av en forening som ble stiftet noen måneder tidligere, og som dermed startet det frivillige fartøyvern i Norden.

Tekst: Kirsten Pontoppidan. Foto: Dansk Veteranskibsklub

S/S «Skjelskør» (III) er det tredje dampskib på ruten mellom Skælskør og øerne Agersø og Omø. (ut mot Storebælt, ved det «sydvestre hjørne» av Skjælland. red. anm.) I 1885 etablertes den første forbindelse med «Skjelskør» (I), der besejlede ruten indtil 1894, hvor den blev afløst af «Skjelskør» (II), som var i drift indtil den nuværende S/S «Skjelskør» (III) overtog sejladsen i 1915.

«Skjelskør» blev bygget på J. Ring Andersens Staalskibsværft på Frederikssøen i Svendborg, hvor skibet den 5. december 1914 blev søsat med navnet «Skjelskør». Den 13. marts gik skibet på prøvetur i farvandet ved Svendborg og opnåede en fart af 7,5 knob. Efter prøveturen blev skibet overdraget til Dampskibsselskabet Skjelskør og indsat på ruten mellem Skælskør og øerne Agersø og Omø.

Det blev til ca. 15.000 ture i 47 år. For øboerne var skibet livlinen til omverdenen, og det var øboernes mulighed for at komme til Skælskør for at handle. Lasten var lige fra den daglige post til en olm tyr, biler, et tærskværk på dækket over salonen og en flyvemaskine, der var faldet ned på Omø.

Den 31. marts 1962 måtte ruten opgives. Der var kommet gode landevejs- og rutebilsforbindelser til Stigsbælt, hvorfra der var meget kortere at sejle. Der blev bygget færgelejer på Stigsbælt og købt to nye færges, og «Skjelskør» blev solgt for 12 000 kroner til firma H. J. Hansen i Odense for ophugning. Den 31. marts 1962 sejlede «Skjelskør» på sin foreløbige sidste rejse fra Skælskør til Odense, hvor skibet fortøjede ved ophugningsværfts kajak.



Jubilanten holder seg godt. Hun er ikke av de mest ruvende veteranene, men absolutt en av de mest sjarmerende.

Mens skibet lå og ventede på ophugning stiftedes Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse, Dansk Veteranskibsklub, i et forsøg på at redde dette, et af Danmarks sidste kulfyrede passagerskibe, fra ophugning. Det lykkedes at skaffe de 13.500 kroner ophugningsfirmaet i Odense skulle have for «Skjelskør», og den 3. september 1962 kunne foreningens bestyrelse overtage skibet.

Skibet konstruktion

Skibets konstruktør var Jens Fisker Andersen, direktøren for skibsværftet.

Forstævnen er meget underløbet af hensyn til isbrydning og specielt isforstærket. I skibets halve længde fra forstævnen er placeret mellemliggende isspanter fra hoveddækket til ca. 0,5 m under let vandlinje. Isspanterne har samme dimension som hovedspanterne. Kølen er udformet som pladekøl. En for

datiden meget moderne konstruktion, der ellers for små skibe først slog helt igennem ca. 1920.

De fire vandtætte skodder opdeler skibet i 5 rum. I det første findes nu beboelse for 1 mand (tidligere to mand). Forud for dette rum findes et mindre rum for stuvning af ankerkæden. I rum 2 findes lastrum med adgang gennem luge i hoveddækket. I næste rum findes kedel og maskinrum. I rum 4 findes agterlast med adgang dels fra maskinrummet og fra salonen på hoveddækket. Rum 5 er agterpeak. På hoveddækket findes kedel- og maskincasing. Disse er sammenbygget med salonen agter. Til denne er der adgang agter fra begge sider af skibet. Salonen var oprindelig opbygget med to damekamre på forkanten og havde oprindelig tre store vinduer i borde. Disse blev senere erstattet af køjer. Disse blev senere igen erstattet af



Byggeskilt for maskin og kjele.



tre vinduer, da skabelonen til de oprindelige vinduer blev fundet på Nyborg Skibsværft. På hoveddækket findes der i begge sider af skibet et dækshus med toilet i styrbord side og pantry (tidligere postrum) i bagbord side. På brodækket, med adgang fra hoveddækket på begge sider af skibet, er der forrest indrettet styrehus med kompas, håndstyresøjle, maskintelegraf og talerør til maskinen. Skibet er udstyret med en mast og skorsten. Agten for skorstenen på brodækket findes to ventilatorer for frisk luft til fyrpladsen og vandtank for toilettet. Agten for maskinskyldet findes kasse med redningsveste.

Maskin og kedel

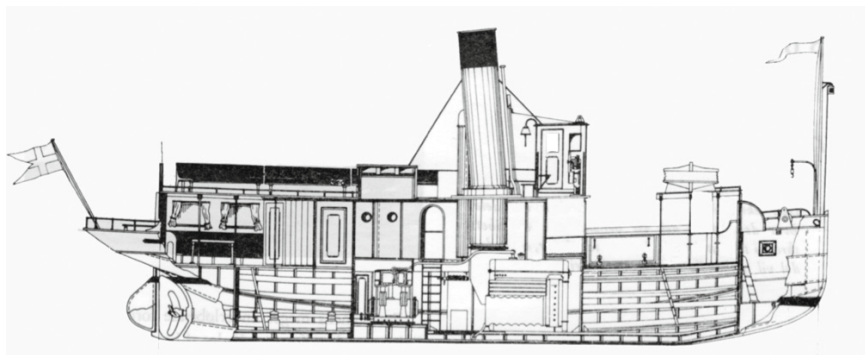
Dampmaskinen i «Skjelskør» er en compound dampmaskine bygget i 1914 af Steen & Kaufmann Maschinenfabrik &

Eisengießerei, Elms horn bei Hamburg, nr. 249. Cylinderdiameter x slaglængde er 185 / 345 x 230 mm. Den yder 75 IHK ved 216 omdrejninger i minuttet, med et tryk på 10 kg/cm² på kedlen og vakuum ca. 85-90 %. Kulforbrug per time er ca. 75 kilo.

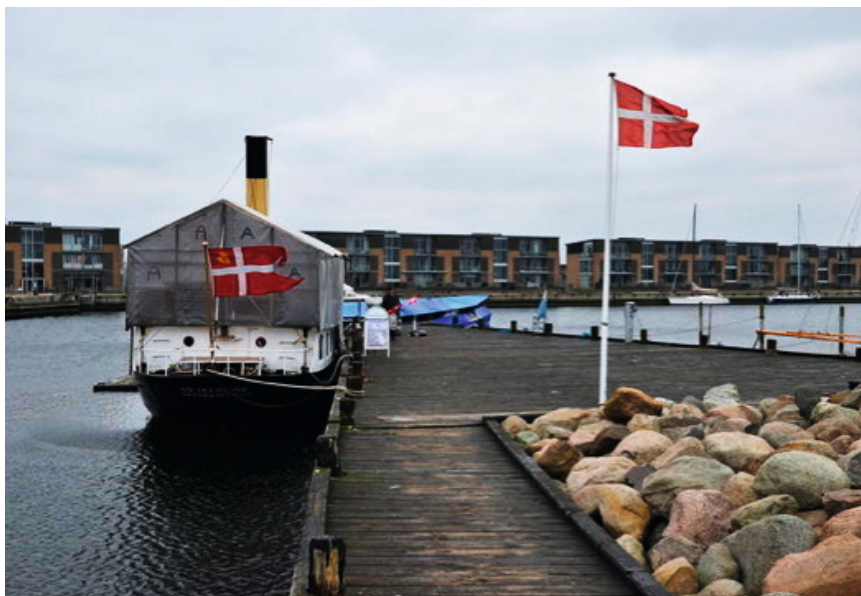
Typen er den eneste funktionsdygtige i verdenen. Der står ifølge pålidelig kilde yderlig et eksemplar på Hamborgs tekniske museum – men ej i funktionsdygtig tilstand.

De originale tegninger til dampmaskinen er desværre tabt under en oversvømmelse forårsaget af floden Oder en gang i slutningen af 1940'erne. Så tegningerne overlevede 2. verdenskrig men ikke højvande, ak ja...

Kedelen er en skotsk marinekedel, 64 kedelrør, hedeblade 33 m², risteflade 0,93 m², arbejdstryk 10 kg/cm². Byg-



Snittegning fra byggeverftet. Det er ikke mange forandringer i løbet af de 100 år.



«Med overfrakke» under feiringen av de 100 år. Slik tilbringer hun vinterne i sin nåværende hjemnehavn, Fredrikssund ved Roskilde fjord på Nord-Skjælland.

get i 1915 som byggenummer 54 af Carl Axelsens Jernstøberi og Maskinfabrik Aktieselskab i Svendborg. Både dampmaskine og kedel er i original tilstand.

Foreningen

«Skjelskør» bliver passet og plejet af «Foreningen til Gamle Skibes Bevarelse – Dansk Veteranskibsklub». Foreningen har cirka 250 medlemmer hvoraf mellem 40 og 60 lægger arbejde i skibet. Nogle møder op et par gange om året, andre pusler rundt hver eneste weekend. Det er foreningens medlemmer, der maler, nitter, banker rust. Et par stykker tager sig af papirarbejde, og tilsammen passer, sejler og vedligeholder vi skibet. Dog bliver opgaver, der er for store eller kræver særlige kompetencer udført af det lokale skibsværft i Gilleleje. Således er soldækket kalfatret og agterdækket udskiftet i

2014. Udskiftning af agterdækket blev muliggjort af en donation fra «Den A.P. Møllerske Støttefond».

Økonomi

«Skjelskør» sejler charter hele sommeren – omkring 60 dage om året. Dels faste ture på søndage og onsdage hele sommeren, dels kan skibet chartres til bryllup, bisættelse, firmaarrangementer, fødselsdag osv. Det er pengene fra passagersejladsen, der får økonomien til at løbe rundt – dem bruger vi til at komme på land, og købe materialer og sikkerhedsudstyr. Heldigvis har vi også nogle trofaste sponsorer, der støtter vores skib en gang imellem. Hempel Fonden har de sidste mange år doneret 15 000 kroner til indkøb af maling hvert år. Foreningen modtager ellers ikke nogen form for støtte, ligesom alle arbejder ulønnet.

Fejring af de 100 år

Skibets «rigtige» 100 års dag, var den 5. december 2014, da det var denne dato skibet blev sat i vandet i 1914. Men som vi alle ved, er december en kold og blæsende måned. Derfor blev det besluttet at afholde «fødselsdagen» den 15. marts 2015, som var 100 års dagen for skibets indsættelse på sin rute. I forbindelse med afholdelsen af generalforsamlingen samme dag, blev der inviteret til åbent skib med kaffe og kage ombord. Det blev en succes, rigtig mange medlemmer, nye og ældre dukkede op for at fejre skibet. En mindre delegation fra Skælskør by havde ligeledes taget turen til Frederikssund for at fejre vort skib.

Sommerens arrangementer

Den 13. juni holder vi endnu et 100 års arrangement, denne gang offentligt. Aktiviteterne er ikke helt fastlagt endnu, men dagens program kommer til at indeholde 2 gratis sejlads, folk i tøj fra gamle dage, gamle biler og motorer på kajen m.m.

Traditionen tro skal «Skjelskør» også deltage i «Flensburger Dampfrundum» i juli måned. Det er et arrangement, der afholdes hver andet år med alt indenfor dampdrevet udstyr. På tilbagevejen fra Flensburg lægger skibet turen forbi Skælskør by i nogle dage. Byen har planlagt et omfattende program til fejring af skibet. Vi håber på solskin, glade mennesker og nogle gode oplevelser.



Fejring under presenningen. Vinterklærne tyder på en kald fornøjelse.

Nytt fra Riksantikvaren

Fordeling av årets tilskudd

Riksantikvaren har fordelt drøyt 60 millioner kroner som er bevilget over statsbudsjettet til fartøyvern. I forhold til andre land er dette et formidabelt beløp. Vi ser det som et tegn på anerkjennelse, både av hvor viktig fartøyvern er som kulturvern, og av den innsats de frivillige yter. Beløpet dekker en tredjedel av den totale søknadsmassen.

To kriterier er særlig viktige ved vurderingen av søknadene. Det ene er fartøyets kulturhistoriske relevans for norsk maritim virksomhet, det andre er fartøyets fysiske tilstand og graden av autenticitet. Realismen i prosjektene, lokalt engasjement, en rimelig geografisk fordeling av ressursene teller også med.

Hele listen over fordelinger ligger på Riksantikvarens hjemmeside. Av den ser vi at innsjøbåtene kommer godt ut av årets tildeling. Selv om en del av de nesten tre millionene «Ammonia» får kommer fra andre kilder enn fartøyvernposten, har mannskapet god grunn til å smile. Det samme gjelder for vesle «Brandbu». Båtene i Rogaland, spesielt «Sandnes», kan også regnes som vinnere. En annen båt som har fått et stort beløp er «Havblikk» fra Andenes, som

nå får utført store arbeider ved fartøyvernssenteret i Gratangen.

Dar kjem Dampen

Riksantikvaren har i vinter fått laget en artig film om frivillighet og fartøyvern. I fire minutter følger vi dugnadsjengen som en regnfull høstdag reiser fra Bergen til Dåfjorden for å dekke til «Granvin» for vinteren. Gjennom intervjuer får vi høre deltagerne fortelle om de gleder dugnadsarbeidet gir, om det sosiale og om stoltheten ved å bevare en bit av vår historie. Erik Småland fra Riksantikvaren forteller hvor viktig frivillighet er i fartøyvernet og hvor viktige de vernede fartøyene er for å forstå kystens historie de siste 150 årene. Du finner filmen på Youtube.

«Fjord Viking» midlertidig fredet

Gamle båter vernes, i noen tilfelle fredes, for å kunne fortelle sin del av vår felles historie. Det er likevel ikke bare aldersverdi som teller. Det finnes så mange fortellinger, og ikke alle handler om gamle dager.

Nå har Riksantikvaren bestemt at «Fjord Viking», som tidligere het «Solundir» skal fredes midlertidig. Grunnen

er at det er fare for at båten blir hugget. I fredningsperioden, som er inntil seks måneder, skal det undersøkes om fartøyet er så unikt at det bør vernes, og om det i så fall er mulig å finansiere det med de klausuler et vern gir.

Båten ble bygget i aluminium hos Westermoen hydrofoil i Mandal i 1971 for Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane, for trafikk mellom Bergen og Ytre Sogn. Den var et av de første halvplanende passasjerfartøyer, en teknologi som kan regnes som et utviklingstrinn mellom hydrofoilbåtene fra 1960-tallet og kataranbåtene, Westamaranene, som ble utviklet fra begynnelsen av 1970-tallet. Ingen hydrofoilbåter er bevart. En Westamaran, som har betydd like mye for passasjertrafikken på kysten som dampen gjorde hundre år tidligere, bør selvsagt bevares. Nå skal altså Riksantikvaren vurdere om vi også skal bevare det mellomtrinnet som «Fjord Viking» representerer.

Verdiskaping med kulturminner

Riksantikvaren fortsetter sitt arbeid med verdiskaping på kulturminneområdet og har for 2015 fordelt midler til 18 slike prosjekter. To av dem kan vi si tilhører «fartøyvernets infrastruktur».

Det ene av dem er «Den kulturelle fjorden». Det arrangeres nå for tredje året, og består av et ruteopplegg i Hardangerfjorden der «Atløy» og «Granvin» går i rute i turistsesongen. Riksantikvaren gir bidrag de tre første årene, i år 150 000 kroner, deretter er det forutsetningen at opplegget skal kunne stå på egne ben. Opplegget er justert hvert år etter de erfaringene som er høstet. Når sesongen er over blir det spennende

å se om dette er en hensiktsmessig form for «vern gjennom bruk».

Det andre prosjektet er veteran-skipshavn i Bergen. I Sandviken, like nord for Vågen, ligger Sandviksboder kystkultursenter i boder fra 1600 og 1700 tallet, pluss utendørsareal med kaier, arbeids- og lagringsareal og en god havn. Det er plass til utvidelser, både av havnen og av bygninger på land. Norges fiskerimuseum inngår i anlegget, og åpner sitt nye museum i tre av de gamle bodene i juni måned. De større fartøyene har kaiplass i Vågen. Riksantikvarens bevilgning har som mål å styrke koordineringen og skape et møtested for alle dem som arbeider med forvaltning og drift av eldre fartøy i Vågen og Sandviken. Et av delmålene er rammer for samseilingsordninger for veteranfartøy. Prosjektet har fått 100 000 kroner.

Årlig tilskudd til Bredalsholmen

Det tekniske kulturminnet Bredalsholmen, altså anlegget der Bredalsholmen dokk og fartøyvernsenter holder til, vil heretter få årlige tilskudd til vedlikehold fra Riksantikvaren. Det årlige tilskuddet vil i utgangspunktet være på 1,4 millioner, mens det for i år også er gitt et ekstra tilskudd på 1,6 millioner for å ta igjen et vedlikeholdsetter-slep. Tilskuddet gjør det mulig å drive planmessig, langsiktig vedlikehold, og vil gjøre situasjonen lettere for fartøyvernsenteret, som i flere år har hatt en svært anstrengt økonomi. Etter en stor omstillingsprosess i 2013 og klargjøring av ansvar, fikk senteret et overskudd på 1,8 millioner forrige år.

Sommerens begivenheter



Slik så det ut i Florø under stevnet for fem år siden. «Børøysund» og «Styrbjørn» kommer ikke i år, men kaiene blir likevel fylt opp av flotte båter.

«Hestmanden» til Bergen

Det er no bekrefta at «Hestmanden» kjem til Bergen i forbindelse med markeringa av 8. mai. DS Hestmandens venner opplyser at slepet reknar med å vera framme i Bergen 6. eller 7. mai, avhengig av veret. «Hestmanden» blir liggjande ved Festningskaia fram til 9. eller 10. mai. Ein del av mannskapet skal overnatta om bord i «Stord I».

Det er rekna med stor interesse og mykje folk når det er ope skip, og Vete-

ranskiplaget Fjordabåten og Stiftelsen DS Stord I har difor sagt seg villig å hjelpa til med vakter og omvisarar om bord i «Hestmanden».

Hardanger trebåtfestival

Foregår i Norheimsund fra 12.–14 juni. Her blir det fine båter på sjøen utstillingar og underholdning på land.

Fjordsteam

Florø er vertskapsby for sommerens

Fjordsteam, som foregår 6.–9. august. Det starter onsdag 5. med samseiling fra Bergen og Ålesund til felles overnattingssted, antagelig Skjerjehamn for båter sydfra og Måløy for dem nordfra. Torsdag ettermiddag blir det konvoy inn til byen og åpning av stevnet. Fredag og lørdag er det en mangfoldighet av arrangementer, før det hele avsluttes med kappkjøring søndag.

Tall ship race

Dette er arrangementet for alle som drømmer om de hvite seil. Den første regattaen går fra Belfast til Ålesund. Der er det samling av skutene fra 15.–18. juli. Deretter samseiling til Kristiansand hvor båtene skal ligge fra 25.–28. juli.

Forbundet Kystens landsstevne

I år er det lagt til Sandefjord, i dagene 16.–19. juli. Vikingtid, hvalfangst og skipsbygging er naturlige stikkord for et slikt stevne i vestfoldbyen som er hjemmehavn for vikingskipet «Gaia» og hvalbåten «Southern Actor».

Trebåtfestivalen i Risør

Dette er årets begivenhet for trebåtenusiastene. Hit kommer flotte trebåter av alle slag, fra grovbygde bruksbåter til smekre lystseilere. Tidsrommet er 6.–8. august.

Havnedagene i Haugesund

Et vel innarbeidet arrangement, med Smedasundet fullt av båter og liv og røre i byen. tiden er 13.–16. august.

«St. Erik» hundre år

Stockholms store isbryter, «St. Erik», fyller hundre i år. Det markeres med fire store helgearrangementer på Galärvarvet, like ved Wasamuseet i Stockholm.

Her er det bare å velge ut fra egne interesser. Mange interessante fartøyer har sin faste plass ved kaiene her, og det er selvfølgelig åpent sommeren igjennom.

22.–24. mai	Träff för äldre fritidsbåtar
14.–17. aug.	Ångfartygens helg
22.–23. aug.	Örlogsdagar
29.–30. aug.	Segelfartygsträff



Åpne turer med «Børøysund»

«Børøysund» vil i juni og august seile 9 åpne turer i Indre Oslofjord. Turene varer fra 18.00–20.30, og går fra/til Nordre Akershuskai utenfor Rådhuset. Seilingene onsdag 12. og torsdag

13. august arrangeres i samarbeid med Oslo Jazzfestival. Programmet for hver tur er angitt nedenfor. Mer informasjon på klubbens hjemmesider, www.nvsk.no.

Tirsdag 2. juni	Seilas blant kulturminner	v/ Kystlaget Viken
Torsdag 4. juni	Jazzcruise	v/ Magnolia Jazzkvartett
Tirsdag 9. juni	By og Havn i Christiania og Oslo	v/ Norsk Maritimt Museum
Tirsdag 16. juni	Oslo Havn, historien og fremtiden	v/ Oslo Havn
Torsdag 18. juni	Seilas med innlagte fjordnøtter	v/ Roald Øyen
Onsdag 12. aug.	Jazzcruise	v/ Georg Reiss kvartett
Torsdag 13. aug.	Jazzcruise	v/ Harald Bergersen kvartett
Tirsdag 18. aug.	En reise langs leia i ord og toner	v/ Aud Nyegaard og Karl Erik Harr
Tirsdag 25. aug.	Hyggetur med gamledampen	v/ Klubben og med litt jazz

Dampf Rundum

Dette store stevnet arrangeres i Flensburg hvert annet år, i sommer fra 10.–12. juli. «Børøysund» har vært med to ganger tidligere, «Sandnes» og «Nordstjernen» har også vært med. I år har Veteranskibsklubben meldt på både «Børøysund» og «Styrbjørn». Det er omfattende planleg-

ging som må til, det store spenningsmomentet i år er om klubben greier å bemanne begge båtene. Interesserte, også utenom Veteranskibsklubben, som ikke allerede har meldt seg, må ta kontakt. I tillegg til stevnet går det med en ukes tid før og etter til reisen.



Wichmann Motorfabrikk

Ein viktig del av historia til fiskeria i Noreg, og til kyst- og fergefarten, er samstundes historia om ei stor verksemd på ein liten stad, Wichmann på Rubbestadneset. Både motorane herifrå, og lyden deira, er kjende langsetter heile kysten.

Tekst: Jan Willy Folgerø-Holm, Veteranlaget Wichmann-Wärtsila. Foto frå Veteranlaget

Frå midten av 1800-talet vaks det fram mange slags mekanisk industri på Vestlandet. Nokre av verksemdene vaks fram frå bonde-samfunnet, med ljàsmier, plogsmier og fabrikasjon av ulike køyretøy. Også på Rubbestadneset var ei slik smie.

Etter kvart kom det også ei rekkje mekaniske verksemdar som retta seg mot den maritime marknaden. Ein hadde frå tidlig tid smier som laga bol-tar og alle slags jarn- og stålbeslag til seglskute- og jekteverfta. I Bergen kor det var stålskipbygging frå 1880-åra, var det også stål- og jarnstøyper.

På byrjinga av 1900-talet byrja motorproduksjonen å gjera seg gjeldande.

Samstundes med at motoren gjorde sitt inntog i fiske- og kystflåten, vaks det fram ei rekkje motorfabrikkar langs heile kysten. U-autoriserte oppgåver viser eit tall på utrulige 175 motorfabrik-

kar på landsbasis, omlag eit 20 av dei i Hordaland.

Dei fleste av desse baserte seg på same teknologien, det enkle totaktsprinsippet til ein glødehovud-motor. Sjølv om mange av fabrikkane hadde avgrensa levetid, blei fleire i Hordaland nasjonale omgrep. Rubb (Wichmann), Normo (Bergen diesel), Sabb og Union var alle Hordalandsmotorar kjent langs heile kysten for sin kvalitet og driftstryggleik.

Berre eit fåtal av disse 175 fabrikkane levde inn i diesalderen på 1950-talet, og dei attverande frå Hordaland, skilde samstundes lag teknologisk ved at Normo og Sabb gikk over til firetaktsprinsippet, mens Wichmann førde vidare totaktsprinsippet. Dette vart Wichmann sitt varemerke og vart nytta på alle dieselmotortypar til verksemda. Dieselmotorane vart dominerande i

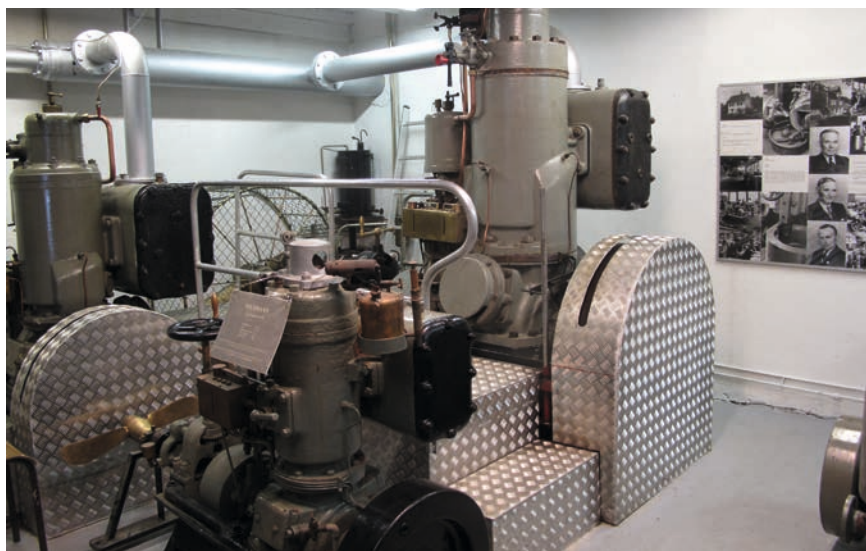
norsk og islandsk fiske- og fangstflåte i over ein mannsalder.

Som sagt var det ei jordbrukssmie og ein vognhjulfabrikk på Rubbestadneset på byrjinga av 1900-talet. Martines Haldorsen var innehavar. Rubbestadneset var dengang ein utkant, og postkontoret, handel og dampskipsstopp låg i Foldrøyhamn ein times rotur unna. Ein av sønene til Martines, Haldor, tykte dette var tungvint og slitsamt, og byrja å tenkja på å lage sin eigen motor. Faren gjekk med på det mot løfte om at han ikkje brukte arbeidstida på dette. Men faren var nok interessert i det sonen arbeidde med, for han fekk tilgang til metallstøyperiet dei hadde sjølv, og jarnstøyperiet i Bergen kor verksemda hadde forbindelsar. I jubileumsskrifta frå 1953 skriv Haldor om denne tida då dei arbeidde med denne fyrste motoren. Dei lagde det mesta av verktøyet sjølv, og dreiebenken vart driven av ei vind-

mølle. På vinteren 1903 fekk dei start på motoren og etter nokre innkjøringsproblem kunne den setjast i bruk. Haldor var då 20 år. Då faren såg at denne motoren kunne gjera nytte for seg, fatta han interesse for at det kunne bli fleire motorar, og alt i 1907 deltok dei i ei Skandinavisk motorutstilling i Bergen med to motorar. Eit bilete frå 1913 viser eit femtitals tilsette.

Wichmann-namnet

Det er mange mytar rundt det tyske namnet Wichmann på denne norske verksemda, men det er også ei rasjonell forklaring: Rundt 1690 kom ein tysk kjøpmann, Heinrich Wichmann til Bergen. Rundt 1710 etablert han seg i Færøysund i Fitjar. Bestefar til Martines stamma frå denne Heinrich Wichmann, og slik kom namnet inn i familien. Motorane blei lansert under dette namnet heilt frå starten. På motorutstil-



Slik er nokre av dei mindre motorane synte fram i museet.



Her er nokre av dei større motorane under arbeid.

linga i Bergen i 1907 vart dei viste fram under namnet Wikman. I ein nydelig katalog frå 1913 med eit kobberstikk av fabrikkjen på framsida, står det «Katalog Yver Petroleumsmotoren Wichmann». Men på folkemunne blei motoren kalla «Rubb» etter Rubbestadneset til langt utpå 60-talet.

I familiesamanheng dukka namnet opp att fyrst i 1892 då ein av sønene til Martines blei døypt Lars Wichmann, seinare i 1916 då ein av sønene til Haldor blei døypt Wichmann til fornamn. Han var ein aktiv motstandsmann og blei arrestert i september 1941. Etter harde forhøyr blei han slept fri, og måtte flykta til England. Diverre var han ein av dei 42 som kom vekk i det tragiske Bliå-forliset 11–12. november 1941.

Fram til 15. oktober 1950 hette verksemda M. Haldorsen & Sønners Mot-

orfabrikk. Det vart då stifta eit selskap med avgrensa ansvar, eit AL, andelslag, med namnet Wichmann Motorfabrikk AL. Selskapet vart seinare omdanna til AS. Ein kan kanskje tenkja at familien ville heidra sonen Wichmann med å kalla fabrikkjen opp etter han, men det er det ingen dokumentasjon eller forteljingar som provar dette.

Glødehovud. Semidiesel

Det kan synast som om storleiken på motorane vart avgjorde ut frå kunden sine ynskje. Allereie i 1913, ti år etter den spede starten, var det 19 ulike motortypar frå 2 til 40 hk, noko som neppe var særleg rasjonelt ut frå eit produksjonsteknisk synspunkt. To-sylindra motorar kom også tidleg, den fyrste i 1910 og var sannsynligvis på 14 hk.

Ekspansjonen må seiast å vera stor



Tre elever fra Rubbestadnes vidaregåande Skule diskuterer en kinkig demontering under rettleiing av Odd Robberstad.

frå ein motor i 1903 til 77 motorar i 1913 til 106 motorar i 1922. Same året (1922) kan ein telja i alt 600 Wichmann-motorar i merkepliktige norske fiskefartøy. Produksjonsoppgåvene viser at det er laga ytterligere 200 motorar i denne perioden, motorar som gjekk til ulike stasjonærformål og andre båttypar.

Prinsippet var det same for alle disse motorane: glødekulemotorar med so-kalla veivromsspyling. Det betyr at motoren måtte «fyrast opp» med ein fyrlampe for å få høg nok temperatur i kompresjonsrommet til at brennstoffet «tenner». Luftforsyninga kom gjennom ventilar i veivlukene kor lufta blei sugd inn i veivrommet av vakuumet som blei danna då stempelet gjekk opp, og pressa gjennom kanalar opp i sylindren då stempelet gjekk ned.

Som vidareutvikling av glødehovudmotoren fikk ein etter kvart betre luftspyling, regulerbar spredar, auke av kompresjonstrykk og turtall. Denne vidareutvikla motoren vart kalla semidiesel og gav betre effekt.

Alt i 1936 byrja ein å eksperimentera med dieselmotorar, noko som resulterte i Z, D og A motoren. A motoren representerte gjennombrøtet for større dieselmotorar.

Den største, 6 A, var på 300 hk. Alle desse motorane, glødekule, semidiesel og diesel av ulike størrelsar og sylindertal blei produsert samstundes til utpå 50 talet. Dette var mulig takka være ei stor grad av standardisering av ulike delar til motorane. Den sokalla HS-standarden vart tidleg utvikla på fabrikkjen og var i bruk heilt til i 1978, for enkelte delar sitt vedkommande, ennå lengre.

AC-serien

Det blei konstruert og produsert fleire andre typar av dieselmotorar etter krigen, type AD og X-motoren som var et firesylindra «monster» på heile 24 tonn, men med ei yting på berre 600 hk.

I 1947 starta ein på konstruksjonen av ein reindyrka diesel, AC-typen, med ei sylinderboring på 280 mm. Motoren hadde ei roterande luftpumpe, ein sokalla Rootsblåsar. Prototypen av motoren blei bygd tresylindra med ei yting på 80 hk pr. sylinder.

I 1950 blei prototypen av denne motoren montert i den lokale sildesnurparen «Torleif».

AC-ACA-ACAT typane av denne motoren var nok den største suksessen i Wichmann si 75-årige historie, og det blei produsert 588 slike motorar fram til 1975.

Etter kvart fekk denne motoren ein sterkare veivaksling og den blei også utrusta med turboladar i serie med Rootsblåsaren. Gjennom motortypen si levetid skulle ytinga bli meir enn dobla, då dei siste ACAT-motorane var på 165 hk pr. sylinder.

DC-serien

Då dei mellomstore semidieselmotorane etter kvart vart fasa ut av fiskeflåten, oppsto ein markand for lettare dieselmotorar frå 100 hk og oppover. Sjølv om AC motoren også vart laga i ei to-sylindra utgåve var den for tung for dei minste båtane. Det blei derfor starta utvikling av ein ny motor, DC-serien (seinare DCT, DM, DMG).

I 1959 kom den unge motoringeniøren Leif Magnus Endresen (28) «heim» frå ei konstruktørstilling på Normo

i Bergen. På Wichmann fekk han friehender og konstruerte den nye DC-motoren på rekordtid. Han seier sjølv at frå han tok til med teiknearbeidet, til motoren starta på prøvebenk, gjekk det «eit år, ein månad, ei veke og ein dag». Sjølv om Rubbestadneset då var eit sterkt pietistisk miljø er det vanskeleg å tru at den unge entusiastiske ingeniøren tok helg. I alle fall må ein tru at denne nye motoren hadde hans fulle merksemd alle vekedagane. Det vert 403 dagar. Dette «hastverket» blei på mange måtar denne motoren si bane. Sjølv om



Oppvarming av svinghjul for tersing.
Håkon Kvarven

motoren var gjennomkonstruert, skulle likevel mange av løysingane vore betre gjennomdrøfta og motoren skulle hatt et år på prøvebenk før den blei send ut på marknaden.

Men kundane «ropte» etter denne motorstorleiken og derfor blei den seld før den var ferdig utvikla. No kom barnesjukdomane mens motoren var i drift og motoren møtte der fleire utfordringar. Nye dieselmotorar trong dagleg stell. Det var ikkje vanleg for dei som hadde hatt ein traust oppfyringsmotor, og stellet av denne moderne dieselmotoren blei ofte deretter. Ein annan ting var lufttilførsel til maskinrommet. I byrjinga vart det ikkje prioritert. Ja, til og med på nybygde båtar var luftkanalane underdimensjonerte. Alt dette førde til ulike driftsproblem. Motoren var i produksjon i 15 år og var under stadig utvikling, noko dei ulike typenamna seier alt om (DC, DCT, DCT S2, DCT S3, DCT S4, DM (millimetergjenger) og DMG) Då den vart teken ut av produksjon var motoren svært høgtytande og driftssikker, men kunne ikkje konkurrera prismessig med amerikanske motorar i same segmentet. Det blei seld i alt om lag 230 motorar av denne typen.

AX-serien

Sjølv om dei største ACAT motorane var på nær 1500 hk, etterspurde fiske- og ferjeflåten, som var basismarknaden for AC-serien, ein meir moderne motor. Ein 9ACAT hadde ikkje berre ni sylindrar men også tre turbinar og tre spylepumper. Dette spegla også vedlikehaldskostnadane.

I 1965 byrja ein derfor å konstru-

era på ein ny motor. I utgangspunktet skulle den yta 200 hk på kvar sylinder, men viste seg å ha eit stort utviklingspotensiale. Alt då den blei sett i produksjon var normalyttinga på 250 hk pr. sylinder, så 275, 300, 335 og til slutt 400 hk. Den største motoren, ein 9 AXAG ytte 3600 hk. Denne motortypen (4 stk.) blei mellom anna installert i kystvakta (Senja-klassen) som då hadde 14 400 «Wichmannhestar» samla i eit maskinrom.

Den aggressive utviklinga av denne motortypen saman med ennå ein nyutvikla motor (VX) får av nokre skulda for konkursen på seinhausten 1978. Det er kanskje noko i det, men paradoksalt nok var det nettopp disse motortypene som danna grunnlaget for vidare drift etter konkursen.

1. desember 1978 blei det opna konkurs. Slik enda altså industrieventyret som frå 1903 til 1979, med eit familiedynasti i førarsetet, bygde opp ein av dei store industriverksemdene i landet. Konkursen hadde nok mange grunnar som samla gjorde det umogeleg å driva vidare.

Verksemda og samfunnet

Samfunnet på Rubbestadneset og motorfabrikken levde på mange måtar i ein symbiose. Fabrikken var sjølv fundamentet for heile samfunnet. Mange oppgåver som normalt ville vore kommunale blei løyst av fabrikken. Eit eksempel er yrkesskulen som fabrikken tok initiativet til og kor dei også organiserte deler av den praktiske opplæringa. Eit anna eksempel er bygging av husvære kor verksemda gav tilskot til dei som bygde nye hus på Rubbestadneset.

I 1970 utgjorde dette kr 10 000 for kvart hus, eller nær 10 % av huskostnaden.

Då verksemda gjekk konkurs var det derfor eit sjokk også for kommunen, og dei deltok i redningsaksjonen med eit betydelig beløp.

Epilog

Etter at Wichmann Motorfabrikk gjekk konkurs i 1978 har det vore fleire eigarkonstellasjonar, men sidan 1985 har fabrikkene vore eigd av Wärtsilä-konsernet under namnet Wärtsilä Norway AS.

Verksemda fortsette å byggja motorar til i 1997 då Wärtsilä trass sterke lokale protestar vedtok å leggja ned motorproduksjonen. Det hadde då vore samanhengande motorproduksjon i 94 år, og om lag 5700 motorar var levert.

Gjennom ulike endringar i strukturen etter at Wärtsilä hadde overteke verksemda, blei det i 1990 trong for å sanera det området kor den eldste delen av motorfabrikken sto. Dette området inneheldt Smia, som omfatta ei rekkje med originale esser, amboltar, smieverktøy og friksjonsdrivne mekaniske hamrar, alt attende frå byrjinga før 1903. Bygninga blei då flytta stein for stein, til ein «trygg» plass heilt sør på fabrikkområdet. Flyttinga omfatta også alt utstyr.

Etter kvart blei dette eit eineståande museum over verktøy og arbeidsmetodar som var i bruk til opp på 1970 talet. Dette museet omfattar også fleire semidieselmotorar. Nokre av dei kan starta opp.

I dag er det ei gruppe pensjonistar frå Veteranlaget Wichmann-Wärtsilä, som tek vare på utstyret i Smia. Denne motorhistorikken er svært viktig for

å forstå framveksten av den marine verksemda i heile landet. Veteranlaget eig også eit ideelt aksjeselskap, Norsk Veteranmotor AS.

Hordaland Fylke saman med Riksantikvaren har heldigvis teke vare på viktige deler av dei grunnleggjande kunnskapane som har danna basis for den marine næringsutviklinga i ein 100-150 års periode. I dag blir denne kunnskapen vidareført av Hardanger Fartøyvernsenter når det gjeld trearbeid og rigg, og av Dåfjorden Slipp AS (tidligere A. Andersen & Sønner) når det gjeld kompetanse på stålarbeid, klinning etc.

Aktivitetane på Rubbestadneset vil fullføre vernebildet og bidra til ivaretaking av også motorkunnskapen, og Hordaland kan difor få eit komplett miljø som kan dokumentere og vidareføra ein viktig historikk som har danna grunnlaget for veksten i store deler av fylket i heile nemnde periode. Aktivitetane til Veteranlaget Wichmann-Wärtsilä på Rubbestadneset vil derfor verta ein viktig del av ein komplett visjon for den maritime verneverksemda i fylket. Det kan synast som om prosjektet er snevert i sitt virkeområde all den tid ein enkelt motorfabrikk, Wichmann, er i fokus. Då skal ein samstundes ha i mente at denne motorfabrikken åleine leverte over 5700 komplette framdriftsmotorar med propellutstyr over ein 70-årsperiode, og på den måten var ein hovudaktør innafor utvikling av norsk fiskeri, fangst, kystfart og samferdsel i denne perioden.

Kjelder : Mellom anna Nils Kolle: «Gud alene vet hvor den smed ender» 100-års jubileumsbok 2003.

Kysten rundt

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

«Gamle Mårøy»

Denne lokalbåten, bygget hos Kaarbø i Harstad i 1959 som den siste på gjenreisningsprogrammet for Finnmark fylkesrederi etter krigen, skal nå bevaras i Hammerfest.

Vi omtalte skuta i forrige nummer, og med det som er skjedd siden da, må vel dette være det «raskeste» fartøyvernprosjektet i Norge. For et halvt år siden så Erik Småland hos Riksantikvaren at skuta var på vei til hugging. Han slo alarm og etterlyste ildsjeler som kunne

ta seg av den. Snart etter var det dannet et aksjeselskap som overtok båten, i februar ga Riksantikvaren tilsagn om to millioner kroner i støtte for dette året og tre for 2016, og i mars ble det stiftet en venneforening. Altså en pangstart.

Skuta ligger nå på slipp ved verksted i Blokken i Sortlandsundet for å bli satt i stand. Det er utført omfattende stålarbeider i skrog og dekk. Ny hovedmotor, en Caterpillar på 575 hk, som var levert da forrige eier døde, er montert. Ny hjelpemotor er satt inn, ror og



Fra båtdekket, her skal det legges tredekk oppå stålet.



Dugnadsgjengen på «Brandbu» har gode arbeidsforhold, i et telt de har leid på gunstige betingelser.

propell overhaldt og innvendige systemer for drift er kontrollert og overhaldt. På båtdekket er skader i ståldekket utbedret før det legges nytt tredekk. Hver uke drar en gjeng på minst fem frivillige fra Hammerfest for å arbeide dugnad ombord. De maler, sjauer, rydder, organiserer delelager og annet som kan redusere verftsutgiftene. Planen er at skuta skal være operativ midt i mai. Da skal hun sertifiseres for 84 passasjerer før hun seiles hjem til Hammerfest.

Hovedoppgaven kommende sesong blir opplæring av mannskaper. Skipper er ansatt for å drifte det hele, og mange av de frivillige har lang sjømannserfaring, noen sågar både fra «Mårøy» og fylkesrederiet. Det skal gjennomføres sikkerhetskurs og en del øvingsturer. Det blir ingen aktiv seilingssesong, men noen turer med sluttede selskaper og noen besøk på fiskefestivaler blir det nok. Båten får en sentral kaiplass, slik at den blir godt synlig og kan være et møtepunkt for alle interesserte. Sa-

longen med plass til 50 kan brukes til møter, ikke bare for venneforeningen, men også for andre som trenger et sentralt møtested. Et høydepunkt kan bli å møte kongeskipet i juni. Da kommer kongeparet på Finnmarksbesøk.

«Brandbu»

Riksantikvaren har kommet med en gladmelding til dette prosjektet, 2,5 millioner er årets tilskudd.

Den godt over hundre år gamle lastebåten på Randsfjorden ble heist på land senhøstes 2013. I vinter er det bygget telt over den. Styrehus og maskincasing er løftet av, mens rester av treinnredningen i lugaren i baugen er registrert og demontert av en restaureringsnekker. Under maskinen var det støpt betong. Man fryktet at den kunne skjule dårlig stål, men da betongen ble meislet ut ble det ikke funnet svakheter større enn ellers i skroget. Hele skuta er innvendig rengjort og klar for sandblåsing, som skal starte i mai. Etter sandblåsing er

det klart for Bredalsholmen, som kommer for å skifte dårlige plater.

Motoren er tidligere tatt på land og plassert på verksted hos en i dugnads-gjengen. Her blir den plukket ned og bygget opp igjen. Gravrust på veivaksel skal slipes ned og slitte lagre bygges opp igjen med hvittmetall. Verre er det med deler av veivhuset som er frostsprengt, sveiset og så sprukket igjen, samt svake partier i sylindertoppen. Her venter mekanikerne på kyndige rådgivere fra fartøyvernssenteret i Gratangen.

Det er 6–8 mann i dugnads-gjengen, som vanligvis møtes på lørdager. Båten eies av Hadelandsmuseet, som altså via Riksantikvaren bekoster sandblåsing, plateskift og overflatebehandling. Venneforeningen har ansvaret for å gjøre båten klar for disse innleide tjenester. Ut over det utfører venneforeningen arbeid de har kompetanse til å utføre. Etter sjøsetting er det foreningen som skal vedlikeholde og drifte båten.

«Kysten» av Tønsberg

På skuta går arbeidene jevnt fremover. Det er formiddagsdugnader tirsdager og torsdager og kveldsdugnader på onsdager. Den «harde kjerne» består av 10–12 personer, men det er også mange med mer sporadisk oppmøte. I hele 2014 og frem til midten av april i år er det utført 5 700 timeverk ombord, altså like mye som 3,3 årsverk. I tillegg til dugnaden er det leid inn en skipselektriker som er i ferd med å fornye og kontrollere hele det elektriske anlegget.

Foruten i maskinen arbeides det med å gjøre skuta eksteriørmessig ferdig. Passasjerinnredning i dekkshusene er også prioritert, mens innredninger

under dekk kommer i en senere etappe.

Rekruttering av mannskaper starter nå i vår, for til sommeren skal skuta fra kai. Det skal gjennomføres kortere turer for utprøving av alle systemer, trening og kursing av mannskapet og ikke minst sertifisering.

Et viktig poeng ved å få skuta eksteriørmessig ferdig er omdømmebygging. Det er mye lettere å «selge» ei velholdt skute, og å skape entusiasme og forståelse for at «Kysten» hører til i Tønsberg og er en berikelse for byen. En del av omdømmebyggingen er også boka om skuta som er under arbeid og planlagt utgitt før jul. Det blir en fyldig beskrivelse av skuta gjennom 105 år. Kapitlet om krigstiden er foreløpig noe tynt. Båten ble rekvirert av tyskerne under krigen, så mye mer vet de ikke. Var den i Nord-Norge, var den med på evakueringen i 1944? Dette ønsker folkene bak boka å vite mer om. De som vet, bør si fra, direkte til «Kysten» eller til redaksjonen.

Nytt om «Styrbjørn»

Gjennom flere år har «Styrbjørn» nytt godt av velvillighet hos Drammen Yard. Vi har fått låne deler av en større konteiner til lagring av ståldeler, reserve kondenserrør, valseapparat, maling og andre større ting. Da Drammen Yard nå har solgt sin siste flytedokk, de har hatt tre stykker, blir det ikke mer skipsvedlikehold og reparasjonsarbeider i Drammen. Vi ble derfor «oppsagt» fra vår konteiner og måtte rydde ut vår eiendeler. Hva gjør vi så med fullt brukbare saker, som en eller annen gang muligens kommer til nytte? Vi har nå tatt vare på konkrete og skipsrelaterte

bruksgjenstander. Resten er, etter noen runder, levert på dertil egnede deponier.

Under ledelse av båtsmann Arild Mathisen har vi fått plassert det resterende på 6m², bak noen kabeltromler, på et låst lager hos «Slippen». Nytt mellomstykke til kondenseren er akkurat ferdig montert. Til planlegging og arbeid med nytt mellomstykke har det gått nærmere 7,5 måned, det viser tydelig hvor mye energi som brukes i forbindelse med vedlikehold og reparasjonsarbeider. Maskinansvarlig, Thomas Haugen, har fulgt opp arbeidene i forhold til leverandøren og er godt fornøyd med utført arbeid. Kondenseren skal nå trykktestes og Thomas og hans lille stab ser med spenning fram til dette.

Nå står vanlig vårvedlikehold for tur. Det kan bli en utfordring, for det er en liten gjeng som står for arbeidet. Den store spenningen er da om de greier det, og om de kan stille et stort nok mann-

skap til den planlagte flensburgturen. Er det noen utenfor miljøet som har lyst til å være med og som mener de har noe å bidra med, så gi beskjed.

Erik Steen

Vinsjhoverhaling på Pusnes

Siden 2007 har Pusnes Historievenner arbeidet med å ta vare på elementer ved historien fra Pusnes Mekaniske Verksted på Tromøya utenfor Arendal. Denne historien har røtter tilbake til skibsbygging fra 1751 på Pusnesområdet. Pusnæs Støberi og Mekaniske Værksted ble grunnlagt i 1875 og omfattet ovnsstøperi og etter hvert landets største spesialfabrikk for dampdrevet dekkmaskineri. I dag er PUSNES en del av MacGregor-konsernet og er en av verdens største leverandører av dekkmaskineri, offshore forankringssystemer og laste- og lossesystemer for råolje.

Pusnes Historievenner består i dag



av 18 entusiaster som er eller tidligere har vært ansatt på PUSNES. Sommeren 2014 kom det en forespørsel fra Norsk Industrierarbeider Museum på Rjukan om overhaling av capstanene om bord på D/F «Ammonia» (en av fire gjenværende jernbane-dampferger i verden). Disse ble nemlig produsert på Pusnes i 1928, og høsten 2014 ble babord forre capstan, som også er ankervinsj, transportert til Tromøya og arbeidene med overhaling startet så smått. Ved jevne mellomrom har en liten gjeng møtt opp i lokalene til MacGregor Pusnes der de har fått sin lille avmålte plass til å utføre arbeidet. Overhalingen forventes å være ferdig før sommeren, slik at capstanen igjen kan monteres om bord på «Ammonia».

Kristen Grenlee og Hans-Alexander Nesse

Foto: Hans-Alexander Nesse

Ferjene på Tinnsjøen

Fjernsynsserien om tungtvannsabotasjonen, som samlet rekordmange seere sist vinter, har hatt mange ringvirkninger. En av dem er øket interesse for de to jernbaneferjene på Tinnsjøen, «Ammonia» og «Storegut». «Storegut» ligger

ved Mæl jernbanestasjon, 15 kilometer øst for Rjukan sentrum. Den vil være i drift i sommer, og seile bestilte turer i mai, juni og august, mens det vil være åpne turer på tirsdager og torsdager i juli. I juni og juli skal «Ammonia» på slipp på Tinnoset i søndre ende av Tinn-sjøen for maling og sandblåsing. Det å se bunnen av ei jernbaneferje kan også være en reise verd.

Rjukanbanen, med ferjene og jernbanen fra Rjukan til Mæl og ferjeleie og slipp på Tinnoset, er en avdeling av Norsk Industrierarbeidermuseum. Sammen med museet på Vemork og to andre lokale museer utgjør de det konsoliderte museet i Øst-Telemark. Ferjene ble fredet av Riksantikvaren i 2009. Til sommeren skal anlegget på Vemork fredes, og det er søkt om verdensarvstatus for industrianleggene i Rjukan og Notodden. Jernbane- og ferjestreknin-gen mellom de to byene inngår også i søknaden.

Rjukanbanen har i år fått mer enn ti millioner kroner fra Riksantikvaren. Beløpet fordeles omtrent likt på ferjene og ferjeleiene.



Aktivitet i Rogaland

Rogaland var det fylket som fikk størst andel av fartøyvernmidlene fra Riksantikvaren i år. Det ligger derfor an til å bli travle tider for miljøene i og rundt Stavanger. Her kan vi lese litt om to av dem.

Tekst: Christian Fr. Wyller. Foto: Magnar Riveland/Standbuen

«Jøsenfjord»

Det har vært nokså stille om MS «Jøsenfjord» i det siste. Entusiasmen som førte skipet hjem til Ryfylke for fire år siden, kunne naturligvis ikke vare ved. Men det betyr ikke at det ikke har vært arbeidet videre – både ombord og i kulissene. Dugnadsgjengen har stått på lørdag etter lørdag, demontert og dokumentert, ryddet og kastet. Forrige vinters besøk i Dåfjorden har også satt sine spor, akterdekket er nymalt og fint og asbesten i casingen har dyktige fagfolk fjernet etter alle kunstens regler. På det administrative plan har det også vært jobbet i det stille med planlegging av videre arbeide og ikke minst med finansiering.

Jubelen stod nærmest i taket da styret fikk epost fra Riksantikvaren rett over påske med beskjed om et tilskudd på bortimot 3 millioner. Beløpet skal

brukes til skrogreparasjoner ved Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter i Kristiansand. Styret og dugnadsgjengen kunne bevilge seg kake og begivenheten ble dekket både i lokalaviser og lokalradio. Dette er et løft for Jøsenfjordarbeidet fremhever Lars Randa som er styreformann – det er et kvantesprang fremover. Og plutselig ble det travelt – alt som tidligere bare ble planlagt, skulle nå gjennomføres. Bredalsholmen ville ha skipet på plass i løpet av tre uker så nå måtte slep, mannskap, forsikring etc. på plass fortere enn svint. Men ingenting er morsommere enn å jobbe i medgang forsikrer Randa. Den store bevilgningen er også en anerkjennelse av skipets verneverdi og at den plan styret har lagt opp, er riktig. Vi hadde ikke fått ikke tre millioner om ikke Riksantikvaren mente vi har et godt prosjektet som lar seg realisere, avslutter Randa.



En fornøyd dugnadsgjeng gleder seg over Riksantikvarens bevilgning.

En annen type løft

Men det skal også løftes i mer bokstavelig forstand. Parallelt med skrogreparasjoner i Kristiansand er det planlagt restaurering av styrehus, bro og skipperlugar i Stavanger. På vei til Bredalsholmen skal «Jøsenfjord» innom Stavanger og få løftet av hele «toppetasjen» ved Engøyholmen Kystkultursenter. Her skal det bygges et skur som gir vern for vind og vær og under kyndig ledelse av båtbygger Curtis Anderson og andre fagfolk ved Engøyholmen skal den karakteristiske broen med styrehus og skipperlugar bringes tilbake til fordums prakt. Det viktige med dette prosjektet er ikke bare at arbeidet blir gjort, fremholder Randa, men at det muliggjør dugnadsarbeide i betydelig omfang slik at laget kan opprettholde det miljø dugnaden gir.

Foreløpig er dette prosjektet ikke fullfinansiert, men det settes igang likevel. Vi trodde at dette var et prosjekt

midt i blinken for Kulturminnefondet, forteller Randa, for her er det tale om å ta vare på mest mulig av originalmaterialene (teak) og beholde alt som kan brukes. Men det slo feil så nå må vi søke annen finansiering. Men Jøsenfjord Rutelag har egne midler som kan brukes til å sette i gang, og trolig vil lokale krefter stille opp og støtte.

Historien om styrehuset og skipperlugaren

Styrehuset og skipperlugaren er en spesiell del av «Jøsenfjords» historie. Skipet er bygget som DS «Lindesnæs» i 1886 og gikk i liten kystfart mellom Kristiansand og Farsund i en årrekke. Men i 1929 var det slutt og den gamle kysttraveren havnet i Ryfylke. I den samme kystruten gikk det også en konkurrent – DS «Lyngdal» – i mange år frem til 1939. Under krigen ble dette skipet overtatt av okkupasjonsmakten og i de første årene etter krigen var det flere

ulike eiere. Men i 1950 dukket også hun opp i Ryfylke – nå som MS «Høle» og flaggskip i Høgsfjord Rutelag. Hun hadde fått installert dieselmotor og var malt i rederiets grønne og hvite farger. «Høle» gikk i trafikk i Høgsfjorden og Lysefjorden i fjorten år og ble et populært skip. Dessverre førte et maskinhavari i 1964 til at skipet ble solgt til opphugging. Men styrehuset og skippelugaren fikk leve videre; de ble flyttet til den tidligere konkurrenten «Jøsenfjord» og står fortsatt ombord. Så her er historie fra to gamle kystdampere blitt smeltet sammen.

«Rogaland» blir Stavangers byskip

Dampskibsposten har tidligere skrevet om at Riksantikvaren har fredet det gamle kystruteskipet MS «Rogaland», som har sin faste plass i Vågen i Stavanger. Fredningen har satt fart i videre restaureringsarbeide og våren 2014 var skipet på besøk i Latvia der det ble dokksatt og man fikk utført mye nødvendig vedlikehold, blant annet:

- Dårlig stål ble skiftet ut, skroget ble sandblåst, primet og malt.
- Styrehus demontert, skiftet stål i dekket og nytt styrehus og brovinger satt opp.
- Alle ventiler ble sjekket og reparert.

Det siste er at man har søkt om å få bruke tittelen byskip. I Oslo og Kristiansand bruker seilskutene «Christian Radich» og «Sørlandet» denne betegnelsen og nå følger Stavanger etter. Nå kan man bruke betegnelsen Byskipet MS «Rogaland» i all omtale og markedsføring.

Det er ikke uten grunn at «Rogaland» har fått denne æren – skipet har sterk tilknytning til byen. Det ble bygget som dampskip ved Stavanger Støberi og Dok i 1925 og tilhørte byens eget rederi – Det Stavangerske Dampskipsselskap. Det var selskapets flaggskip frem til «Sanct Svithun» ble satt inn i hurtigruten noen år senere. I motsetning til «Sanct Svithun» gikk «Rogaland» for det meste i kystruten mellom Oslo og Bergen slik at det jevnlig hadde anløp i hjemmehavnen. Dessverre ble «Rogaland» sterkt skadet i eksplosjonsulykken på Bryggen i Bergen i 1944, men etter krigen ble skipet ombygget til motorskip og fortsatte i rutefart i mange år.

Før søknaden ble behandlet i formannskapet, uttalte rådmannen blant annet at:

«M/S Rogaland representerer utvilsomt en viktig del av Stavangers maritime historie, og tydeliggjør hvordan aktivt kulturminnevern bidrar til å fortelle historien om Stavangers byidentitet til nye generasjoner og besøkende.

M/S Rogaland er blitt en naturlig del av Stavangers bybilde. Med plassering i Vågen har fartøyet et godt samarbeid med Stavanger maritime museum og Stavanger sentrum/byen. Som flytende kulturarena og møteplass benyttes den til sosiale arrangementer og representasjonsturer for lag og foreninger i distriktet, med jazzcruise og andre kulturarrangementer om bord.»

Med denne begrunnelsen, knyttet både til fortid og fremtid, ble søknaden bifalt. Men likevel med litt kjent malurt i begeret: Det ble presisert at vedtaket ikke innebar noen økonomiske forpliktelser for kommunen.

Påfyll av teori

I løpet av vinteren har frivillig kulturvernarbeid vært tema ved to konferanser. Først kom Fartøyvernforeningens landskonferanse i februar, der antikvarisk vern var tema. På Kulturvernforbundet sin årlige samling i mars dreide det seg om «rett til kulturarv», et tema som på flere felt også berører vårt fartøyvernarbeid. Redaktøren vil her prøve å trekke frem noen hovedpunkter.

Tekst: Georg Jensen



Antikvarisk vern

Hva er antikvarisk vern? Hvilke retningslinjer gjelder for arbeidet vårt, hva kan vi gjøre, hva kan vi ikke gjøre? Disse spørsmålene var tema under årets landskonferanse. Hovedlinjene var klare, men de inkluderte også det faktum at alle fartøyene må vurderes individuelt. I en rekke innlegg fikk vi temaet belyst fra flere sider. At det ikke er full enighet blant fagfolkene viste at det ikke er skarpe grenser mellom reparering, restaurering og kopibygging.

Erik Småland fra Riksantikvaren innledet med betraktninger om fartøyvern, ikke hvorfor, men hvordan. Målet

er å reparere uten å endre, altså bruke originale materialer og metoder når noe som er utslitt må erstattes. Da kan fartøyet beholde sin autenticitet og fortelle sin historie, da kan det fremdeles ha kildeverdi for kommende generasjoner.

Mot disse ideelle krav står krav fra så mange hold, fra Sjøfartsdirektoratet, Mattilsynet, passasjerers komfortkrav eller eiers ønske om enkelt vedlikehold. Hvor sterke endringskravene er kom frem gjennom flere eksempler: Kan vi forhøye rekka for å kunne ha passasjerer trygt på dekk? Kan vi ta vekk linespillet og annet utstyr for å få plass på dekk? Kan vi bruke Sikaflex i dekket for å beskytte den nyrestaurerte innredningen under? Slike dilemmaer bekrefter at hvert fartøy må behandles individuelt og at Riksantikvaren må være med i



En ny, men gammelmodig landgang? Her går Terje Bjerer i land fra «Styrbjørn».

diskusjonen. I tillegg kommer alle detaljene. I formidlingen skal vi som på teateret skape illusjon av en annen tid. Gir da kaffetraktere, vaffeljern, kjøleskap, plastfendere og grønt nylontau følelse av ei skute av førkrigsmodell? For ikke å snakke om klumpete gangveier og rekketrapper av aluminium.

En del av diskusjonen dreide seg om foreningens profil og krav til medlemsfartøyene. Skal Riksantikvarens stempel som vernet skip være avgjørende eller skal vi åpne for gamle båter tilpasset nye oppgaver. Forsamlingen helle mot det første alternativet, uten det ville foreningens identitet forsvinne. Det ble endog antydning om en regelmessig gjennomgang av medlemsfartøyene for å se til at eier etterlevde kravene.



Rett til kulturarv

Norges Kulturvernforbund er en overbygning over lag og foreninger som driver med frivillig kulturarvbeholdning i

Norge. 1 500 lokale og 22 landsdekkende

lag er med, med til sammen 225 000 medlemskap. Dette folkelige kulturlivet er altså forbundets arbeidsfelt.

Folkelig kulturliv er også tema for FARO-konvensjonen, som Norge sluttet seg til for noen år siden. Den er Europarådets rammekonvensjon om kulturarvens verdi for samfunnet. Formålet er blant annet å erkjenne at alle har rett til å delta i kulturlivet, at alle, både som enkeltpersoner og kollektivt, har ansvar for kulturarven og at vern og bærekraftig bruk av kulturarven sikrer menneskelig utvikling og livskvalitet.

Her er altså mennesket i sentrum. Gjenstandene har verdi hovedsakelig gjennom vårt forhold til dem. Om vi overfører dette til fartøyene våre, ser vi at de faller inn under en slik tenkemåte så lenge det er noen som har et nært forhold til dem eller den kultur de representerer. Når de blir så gamle at ingen lenger har et slikt nært forhold, må de vurderes etter andre kriterier. En slik vekslende bruk av kriterier vil gi en nødvendig og kontinuerlig diskusjon innen fartøyvernet.

Restaurering av en Wichmann

Ved fartøyvernsenteret i Gratangen er arbeidet i gang med å restaurere motoren fra skyssbåten «Stangfjord» fra 1933. Motoren ble funnet nedgravd på en fylling, så det er et omfattende arbeid med å sette den i stand.

Tekst og foto: Bjørn Anderssen

Bevaring gjennom bruk er et mantra som vi bruker i fartøyvernet. Vi har lært det av Riksantikvarens misjonærer som Lande, Normo og Småland og vi er blitt glad i denne måten å ta vare på vår maritime kulturhistorie. Den motsatte retning finner vi i den tradisjonelle museumsverden med Norsk Teknisk Museum som fanebærer. Bevaring gjennom konservering, ikke-bruk og utstilling. Bare se men ikke røre! Vi har gjenntatte ganger stått foran den gotiskinspirerte dampmaskinen fra Myhrens verksted og blitt vist plassen der dampmaskinen til den havarerte «Turisten» hadde stått og som motvilig ble tilbakelevert til det hevete skipet og til ny bruk. Bevaring gjennom bruk har vi sett konsekvensene av på flere områder. Stadig fornyelse av plater i stålskrogene og stadig nye spant, bord-ganger og rekkestøtter i treskrogene.



Slik så motoren fra «Stangfjord» ut da den var gravet frem. Kan det bli motor av dette?

På maskinsiden er vi også kommet til en ny type reparasjoner for å klare og holde maskinene i drift. Maskindeler i støpejern, og spesielt de som konstant er i kontakt med sjøvann, har korrodert gjennom 100 år og godstykkelser som i utgangspunktet var fra 12 til 20 mm er ned mot null på utsatte steder. Der hvor maskindelen er utsatt for mekanisk belastning i tillegg oppstår det ofte brudd i godset.

Lenge har tusenkunstnere tatt i bruk stålplast i forskjellige varianter, glassfiberarmering og polyester, epoksy og ståltråd og laget nødløsninger som har vært gode i et kort perspektiv. De har reddet sommerturen og vi kunne kjøre enda en sesong og enda en til. Men så tar den type løsninger slutt. I Norsk Veteranskibsklub har vi sett det ombord i «Børøysund» hvor først saltvannspumpe, etter først å ha fått magebelte i stål og mye plastkosmetikk, måtte fornyes totalt. Det vil si nytt pumpehus i støpejern og gjenbruk av de fleste delene innvendig. Kondenserens vannkammer var det neste. Tæringen på støpejernet fra innsiden på grunn av saltvannet gikk etter hvert tvers gjennom godset som opprinnelig var ca 15 mm. Seinere kom vannkammer nummer to på «Styrbjørn». Det første var tatt for mange år siden før båten kom i drift igjen.

Nå er turen kommet til glødehode-motorene og semidieslene. Før var det så mange av dem at vi bare skrotet dem når det kom noe nytt og bedre. Lenge før det var begynt å oppstå slike skader som vi nå ser. Nå er det så få igjen at vi må begynne å tenke annerledes. I semidieselarkivet ved Nordnorsk fartøyvernsenter ser vi at det kun er ca 200



Sylinder og topp etter demontering og rengjøring. Selv om de ser fine ut, gjør gjengroing og frostsprengning i kjølekanalene at de ikke lar seg reparere.

registrerte motorer og det er kanskje ikke så langt fra det virkelige tallet.

I disse dager lages det nye sylindere til 70-80 år gamle semidieselmotorer. Artikkelskribenten er involvert i en av disse. Det er en to-sylindret Wickmann, muligens forløper for en modell som ble lansert i 1936. Den har boring 215 mm og ut fra leverandørens underlag leverte den 35/45 hk. Det spesielle med glødehode-motorene og seinere motorer, er at de har saltvannskjøling i sylinderveggen. Seinere kom også ferskvannskjøling. Med avansert støperiteknikk lages det dobbel vegg i sylindren og en pumpe presser kaldt sjøvann gjennom hulrommet. På semidieselmotoren er systemet videreført i lyddemperen og i toppen. Sistnevnte er forlengelsen av sylindren øverst og er stedet hvor innsprøyting av petroleum skjer og forbrenningen starter. På de gamle glødehodene var det ikke kjøling i toppen og mange hoder fikk kort levetid av den



Støpemodellen til ny sylinder som skal erstatte den på forrige bilde. Den er nå klar for å sendes til støperi.

grunn. På semidieselene er glødehodet en liten del av en ellers saltvannskjølt topp. Slik er det på den Wickmann-motoren som det skal lages nye støpejerndeler til. Denne motoren hadde i tillegg til igjengrodde kanaler også frostsprenging ut fra de samme kjølekanalene i sylinderveggen. At kanaler gror igjen kommer av den samme korroderingen som lager hull i støpejernsvegg. En millimeter korrodert godstykkelse av støpejern blir til 5–7 mm jernoksyd og grafitt, populært kalt rust. Dersom denne rusten ikke gradvis vaskes vekk av kjølevannet blir det tett. De fleste steder i hulrommet er det umulig å fjerne rust mekanisk. Gode kjemiske midler finnes, men prosessen er omfattende. Total demontering og nedsenking av delen i bad er nødvendig.

Når slike motordeler skal gjenskapes er det enklest om modellen finnes. Det vil si den tremodellen som formen

bruker når han lager sine sandformer i støperiet. Finnes ikke denne, må en lage ny modell og da er det også greit om tegning av maskindelen finnes. Siste alternativ er ny modell etter oppmåling av den gamle støpejernsdelen som skal erstattes. Dette skjer nå med fire deler til Wickmann-motoren. Sylindren, toppen, lydputta og pumpe/regulatorstativet skal lages nye. De tre førstnevnte har disse kompliserte kjølekanalene. Oppmålingen er alltid komplisert fordi mye ikke er synlig og må lages ut fra erfaring og sannsynliggjøring av hvordan det er eller har vært. Sylindremodellen er laget ut fra denne metoden. For toppens vedkommende er det litt vanskeligere å forutse innvendig form på kjølekanalen. På foregående og etterfølgende modell har Wickmann-motorene gode instruksjonsbøker som ville gitt svarene, men på denne modellen er maskintegningene erstattet av kunst-



Bildet viser den kløyvde toppen. Til høyre ved underkant av messinghylsa ser en partiet med sterkt redusert godstykkelse. Et par cm bak snittflaten et gjenværende godstykkelser kun 3–4 mm.

nerisk skyggelagte tegninger av utvendig utseende. Dette har gjort at vi har kløyvd toppen på høykant med sag for å få de nødvendige riktige konturene. Vi har fått mange tilleggssvar som er viktige i seinere arbeider.

Selv om en hadde klart å behandle denne toppen kjemisk slik at alle kanaler var tilstrekkelig åpne, så er reduksjonen av godstykkelser på utsatte steder så stor at det kun er 3–4 mm støpegods mellom saltvann og forbrenningskammer. All denne slitassen er på vannsiden. På forbrenningssiden er slitassen ubetydelig. Den største slitassen er rett før vannutløpet nær toppen, og det ser ut som om en økt virvling av vannet i dette området kan ha forårsaket dette.

Men så til tegninger og modeller. Hvor er disse blitt av? Vi som har arbeidet i maskinproduserende bedrifter

og støperier har kjennskap til hvilke enorme lager av modeller som fantes. Etter hvert måtte en begynne å kaste det en trodde en aldri ville få bruk for mer, fordi utviklingen raskt gikk videre med nye og bedre maskiner og motorer. Det er disse modellene vi skulle ha hatt nå. På noen få plasser finner en igjen 50 til 100 år gamle modeller, men tilfellene er få. Ved Skandiamuseet i Lysekil, som har så og si alle Skandia-motorene gjennom tidene representert, var det kun noen få fragmenter av støpemodeller å finne. Dette museet var i bygningene til fabrikken som måtte ha hatt tusenvis av støpemodeller den tiden motorene ble produsert. Kanskje er en del tegningsarkiver bevart helt eller delvis, men i vårt tilfelle med Wickmann-motoren har vi ikke funnet det vi trenger.

Seminar på Bredalsholmen

Fartøyvernssentrene oppgave er å bidra til vedlikehold av flåten av vernede fartøyer. Hittil har de i hovedsak virket som reparasjonsverft, nå blir også «hjelp til selvhjelp» en arbeidsform. Sist vinter hadde Hardanger fartøyvernssenter motorseminar, i år var det seminar på Bredalsholmen. Temaet var vedlikehold av verna jern- og stålskip.

Tekst: Svein Vik Såghus. Foto: Bredalsholmen

Den 21. og 22. mars ble det arrangert vedlikeholdsseminar ved Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter, rettet mot frivillige i venneforeninger og andre organisasjoner rundt verna jern- og stålskip

De fleste som er engasjert i verna fartøy, utfører arbeidet på sin fritid. Det er mye kunnskap blant alle entusiastene, men det kan være litt tilfeldig hvor den sitter. Noen er mest interessert i maskin og utstyr som har med fremdrift å gjøre, noen av aktiviteter i byssa, noen i trearbeid, mens andre bruker sine ressurser på stål. Ressursene er ikke alltid strukturert i forhold til de vedlikeholdsbehovene et fartøy kan ha. Mange prøver seg frem på fagfelt som ligger utenfor egen kompetanse, og er nødt til det, for å holde fartøyet i stand.

Seminarets målsetting var å høyne

kompetansen til frivillige i fartøyvernet, og i denne omgang tok vi for oss tre emner, stålarbeid på skrog, tredekk og annet utvendig i tre, samt rigg og riggdetaljer. Det vil si mye av det utvendige på et fartøy, det som står utsatt for vær, vind og salt sjø. 25 interesserte entusiaster var til stede.

Innleder på første tema var Arne Røskeland, tidligere sjømann og i dag ansatt ved Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter. Han snakket om hvordan vi skal unngå at små skader og tæringer i stålet utvikler seg til å bli et problem, og hvordan skaden bør behandles for ikke å videreutvikle seg under nye og pene malingsstrøk for igjen å dukke opp som et større problem noen år senere. Deretter snakket Håkon Danielsens fra Bragdøya Kystlag om behandling av tre. Hvilke produkter er egnet til

impregnering av treverk og hva er mindre egnet. Vedlikehold av nat i tredek-
ket ble viet størst plass. Mange sliter jo
med lekkasjer fra det vannet som kom-
mer ovenfra. Siste dag innledet Jo Leif
Strønen, rigger på Statsraad Lehmkuhl
om rigg. Han åpnet med et interessant
skille mellom tradisjonelt og moderne
utstyr, der det tradisjonelle er laget for
vedlikehold og lang varighet, mens det
for moderne vedlikeholdsfritt utstyr, er
krav om utskifting etter relativt kort
tid. Han la videre vekt på rutiner og
kompromisser i vedlikeholdet.

Et tilstedeværende håndverk som

en helt nødvendig ressurs for å bevare
vår verneverdige flåte, ble et gjennom-
gående diskusjonsemne på seminaret.
Håndverkskompetanse må utvikles
rundt fartøyet, men like nødvendig er
det at kunnskapen bevares i kompetan-
seinstitusjoner, og er tilgjengelig for far-
tøyorganisasjonene.

Fra arrangørsiden er vi svært fornøyd
med seminaret og vi har bare fått po-
sitive tilbakemeldinger fra deltakerne.
En videreføring regner jeg med at det
blir, og kanskje med nye tema. Fartøy-
vernsenteret tar gjerne mot innspill om
aktuelle problemstillinger.



Arne Røskeland viser eksempler på utfordringer ved vedlikeholdet ombord på
«Gamle Oksøy». «Hestmanden», som vi ser i bakgrunnen, og fullriggeren
«Sørlandet» ble også brukt i undervisningen.

Opplæring av fyrbøtere

I Norsk Veteranskibsklub skal det holdes kurs for fyrbøtere før årets sesong. Et svært nødvendig tiltak, for fyrbøterne tilhører et i høyeste grad utrydningstruet fag.

Tekst: Jan Frederik Flock, teknisk utvalg NVSK

Riktig og sikker drift av gamle maskiner gir mange utfordringer. Vi vil alltid være avhengig av de eldste med lang driftserfaring. På «Børøysund» er vi så heldige og ha maskinsjef Arnold Lindner som har langt over 40 års erfaring med maskindrift, vedlikehold og – ikke minst viktig – kullfyring. Han vil være instruktør når nye mannskaper skal læres opp før sommerturen. Vinteren 2015/16 har vi også planlagt et kjelekurs. Stadig opplæring og småkurs er nødvendig for å få flest mulig kvalifiserte fyrbøtere. Vi etterstreber å bli minst mulig avhengig av enkeltpersoner. Noe av problemet er at drift i løpet av noen få sommermåneder ikke gir tilstrekkelig kontinuitet. Utfordringen er spesielt stor på «Styrbjørn» og «Børøysund», som begge har kullfyrte kjeler.

Som eksempel inntraff det nedbrenning av flere støpejernrister i løpet av en

kort sommerdrift for noen år siden på begge skipene. Ved riktig bruk skal fyrrister ha levetid på mange år. Jeg sendte restene av støpejernristen til en metallurg jeg kjenner i DNV som bekreftet at materialkvaliteten som var levert fra Furnes Jernstøperi hadde riktig legering. Vi fikk da bekreftet at feil fyring, antagelig for høy temperatur som følge av dårlig rengjøring, var årsaken.

Fyrgangene som stikker innover i kjelen er delt i en øvre og en nedre halvdel av ristestengene. Dette er bjelker av støpejern som kullet ligger på. På «Børøysund» er ristestengene 1,7 meter lange. Det betyr at flaten det fyres på strekker seg fra fyrdøra ca 1,8 meter innover til ildbrygga innerst i fyrgangen. På «Styrbjørn» er tilsvarende lengde noe over 2 meter. Ved ildbrygga kan temperaturen komme opp i over 1 100 grader, altså nær den temperaturen støpejernristene deformeres. Derfor er det viktig

at det er god lufttilgang, både gjennom askerommet under ristene og som trekk over kullaget på ristene. I askerommet sikrer vi lufttilgang ved stadig å rake ut aske, over kullaget sikrer vi trekk ved å holde åpningene mellom ristestengene åpne. Det fordrer stadig arbeid med rake, sleis og ristekniv. Dette er bare en del av oppgaven. Den andre er å skuffe inn drøye 200 kilo kull i timen, på en slik måte at forbenningen blir så effektiv at trykket holder seg på topp hele vekten igjennom. Det er et slitsomt arbeid, og man får virkelig forståelsen av det Nordahl Grieg skrev om fyrbøteren:

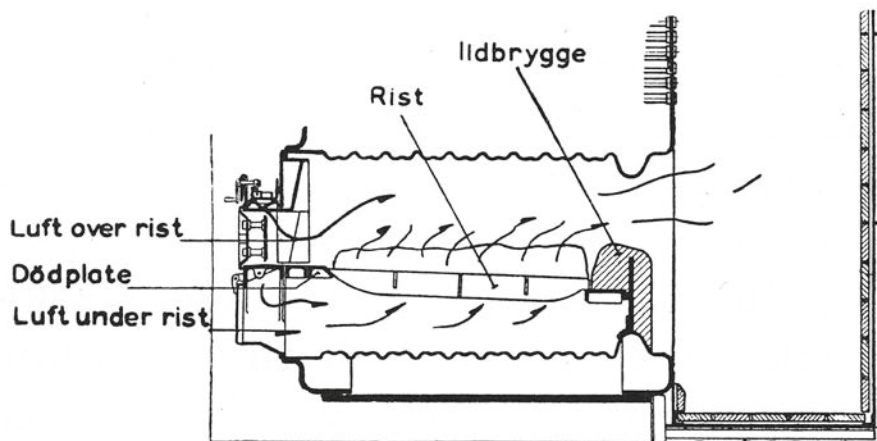
*Vi jobber som førsterangs djevlér på dørkén
paa vakt gjennom hverdag og helg
til lungene gisper avmægtig
i tørken fra fyrens glødende svelg*

Det å være fyrbøter er altså noe langt

mer enn å fyre i en ovn. Det er det som gjør det spennende, morsomt og givende for entusiastene: gleden ved å mestre. Klubben håper kursingen fører til at de 72 nyinnkjøpte ristestengene, som hver veier 17 kilo, vil vare i mange år.

Fyrbøterkurset starter med en gjennomgang av teorien og demonstrasjon på kald kjele. Senere, når kjelen er fyrt opp, kommer praksisdelen. Temaene på kurset er:

- Litt om energi, damp, virkningsgrader og diverse funksjoner i maskinen
- Teoretisk fyringsteknikk, oppfyring, kort tur / lang tur, trekk, rengjøring osv.
- Fylling av kjelevann, ph kontroll
- Adferd og sikkerhetsanordninger i maskinen
- Praktisk fyring under fart



Snitt av fyrgangen. Den går over i ildkassen, til høyre i bildet. Fra øvre del av ildkassen går røyken i rør gjennom kjelen og opp i skorsteinen. Tegningen er fra Jacob Imsland: Skipsmaskinlære.

REDAKSJONEN

OG FORENINGENE BAK BLADET



Georg Jensen
Olav Trygvasons gate 43
2319 Hamar
Tlf. 415 84 597
geojense@online.no

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287, Vika, 0111 Oslo
www.nvsk.no/nvsk@nvsk.no
Leder: Eivind Lande. Tlf. 926 62 717

Nordhordland Veteranbåtlag

5991 Ostereidet
www.oster.no/torjb@online.no
Leiar: Tor Bjørgeas, tlf: 975 47 816

Nordenfjeldske Staalskibs-union

c/o Per Kr. Rognes, Schøllers gate 12
7043 Trondheim
Tlf: 73 52 68 08 / 907 41 054

Veteranbåtlaget Ekar

c/o Tollefsen, Glimmervegen 1
5516 Haugesund
www.visekar.no
Leder: Svein O. Tollefsen, Tlf: 958 40 024

Jøsenfjord Rutelag AL

Postboks 3031, Hillevåg
4095 Stavanger
www.josenfjord.no/post@josenfjord.no
Leder: Lars Randa, Tlf: 934 26 622

Mjøssamlingene

Minnestrand 35, 2092 Minnesund
www.mjossamlingene.no/p-ih@online.no
Leder: Per-Inge Høiberg, tlf. 951 25 070

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

Veteranskiplaget Stavenes

Postboks 36, 6851 Sogndal
www.ds-stavenes.no/post@ds-stavenes.no
Leder: Øyvind Konglevoll, Tlf: 993 91 904

DS Hestmandens venner

c/o Svein Torkelsen, Skinnerheia 6C,
4634 Kristiansand.
svein.torkelsen@losmail.no
Leder: Svein Erik Mosby, Tlf: 470 78 738
Facebookside: DS Hestmandens venner



Omslagsbildene:

Vi har ikke annonser her i bladet, men vi må da vel kunne reklamere for oss selv. Om alle lesere er like fornøyde som karen på fremsiden, er det ingen fare, hverken for bladet eller for rekrutteringen til fartøyvernet. Gutten heter Sverre Wyller og er 3 ½ år gammel. Som navnet antyder er han i slekt med «Jøsenfjord». Pappaen Anders Wyller har tatt bildet.

Er det noen som kjenner seg igjen i baksidebildet? Omtrent slik ser det vel ut på de fleste av båtene våre når vårpussen er på det mest hektiske. Else Ellila har tatt bildet om bord på «Børøysund».