

DAMPSKIBS

P O S T E N



TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 104 | 3/2015

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

14. januar 2016



Opplag: 2540
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar





7



13



18



30

INNHold

- 4 Lederen har ordet
- 7 Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter
- 13 D/S «Bussard», nytt liv etter 20 års forfall
- 18 Sommerens turer
- 22 Kulturminnefondet holder fartøyvernet for narr!
- 24 Jubilanter i Veteranskibsklubben
- 28 D/S «Stavenes» er igjen dampskip
- 30 Dar kjem dampen ...nå på dansk...
- 36 Minneord Kåre Taule
- 38 Regelverkseminar i Florø
- 41 Kysten rundt
- 47 Redaksjonen og foreningene bak bladet

Nytt nummer av Dampskibsposten. Det mest sentrale om fartøyvern denne gangen er vel artikkelen om Bredalsholmen, et sted de fleste av stålskipene våre har en tilknytning til. Vi forteller også om et par prosjekter i utlandet. Et av dem viser hvor viktige de frivillige er, et annet at fartøyvernet har magrere kår i andre land. Vi har også stoff fra sommerens turer, om hva som skjer langs kysten og om personer i miljøet. Noe av stoffet kan gi glede og gjenkjennelse, noe kanskje provosere, noe annet inspirere. I så fall har vi oppnådd det vi ville. God lesning.

Lederen har ordet

Fra lykkelige barndomsminner i Sognefjorden til Veteranskipslaget Fjordabåten i Bergen. Min interesse og glede over medlemskapet i laget deler jeg med mange andre medlemmer; vår referanse og et forhold til disse båtene da de fremdeles gikk i rute. Andre har et forhold til motorer, sjømannslivet og eller håndverk, for å nevne noe. En stadig mer gjeldende fellesnevner er en relativt høy gjennomsnittsalder i medlemsmassen, frafall på grunn av enda høyere alder og en tiltagende knapphet på fagkunnskap innen både drift og vedlikehold av gammel teknologi. Sjøfartsdirektoratets nye sertifikatkrav fører både til store utgifter, men også til at folk takker av tidligere enn de ellers ville gjort.

Tekst: Hanne Huseklepp, leder i Veteranskipslaget Fjordabåten

Hvordan skal vi gå frem for å oppnå større bredde i medlemsalder, sikre et vitalt, fremtidig fartøyvern og en kultur som er interessant i sin samtid?

Frivillig arbeid er på kartet på flere nivåer:

Stortinget har vedtatt at det skal utarbeides et såkalt satellittregnskap for frivillig sektor. Dette førte til at Statistisk Sentralbyrå i 2010 presenterte det første satellittregnskapet for frivillig sektor i Norge.

På hjemmesiden til «Frivillighet Norge» står det å lese:

«For enkelte deler av økonomien, som

turisme, miljø og frivillighet, kan det være hensiktsmessig å utarbeide såkalte satellittregnskaper. Dette er et regnskap som bygger på nasjonalregnskapets begreper og tall, men foretar spesielle tilpasninger eller inndelinger for å belyse et område mer inngående enn det ordinære regnskapet. Slik får man beskrevet den økonomiske effekten av en sektor på en måte som er sammenlignbar med andre deler av økonomien. Frivilligheten er en unik del av økonomien, og tilfører samfunnet verdier på en måte som gjør det nødvendig å behandle den separat. Satellittregnskapet viser for første gang hvordan frivillige organisasjoner finansierer sin virksomhet.

Beregningene viser at omtrent 43 prosent av driftsinntektene i frivillig sektor kommer fra det offentlige. Bruttonøddet i ideelle og frivillige organisasjoner utgjorde 2,1 prosent av BNP for Fastlands-Norge i 2012 og sysselsatte over 83 000 årsverk...»

Riksantikvaren har utarbeidet en strategi kalt «Riksantikvarens samarbeid med frivillige organisasjoner 2014 – 2017», der målet er definert slik:

«Riksantikvaren vil styrke samarbeidet med frivillige organisasjoner for å oppnå en god forvaltning av kulturminner, kulturmiljøer og landskap. I tillegg vil vi bidra til å legge forholdene til rette for den frivillige innsatsen på kulturminnefeltet og synliggjøre det viktige arbeidet de frivillige gjør. Riksantikvaren ønsker organisasjoner på kulturminnefeltet som bidrar til debatt og utvikling av dette politikk- og forvaltningsområdet. Samarbeidet skal være preget av respekt, tillit og forståelse for organisasjonenes og direktoratets ulike roller.»

Birgitte Brekke, tidligere generalsekretær i Frivillighet Norge, har på bakgrunn av en gallupundersøkelse forut for Topplederkonferansen i 2014, uttalt følgende:

«Jeg våger meg etter dette på følgende konklusjon på bakgrunn av Gallupundersøkelsen: idealismen er den viktigste drivkraften for frivillig innsats. Folk i alle 13 aldersgrupper VIL være til nytte, men mens ungdommen helst vil redde verden, vil de voksne og eldre i større grad arbeide for bedre lokalsamfunn.»

Det ble foretatt både en intern medlemsundersøkelse og en gallupundersøkelse i befolkningen for å få vite mer om den frivillige innsatsen, motivasjonen for å gjøre frivillig innsats og hvilke for-

ventninger organisasjonene selv og publikum har til hvordan organisasjonene skal motivere til deltakelse.

Medlemsundersøkelsen viste at 37% mente det var vanskeligere å rekruttere nå enn for 3 år siden, selv om 39% sa at de hadde flere medlemmer enn for 3 år siden.

Jeg siterer fra oppsummeringen:

«Det er ikke lenger en automatikk i at medlemmer gjør frivillig innsats, eller at frivillige er medlemmer. Som en mulig årsak til at det blitt vanskeligere å rekruttere frivillige, er det verdt å merke seg at drøyt 50 % sier de ikke har prøvd noen nye rekrutteringsmetoder i siste treårsperiode... Nye rekrutteringsmetoder må til for å nå nye grupper frivillige.»

Yngre medlemmer er mer interessert i å lære og bygge CV, mens eldre medlemmer er mer interessert i det sosiale. Generelt viser det seg også at medlemmene stiller høyere krav til den organisasjonen de er medlemmer av – som igjen medfører krav om bedre ledelse.

Undersøkelsene er interessant lesning, Nettadressen finner du til slutt i artikkelen.

Styret i Veteranskiplaget Fjordabåten har i den senere tid hatt økt fokus på rekruttering og motivering av medlemmene. I tråd med det som kom frem fra de omtalte undersøkelser, har vi erkjent at vi må heve nivået på hva vi gir tilbake til medlemmene, både faglig og sosialt.

Det er generelt viktig å ta vare på medlemmene, da mannskapene i stor grad rekrutteres fra disse. Enda viktigere er det å ta vare på de som har meldt seg til tjeneste som frivillige mannskaper.

Det er spesielt viktig etter sesongavslutning å invitere til hyggelig samvær,

som gjør at man har lyst å møtes til neste sesong. Vi har utviklet tradisjon med krabbefest for «Granvin»-mannskaper i gamle Hovedbrandstasjonen, og felles julebord for «Stord 1» og «Granvin»-mannskaper om bord på hurtigruteskipet «Lofoten» til kai i Bergen.

Nytt av året var felles sesongavslutningsfest for seilende mannskap på «Stord I» og «Granvin» om bord på «Stord I». Dette ble satt stor pris på og mange møtte.

Ellers er turer som til Kystens Landsstevnet i Oslo i fjor og Fjordsteam i Florø i år, med påfølgende Sognetur viktig for trivsel og motivasjon.

Den store utfordringen i tillegg til å beholde mannskaper er å få tak i nye og yngre, som gjerne ikke har det samme forholdet til fjordabåter, som de som er oppvokst med det.

I Nordhordland har Lindås kommune hatt et prisverdig tiltak med å leie inn «Oster» og sende skolene på dagstur, der de får lært både om maskin, dekk, bro og bysse.

Hvert år blir «Granvin» leid inn til skoleturer. Disse går vi gjerne og setter leieprisen deretter.

Nyrekruttering er så krevende og viktig at det bør det samarbeides om. I samarbeidsorganet Fjordabaatane diskuteres dette også, og det har vært sådd tanker om at unge for en rimelig penge kan bli medlem i Fjordabaatane, og få tilbud om å bli kjent med flere typer fartøyer; dampskip, motorskip, fjordbuss eller slepebåt. Hordaland Fylke har bevilget penger, så det neste år kan arrangeres en spennende rundtur for skoleelever til en svært rimelig penge; Bergen – Garnes – Midttun – Bergen

med fjordabåt, damptog og veteranbuss.

Riksantikvaren representerer høyt faglig nivå, og strategidokumentet for 2014–2017 er et langt steg i riktig retning i forhold til det frivillige arbeidet, på samme måte som satellittregnskapet. Det er store midler i omløp både i målt innsats, bevilgede penger og kompetanse, men en viktig del av fremtidig forvaltning vil ligge i rekruttering av frivillige for videre drift og dugnad. Undersøkelsen utført av Frivillighet Norge viste at 50% ikke hadde forsøkt nye måte å rekruttere på.

Riktig utført rekruttering og markedsføring krever høyt faglig nivå og bør komme tydelig frem i Riksantikvarens neste strategidokument. Likeså en overordnet dialog med Sjøfartsdirektoratet. Lagene trenger hjelp til å gå mer planmessig og tydelig ut for å hente inn nye medlemmer og mannskaper. Undersøkelser og annen informasjon i kombinasjon med våre egne erfaringer bør kunne bistå oss i å legge en god strategi for fremtidig rekruttering – ikke minst med støtte både på kompetanse og økonomi. Rekruttering, markedsføring og medlems/mannskapspleie er en viktig del av fartøyvern.

Her er nettadressene med utfyllende informasjon:

www.frivillighetnorge.no/filestore/Dokumenter/Tallpresentasjonendelig.pdf

<http://www.riksantikvaren.no/Aktuelt/Nyheter/Vil-samarbeide-med-de-frivillige>

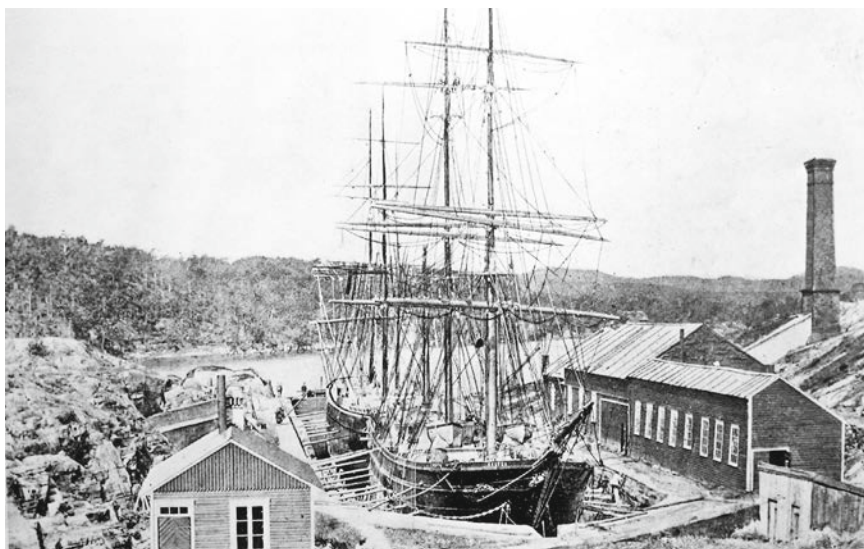
<http://www.frivillighetnorge.no/filestore/Dokumenter/satellittregnskap.pdf>

Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter

Tekst: Svein Vik Sâghus, kulturvernleder ved fartøyvernssenteret.

Historien til fartøyvernssenteret startet i 1990 da Bredalsholmen veteranskipsverft ble etablert i et gammelt dokkanlegg på Bredalsholmen, om lag ei mil utenfor sentrum av Kristian-

sand. Dokka med anlegg fra 1876 var som ny landets største i sitt slag. Seilskip, fangstskip, lasteskip og passasjerskip har blitt vedlikeholdt, reparert og ombygget opp gjennom årene. Anlegget var enkelt



To seilskuter i dokka, ca. 1895. Foto: Bredalsholmen.



«Hestmanden» slepes inn i dokka i 1996. Foto: Bredalsholmen.

ved oppstarten, uten verkstedsfasiliteter, men dette kom på plass i årene som fulgte. I slutten av 1920-årene kom det ny kai med kjelekran, og et tiår etter kom det skinnegående kraner langs dokksidene. Etter siste verdenskrig fikk holmen vei-forbindelse, dokka ble utvidet for å kunne ta imot større skip, og dampdrift ble faset ut til fordel for strøm. Men på 1950-tallet fikk Kristiansands mek. verksted, som den gang eide og driftet anlegget, anlagt ny dokk like ved byen, og investeringene i det mer usentrale anlegget på Bredalsholmen stagnerte. Så da det mekaniske verkstedet ble lagt ned i 1987 var det et nedslitt anlegg som sto igjen.

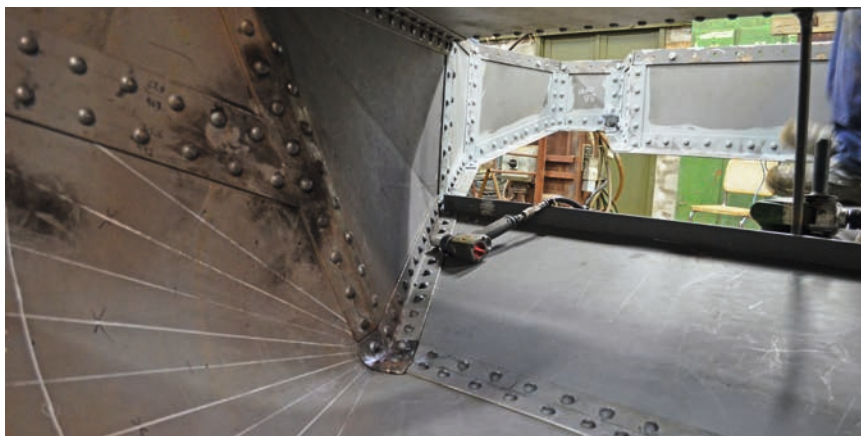
Det ble forsøkt utleid til annen vefstrelatert virksomhet, uten særlig hell. Bredalsholmen fremsto som gammeldags, og nettopp dette appellerte nok mere til verneinteresser enn til kommersielle leietakere. Vest-Agder fylkeskommune engasjerte seg for å få anlegget bevart som kulturminne, og formålet ble innarbeidet i Kristiansand kommunes reguleringsplan. Målet var å få til bevaring gjennom bruk, og med

dette formål ble Bredalsholmen Veteranskipsverft etablert.

Mens fullriggeren «Sørlandet» ble dokket og «Hestmanden» slept til Kristiansand og lagt på vent utenfor dokkporten, pågikk det et arbeid for å styrke både kulturminnet og veteranskipsverftet. Verftet skulle innrettes for å bli en aktør i norsk fartøyvern. Dessuten var formidlingspotensialet åpenbart. Historisk arbeid på historiske skip i et historisk miljø, la grunn for opplevelse. I sin rapport «Framtidig drift av Bredalsholmen Veteranskipsverft» skriver Göthe Göthesen i 1992:

«Fartøyvernssenteret kommer til å arte seg som et mindre reparasjonsverksted av tradisjonell type. Her kan det skapes et levende og aktivt sjøfartsmuseum med et helt spesielt miljø med dokk, plateverksted og småfartøyer av forskjellige typer som ramme om det hele.»

«I et litt større perspektiv vil verftet (...) kunne danne rammen om et verdifullt museumsmiljø. Sammen med Bragdøya (øya ved siden av) kan Bredalsholmen bli Sørlandets store maritime severdighet.»



En komplisert konstruksjon, nytt røykopptak til «Stavenes». Foto: Svein Vik Såghus.

Vest-Agder Fylkeskommune var motor i prosjektet og sluttet seg til konklusjonene. I 1994 ble dokkanlegget på Bredalsholmen tatt inn i Riksantikvarens verneplan for tekniske industrielle kulturminner. Samtidig ledet Riksantikvaren et arbeid med å etablere nasjonale fartøyvernssentre for å sikre kunnskap om tradisjonell skipsbygging. I 1995 ble Bredalsholmen Veteranskipsverft avløst av Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter med nasjonalt ansvar for å sikre kunnskap om de gamle håndverksfagene, og gjennomføre restaureringsprosjekt på verneverdige jern- og stålskip. Med dette ble også de første faste håndverkerne ansatt, og kunnskap som manglet ble hentet inn fra tidligere verftsarbeidere. Det hadde vært langt mellom hvert klinkeoppdrag i nyere tid, så de viktigste bidragsyterne på håndverk var pensjonister.

Kompetansebygging gjennom fartøyvernprosjekter

Fartøyvernssenterets første prosjekt var ingen småjobb. «Hestmanden» ble dok-

ket inn i 1996, og bortsett fra enkelte avbrudd pågikk arbeidet frem til overlevering i 2011. Kompetanse ble i stor grad oppbygd gjennom arbeidet på «Hestmanden». Kunnskap om kompliserte konstruksjoner som dobbeltbunn, rennesteiner og hekkpartier kom på plass samtidig som prosjektet skred fremover. Da mastene sto for tur, fikk fagarbeiderne også prøvd seg som mastebyggere. Men det var ikke bare «Hestmanden» som opptok oppmerksomhet. Mange andre store prosjekt pågikk parallelt. Taubåten «Ørnen» ble sjøsatt i 2001, deretter fulgte «Hansteen» i 2003 og «Hindholmen» i 2004. «Sørlandet» skaffet verftet en ny type erfaring. Akterskipet og deler av forskipet ble restaurert på verftet og levert i tråd med de foregående i 2007, men den senere restaureringen av midtskipet ble utført på et verft i Istanbul i Tyrkia. Der var det lite kompetanse på klinkede konstruksjoner, og Bredalsholmen fikk i oppdrag å bistå. Det ble et omfattende reiseoppdrag hvor fartøyvernssenteret kompletterte det tyrkiske



Luftelyreprosjektet, formidling av kunnskap fra Øya verksted. Foto: Thomas Olsen.

verkstedet med den delen av arbeidet Bredalsholmen kan aller best. «Kysten» og taubåten «Fix» er to andre omfattende prosjekt, begge levert i 2012, mens «Fredrikshald» ennå ikke er avsluttet, og «Jøsenfjord» nylig er dokket inn. Noen mindre oppdrag har det blitt, blant annet skrogreparasjon på «Børøysund» og levering av nytt røykopptak til «Stavenes». Noe som har preget virksomheten de siste par årene er nye oppdrag på skip langt borte fra vårt eget anlegg: «Christian Radich» ved Teeside i England, «Atløy» i Florø, «Ammonia» og «Storregut» på Tinnsjøen og de to innlandsbåtene «Mjøsferja» og «Brandbu».

Restaureringsfaget, i vid forstand

De økonomiske betingelsene for restaurering av verneverdige skip har endret seg siden starten på 1990-tallet. I den tidlige fasen var kalkyler i stor grad veile-

dende. Det var lite kunnskap om hvor mye det ville koste å fornye for eksempel tre fjerdedeler av en hekk. Avdekking av skadeomfang ble lite vektlagt, og skulle prisene ha vært bindene ville det trolig ha gått på bekostning av antikvarisk utforming eller fartøyvernsenterets levedyktighet. I dag er tilstandsundersøkelser sentralt i arbeidet, og sammen med den erfaringen som er etablert, utarbeides det bindende kalkyler for store deler av arbeidet.

Restaurering av skip innebærer mer enn å fornye skipsskrog og styre prosjekter. Mastebygging er nevnt. Mastene til «Hestmanden» ble klinket til noen meter over dekkshøyde og deretter sveiset. Mastebygging med nagler mot den smalnende toppen, hvor utfordringene med tilkomst vokser jo høyere opp en befinner seg, er ennå uprøvd. I 2009 gjennomførte vi et luftelyre-

prosjekt, en omfattende kompetanseheving med innhenting av kunnskap fra Øya Verksted i Brevik for å lære å lage de tubaformede luftinntakene over dekk. Kunnskap om sveisede luftelyrer kom på plass, mens bygging av de eldre klinkede utgavene har vi ennå ikke prøvd. Den største utfordringen med disse spesialiserte feltene er at oppdragsmengden fort blir for liten. Det kan gå mange år mellom hvert oppdrag, så faren for at kompetansen forsvinner, er dermed overhengende. Dampmaskiner og rørarbeid er fag det møysommelig er bygget opp kunnskap om, ikke minst gjennom arbeider på «Hestmanden». Også på dette feltet er det langt mellom oppdragene så kompetansen er skjør og avhengig av få. Og de få kan dessverre når som helst velge å trekke seg tilbake for å leve en langt roligere pensjonisttilværelse.

Det historiske dokkanlegget

Som nevnt ble dokkanlegget tatt med i Riksantikvarens verneplan for tekniske og industrielle kulturminner i 1994. Noen år senere ble seks av anleggene i planen utvalgt med særlig prioritet, og i 2012 var lista på seks utvidet til femten. Bredalsholmen var ikke et av disse femten, og etterhvert som de statlige midlene ble konsentrert om de utvalgte anleggene, krympet tilskuddene til dokka for til slutt å forsvinne helt. Vedlikehold ble en stadig større utfordring, og driften av fartøyvernsenteret er på sin side helt avhengig av et anlegg som fungerer. Sentrale funksjoner var i ferd med å bryte sammen da Bredalsholmen endelig fikk plass på lista over de nasjonalt prioriterte industriminnene i 2014. Med dette vedtaket kom det faste tilskudd til drift og vedlikehold, samtidig som det åpnet seg muligheter for prosjekttilskudd til istandsetting.



Tidlig morgen vinteren 2013, skip skal ut. Bildet er tatt i motsatt retning av bildet med seilskutene. Foto: Svein Vik Såghus.



«Hestmanden» og «Gamle Oksøy» til kai. Foto: Svein Vik Såghus.

Bredalsholmen, Sørlandets maritime severdighet?

Veien fra oppstart til dagens nivå har vært både givende og utfordrende. Alt tyder på at restaureringsarbeidet har klort seg fast, og at verftet vil spille en viktig rolle i landets fartøyvern i årene som kommer. Den nasjonale prioriteringen av anlegget som teknisk industrielt kulturminne er avgjørende for å kunne ivareta anlegget for fremtiden, og minst like avgjørende for driften av fartøyvernsenteret. Bevaring gjennom bruk var et sentralt begrep i strategien for å bevare anlegget, slik det også er innen fartøyvernet. Men det var også store vyer om formidling. Historisk arbeid på historiske skip i et historisk miljø, skulle legge grunn for opplevelse. Fartøyvernsenteret har i hele sin levetid vært åpent for besøkende, og det har i perioder vært drevet formidling rettet mot skoleklasser og andre grupper. Men

vyene om «Sørlandets store maritime severdighet» er ennå ikke annet enn en våt drøm. Det er opplagt at det har vært vanskelig å satse på formidling i et industrianlegg hvor murpuss ramler av fasader, stålkonstruksjoner rustet og trebygninger råtner. Men en slik satsing krever nødvendigvis også investeringer i fasiliteter for besøkende, og midler til dette har vært vanskelig å få på plass. I sum har nok disse forholdene også lagt en demper på iveren for å gå videre med store formidlingstiltak.

Muligheten er der i dag. Kystkultursenteret på Bragdøya like ved, har allerede en betydelig tilstrømning av besøkende, og Bredalsholmen er endelig sikret en istandsetting av anlegget. I tillegg har «Hestmanden» nå hjemmehavn ved fartøyvernsenteret. Det samme har «Gamle Oksøy» som Lindesnes fyrmuseum disponerer. Vyene fra 1990-tallet har aldri hatt bedre betingelser enn nå.

D/S «Bussard», nytt liv etter 20 års forfall

I 20 år var «Bussard» en museumsgjenstand. 20 år ved kai, og minimalt vedlikehold, tok nesten knekken på skuta. Så overtok entusiastene. Nå seiler igjen «Bussard», og er en prydd for den tyske veteranskipsflåten. Vi tror de tyske erfaringene, ikke minst med rekruttering, er nyttige for vårt norske miljø. Forfatteren har tilbrakt de fleste sommerferiene sine i Molde og snakker og skriver derfor utmerket norsk.

Tekst og foto: Friedrich («Fiete») Gottschalk

Karrieren min som fyrbøter startet i 80-årene på isbryteren «Stettin». Båten deltok hvert år i den store seilerstevne «Kieler Woche». Når båten la til kai etter dagens tokt til regattabanene, brukte vi å rusle rundt i byen. Selvfølgelig besøkte vi da også sjøfartsmuseet i Kiel og der låg altså «Bussard». Den var åpen for publikum og så var det en selvfølge, at vi såg nærmere på skipets teknik. Både kjelen og maskinen var mye mindre enn på «Stettin». «Eigentlig skulle man...», var det vi tenkte ofte. Men vi hadde nok med «Stettin», det fantes nok med arbeid der ombord.

«Bussard» ble bygget i 1905 som et fartøy som legger ut sjømerker. Den var i tjenesten helt til 1979. Da den gikk ut av tjenesten, ble den overlevert til sjøfartsmuseet i Kiel. Det ble utført noen tilpasninger, slik at publikum kunne besiktige båten også innvendig. Det ble en spasertur fra lugaren i forskipet gjennom lasterommet, baksen på styrbordside, maskinrommet og så opp igjen på akterdekket. Vedlikehold skjedde kun på meget lav nivå, kun det absolutt nødvendigste ble gjort.

Så hendte det i 1999, at tre andre karer og jeg sa opp ved «Stettin». En



«Bussard» legger til kai i Flensburg.

av de andre kamerater var fra Kiel og han begynte å snuse rundt i underverden på «Bussard». Det var i slutten av 1999 at telefonen ringte og kameraten var i den andre enden av ledningen. «Du, jeg har vært ombord i 'Bussard'. Det ser ikke så ille ut. Hvis kjelen er i orden skulle vi starte? Det er sikkert en god del av ventiler og rørledninger som må skiftes eller overhales. Men det lar seg gjøre. Orke du?» Slike telefonoppringninger fikk flere gutter i Nordtyskland, særlig i området Kiel. Og så startet vi prosjektet «Restauring av «Bussard». Det tok 6 år. Som sagt tilhører båten museet. Så en god del av de finansielle midler kom fra den side. Men også næringslivet i Kiel

og omegn støttet prosjektet finansielt og materielt.

Samtlige rørledninger og ventiler ble sjekket. Hvis det fantes deler som var ødelagt, ble de skiftet ut. Hoveddekket, som opprinnelig var en enkelt tredekk, ble erstattet med stål og akterdekket fikk en belag med tre. Den mangler fremdeles på fordekket, men blir installert så snart finansieringen er sikret. Båten fikk septiktank, dusj og dametoalett. Broen fikk moderne utstyr som ikke virker så dominerende, slik at karakteren bevares. Vi var av og til helt forferdet, hvor råtten mange kroker ombord allerede var. Helt personlig er jeg overbevist, at en båt kan ikke overleve som skjær «museumsgjen-



«Bussard» i dokk.

stand». Det trenges en besetning som stiller med båten (I Tysk Sjøfartsmuseum i Bremerhaven råtnet en MTB fra den tyske marinen helt sammen og ble til slutt kondemnert. Flere tilbud av tidligere marinefolk om å holde båten i stand, ble rett og slett avvist fra museets side...). Men heldigvis var kjelen på «Bussard» i toppform og maskinen mønstergyldig konserveret.

I november 2006 la båten ut på prøvetur for andre gang. Og dermed ble det et medlem mer i «damp-familien» i Nordeuropa. Første noen lengre tur var den til Flensburg Dampf-Rundum i 2007. Båten «vant» kappseilasen som en slags belønning for den store innsatsen under restaureringen. Siden den gang er

vi med i alle større maritime arrangementer i Tyskland.

Men, som sagt, det trenges folk som driver båten. Da «Børøysund» og «Bussard» møttes i Flensburg i år, var det flere fra «Børøysund» som undret seg over hvordan vi greier å rekruttere så mange unge mennesker. «Har dere en spesiell oppskrift?» ble jeg spurt. Nei, det har vi sikkert ikke. Jeg synes vi var bare heldige. Noen av oss greide å begeistre barna sine. Helt fra begynnelsen var for eksempel sønnen min med. Han – den gang 10 år - hadde så vidt begynt å være med ombord i «Stettin» da jeg sluttet der. Han var tydelig skuffet over det. Men så kom altså «Bussard» i bildet. Selvfølgelig ville han også nå være med



Forfatterens sønn Freddy som ivrig dekksgutt i 2005.



Her er han avansert til fyrbøter, seks år senere.

når jeg kjørte til Kiel. Og der ombord traff han på andre gutter i samme alder. Det var sønner av andre kollegaer. De begynte med å leke seg ombord. På den måten lærte de båten å kjenne. I lasterommet er det en duplex-pumpe, som engang ble brukt til å pumpe ferskvann til fyrskipene. Den er altså ikke lenger i bruk. Barna fikk lov til å pusle rundt med den maskina. De fikk lære å arbeide med nøkkel, skruejern, pakninger og andre ting. Etter hvert kunne de overta mindre «riktige» oppgaver. De fikk lov å løse eventuelle problemer i eget ansvar. Men vi kunne også være sikre på at de ville spørre om hjelp om det trengtes. Så kom det kamerater av guttene som spurte «Hva i all verden driver dere med på lørdagan?!» Svaret var enkelt: «Kom å sjå!» Noen av dem ble med for godt.

Det er særlig den gamle teknikken som fascinerer dem. Hvis en begynner å fortelle om båtens historie, da begynner ungdommene å blir urolige. Nei så kjedelig, fortell noe om fyringen...

Dermed er det også helt klart, at rekrutteringen er enklest når det angår kjelen og maskinen. Å få «vanlige sjøfolk» er litt vanskeligere. Men siden alle i besetningen er interessert i at båten er underveis, så hjelper alle gjerne når båten legger fra eller til kai. Men til nå finnes nok mannskap på dekk, bare at aldersgjennomsnittet er litt høyere i avdelingen «dekk» enn i avdelingen «maskinen»...

Litt vanskeligere er situasjonen angående «offiserer», altså kaptein og chief.

Kapteinene rekrutterer vi fra losene som jobber i Kiel-kanalen. De har som regel høyeste nautiske kvalifisering. Som chief har vi nå en pensjonert chief (C6), som har jobbet på tankbåter fra Shell. Han har allerede antydnet at han kunne forestille seg og slutte. Men hva da?

For noen år siden ble det utviklet spesielle «patenter» kun for folk på veteranbåter. I grunn er det en normal sertifikat som kvalifiserer å føre en lystbåt i utenriksfart. Der tilføyes en bemerkning, at innehaveren er kvalifisert enten å føre en veteranbåt som kaptein eller være chief på en sånn båt. (Veteranbåten [tysk: Traditionsschiff] er begrenset til 55 m i lengden) Utdannelsen er meget grundig og det er en rekke nødvendige eksamener, før sertifikatet blir utstedet. En av guttene som vokste opp ombord sammens med sønnen min, er i ferd med å ta et slik sertifikat. Han er bosatt i nærheten av Kiel og nesten hver lørdag ombord i båten. Så, chiefen er sikret i fremtiden...

Om vi er like flinke med rekrutteringen også i fremtiden, det vet ikke jeg. Men vi er åpne for alle, som viser interesse for båten og passer i gjengen. Så jeg er nokså optimistisk, hva fremtiden angår. Og jeg håper, at også dere i Norge greier å begeistre yngre mennesker for den fascinerende gamle teknikk og den hyggelige fremkomstmåten å seile med «gammeldampen», slik at vi også i kommende år kan møtes i en eller annen havn i Østersjøen.

Sommerens turer

Det er om sommeren vi kan dra på turer og vise frem båtene våre.
Her er glimt fra noen av begivenhetene.

«Børøysund» til Flensburg

Slik ser det ut på Havna i Flensburg under Dampf Rundum, dette store stevnet som arrangeres hvert annet år. Vi kan kjenne igjen de fleste av båtene som har vært med de siste årene. Tegn-

gen er laget av Wolfgang Weyhausen, mangeårig kaptein på «Alexandra», og den som startet og i mange år har vært krumtappen i det store arrangementet. «Børøysund» var med for fjerde gang, en tur som varte i alt 18 dager.



På en slik langtur sluker fyrgangene omkring 20 tonn kull, langt mer enn vi kan ta med hjemmefra. Siden kull ikke lenger er vanlig handelsvare, må bunkring planlegges nøye. Før turen var det bestilt kull i Grenaa, der vi bunkret både på nedtur og hjemtur. Dessuten bunkret vi ved kullkraftverket i Flensburg før vi startet på hjemturen. Under bunkringen bruker vi fire trillebører i skytteltrafikk mellom kaia og påfyllingslukene på dekk. Når baksene er fulle, skjøter vi på med binger av pallekarmen over bakslukene. Her ser vi skipper Eivind i aksjon i Flensburg.

På hjemturen gikk vi gjennom «vadehavet», det sydfynske øhav, og anløp den lille havnen i Ærøskøbing. Vi hadde også omvisning på sjøfartsmuseet i nabobyen Marstal. Dagen etter var vi i Svendborg, hvor bildet er tatt. Båten nærmest er en «caroliner», en type coastere bygget på

1950-tallet med amerikansk Marshall-hjelp. To av dem er bevart som veteran-skip. Denne, «Caroline S» av Svendborg, går i fraktfart med mannskap av frivillige, mens søsterskipet «Samka» av Marstal går mer sporadisk i fart med utstillinger i rommet.



Foto: Anne Thorstensen



Foto: Georg Jensen

«Styrbjørn» i Sandefjord

Det var meningen at også «Styrbjørn» skulle være med til Flensburg, men det lyktes ikke å skaffe maskinsjef til hele turen. Den fikk derfor en kortere tur til Kystens landsstevne i Sandefjord. Her vant den prisen for best bevarte motor/tekniske innretning, altså for maskin og kjele. Her ser vi maskinsjef Thomas Haugen og skipper Hans-Alexander Nesse med trofeet.

Foto: Heidi Thöni Sletten



Fjordsteam i Florø

Dette var årets begivenhet for båtinteresserte på Vestlandet. Vertskapet, det vil si «Atløy», «Svanhild» og «Haugefisk» kunne ønske velkommen til mer enn 40 påmeldte fartøyer. Det var store sprang i alder, størrelse og tidligere bruksområde, og derved en god illustra-

sjon av mangfoldet i fartøyvernet.

På det ene bildet ser vi «Atløy» på havna i Florø, med «Stavenes» i bakgrunnen. Av det andre får vi et inntrykk av tilstrømningen til stevnet. Folk strømmet til, noen bare for å se på, andre for være med på turer.



Foto: Mikail Eldin



Foto: Harald Sætre

Pinsetur fra Bergen

Kystmuseet i Øygarden fikk fint besøk 2. pinsedag. Her ser vi «Granvin», «Vestgar» og «Midthordland» ved kai

ved museet. «Stord I» var også med, men med litt andre anløpsteder.



Foto: Harald Sætre

Kulturminnefondet holder fartøyvernet for narr!

Av Christian Fr Wyller, nestleder i Jøsenfjord Rutelag AL

Kulturminnefondet har vært en viktig bidragsyter for mange prosjekter – også innen fartøyvern. I ti års-perioden 2003-2012 fordelte fondet 303 millioner kroner og av dette gikk 9,6 millioner til fartøyvern – fordelt på 46 ulike prosjekter. Ikke den helt store andelen, men likevel 300 000 kroner årlig i snitt til bortimot fem prosjekter i året.

I september ifjor arrangerte Norsk Forening for Fartøyvern seminar på Gardermoen om søknadsskriving der to av foreleserne kom fra Kulturminnefondet. Jeg var en av deltagerne og lyttet med stor interesse. Jeg fikk med meg et viktig credo for fondet: Originalmaterialet er hellig og må tas vare på så langt som mulig. I Jøsenfjord Rutelag arbeidet vi med et slikt prosjekt – midt i blinken for fondet: Det gamle styrehuset og skipperlugaren i mahogni skal restaureres og her dreier det seg nettopp om å ta vare på disse klassiske, gamle

materialer som man brukte tidligere og bruke disse så langt det var mulig.

Vel hjemme ble fagfolk kontaktet, prosjekt utarbeidet og søknad innsendt – et beskjedent beløp på 150.000 kroner som var ca 15 % av totalkostnadene. Forhåpningene var absolutt på plass for dette måtte da være et vinnerprosjekt. Og det kunne det vært, for vi fikk mange vakre ord med på veien. Hør bare:

«M/S Jøsenfjord fremstår i dag som en omfangsrik historiebok, og viser hvordan fartøyet har blitt tilpasset kystsamfunnets skiftende behov fra 1886 og fram til dag. Fartøyet er i dag i startfasen av en omfattende restaurering, og ivaretagelsen av fartøyet kulturminneverdier vil framover være avhengig av hvordan restaureringen blir gjennomført. Det er gjort en grundig jobb med tilstand- og tiltaksvurdering. Tiltaket det her søkes på, restaurering av bro og skipperlugar, virker gjennomtenkt og søker å ivareta kulturminneverdiene på en god måte.»

Men da vi leste videre, ble vi fort realitetsorientert. For da ble det klart at vi måtte nøye oss med de vakre ordene – penger fikk vi ikke. Med denne begrunnelsen:

«Imidlertid er hovedansvaret for fartøy innenfor Riksantikvarens bevaringsprogram lagt til Riksantikvaren, og Kulturminnefondet vil som hovedregel ikke prioritere å gi tilskudd til prosjekter innenfor dette program.»

Det var første gangen jeg hørte om Riksantikvarens bevaringsprogram for fartøyer. Ved nærmere undersøkelse har jeg imidlertid funnet ut at det finnes. Men det er ikke noe spesielt for fartøyer – Riksantikvaren har ti slike programmer; for stavkirker, private fredede bygninger og tekniske/industrielle kulturminner m.fl.

Dette foranlediger to spørsmål: Er alle kulturminner som omfattes av Riksantikvarens programmer automatisk ekskludert fra å få støtte fra Kulturminnefondet? Hvis svaret på dette er bekreftende slik vårt avslag tyder på, er oppfølgningsspørsmålet: Hvorfor i all verden drar Kulturminnefondet rundt og rådgir om hvordan man søker støtte fra fondet? Er ikke dette å føre fartøyvernere bak lyset? Og hvis svaret på det første spørsmålet er nei, er oppfølgningsspørsmålet: Hvorfor er bevaringsverdige fartøyer ekskludert fra å få støtte?

Og det er ikke bare Fartøyvernforeningen som har hatt besøk av fondets folk. På hjemmesiden deres kom jeg også over en spesialinvitasjon til fartøyvernere i Trøndelag. Fondets logo er en av flere i brevhodet og invitasjonen innledes slik:

«Det kommer relativt få søknader om midler til fartøyvern fra trøndelagsfylkene. I et samarbeid mellom Sør- og Nord-Trøndelag fylkeskommuner ønsker vi med dette å hjelpe eiere av fredede/vernede fartøyer å styrke sine søknader til Norsk Kulturminnefond og Riksantikvaren gjennom å arrangere en workshop i søknadsskriving.»

Hvorfor det er så viktig å få søknader fra Trøndelag skal jeg la ligge, men jeg går ut fra at budskapet ikke var at vernede fartøyer vil få avslag på generelt grunnlag. Jeg vet heller ikke om kurset avfødte en søknadsflom fra Midt-Norge, men et nærmere studium av tildelingslisten viser at det bare var vengbåten «Sara Kjerstine» fra Hitra som fikk i overkant av 100.000 kroner i 2015.

Forskriften om Norsk Kulturminnefond bestemmer at fondets midler kan brukes til «tiltak innenfor hele kulturminnefeltet» og det resulterer i et siste spørsmål som jeg håper fondet vil svare på: Er det i tråd med forskriften at man ekskluderer en hel gruppe kulturminner fra å få støtte?

Jubilanter i Veteranskibsklubben

Bak veteranbåtene våre står det mange personer som i seg selv er veteraner. Gjennom mange år har de arbeidet med «sin» båt, slik at de er blitt ressurspersoner, ikke bare i sitt eget miljø, men også i miljøene rundt andre båter.

Tekst: Ragni Malterud (om Magne Hansen) og Georg Jensen (om Arnold Lindner)

Norsk Veteranskibsklub har to slike veteraner, som attpåtil fyller runde tall i år. Skipperen blir 75 før jul, mens maskinsjefen fylte 70 før sommeren. De fortjener begge en gratulasjon og nærmere omtale. At ingen av dem er spesielt sjøsterke trenger vi ikke å nevne.

Magne Hansen

Når og hvordan oppsto din interesse for gamle båter?

Jeg har vokst opp med dampbåter, tilsvarende «Børøysund», i Laksevåg i Bergen under og like etter krigen. Laksevågfergen gikk også med damp den gangen. Som barn opplevde jeg å reise med «Stord» til min bestemor i Sunnhordland. Da jeg var 6 år laget jeg en blyanttegning av «Stord» som min far tok vare på. Ellers hadde jeg en interesse

for det maritime og lokalbåtene og fulgte med på det som foregikk i havnen. En generell interesse for historie er nok også medvirkende.

Hvordan ble du kjent med Norsk Veteranskibsklub og «Børøysund»?

Jeg leste i Aftenposten om at klubben eksisterte og at «Børøysund» ble seilt ned fra Vesterålen i 1969. Etter det besøkte jeg båten og fattet interesse for den.

Du har vært formann i klubben i 18 år og flaggskipper i antagelig enda flere år. Hvordan har det vært?

Til tider strevsomt i tiden som formann, men givende og hyggelig. Det har gitt meg en god erfaring på mange felter. Grunnen til at jeg har blitt så lenge er også følelsen av å gjøre noe nyttig til glede for samfunnet. Det hadde vært et stort tap om båten skulle gått til grunne.

Du har vært med på istandsetting og vedlikehold, og deltatt på utallige turer med «Børøysund» gjennom mange år. Hva syns du er betegnende for «før» og «nå»?

Driften har blitt mer «profesjonell» og den tekniske tilstanden for båten har langsomt bedret seg. Dette har hatt mye sammenheng med støtte fra Riksantikvaren. Vi møter også en større velvilje hos sjøfartsmyndighetene og Riksantikvaren i dag. At «Børøysund» ble fredet i 2014 viser at det er aksept og interesse for gamle fartøy og en interesse i samfunnet generelt for bevaring av kulturminner. Etter som årene går blir «Børøysund» mer og mer sjelden og viktig som kulturminne.

Ser du forskjeller i mannskap før og nå?

Jeg synes driften er mer «seriøs» og kulturminnepreget nå enn på 70-tallet da

det var mer en «gutteklubb». Alderen på medlemmene gjør også sitt. Jeg tror vi ble sett på som mer «spesielle» da enn nå.

Hva tenker du om fremtidsutsiktene for «Børøysund» og «Styrbjørn»?

Om vi får med yngre folk, kan vi holde liv i begge båtene i 100 år til, men det vil koste penger! Før eller siden må kjelen, i alle fall på «Børøysund», fornyes. Økonomi og særlig rekruttering er avgjørende for å holde standarden oppe. Har vi mannskap med kunnskap og interesse, og kan vise for samfunnet at vi driver seriøst, vil vi også få bidrag.

Det finns neppe en klubb i verden som har to hundreårige båter med sertifikat. Jeg mener vi har en slags verdensrekord der! Etter hvert er det få båter som er så autentiske som våre.



Foto: Norsk Veteranskipsklub

Hva så du som din viktigste oppgave i din formannstid?

Det å få det til å gå på en fornuftig måte. Selvfølgelig har jeg hatt god hjelp og må takke alle dem som har gjort jobben lettere.

Har du noen opplevelser eller historier fra din tid i klubben som du vil dele med oss?

Av opplevelser tenker jeg på alle gangene vi har hatt filminnspillinger om bord for å vise en tidsriktig båt. Mange kjente skuespillere har vært med. Dette har vært en anerkjennelse fra norske og utenlandske selskaper. Et tysk selskap viste «Børøysund» som «Hohenzollern», keiser Wilhelms skip som var mye i Sognefjorden. Vi hadde flere dagers innspilling med skuespillere som var svært like keiser Wilhelm, Edvard og Nina Grieg. Liv Ullmann var også om bord i forbindelse med innspillingen av Sigrid Undsets «Jenny».

Av historier kan nevnes at vi en gang fikk forespørsel fra USA om vi ville selge båten. Dette ble høflig avslått.

Jeg har nevnt jubileumsturen til Vesterålen i 2008. Et annet høydepunkt klubbens historie var den første turen nordover i 1981 i forbindelse med 100-års jubileet til VDS. «Børøysund» ble da brukt til passasjerturer i de gamle rute- ne. Denne turen nordover ble problemfylt fordi båten ble forsinket på grunn av store plateutskiftninger på verksted i Göteborg, samt at kullet fra Svalbard viste seg å være vanskelig å fyre med. Med et nødskrik rakk vi frem til kl. 10 om morgenen planlagt ankomstdag og kunne gå inn til Stokmarknes med et stort oppmøte av båter.

Arnold Lindner

Vår andre jubilant er opprinnelig fra Østerrike. For mange år siden kom han hit for å tilbringe sommerferien hos en norsk familie. Han trivdes, og kom tilbake året etter, og året deretter. Etter noen somre ble han værende, og ble nordmann. Han begynte som lærling ved Kværner og fikk fagbrev som verk- tøymaker. Dette ga grunnlag for videre utdanning i Göteborg, og i 1970 kom han tilbake til Kværner, nå som ingeniør.

Seiling var en viktig sommeraktivitet de første årene i Norge. Dette vakte båt- interessen, og da han våren 1971 fikk se «Børøysund», ble han raskt trukket inn i klubben. Med sin tekniske bakgrunn var det naturlig at han havnet i maskinen, selv om han også til tider arbeidet på dekk. Interessen for dampmaskiner fikk han også på Kværner, der dampdrevne pumper var et av produktene, og der en del av kollegene snakket entusiastisk om dampmaskiner og damptog. En virkelig dampmaskin var altså en ny og facine- rende opplevelse.

I maskinen samlet han kunnskap og ferdigheter, og greide ganske snart å skille mellom dyktige og mindre dyk- tige læremestere, både for fyring og for stell av maskinen. Noen var det Arnold kaller «sleggemaskinister», som brukte rå kraft, andre var samvittighetsfulle fagfolk. Den som Arnold kanskje lærte mest av var Hans Zahl Olsen. Han hadde bred erfaring, både som 1. maskinist på «Stavangerfjord» og fra kystfart på Madagaskar. På 1970-tallet var det krav om sertifikat for dem som betjente mas- kinen. Derfor brukte Arnold mye fritid til tilleggsutdanning på Sjømannskolen i Oslo for å få maskinistsertifikat.

Maskindørken er altså blitt hans arbeidsplass. Etter 44 år er han den med lengst kontinuerlig fartstid ombord. Mer enn 3 000 dugnadstimer ombord og mange kveldstimer på Kværner gjør at han kjenner hver skrue i maskinen. Den skal gå stille og pent, uten ulyder, uten unødvendig slitasje. Den skal jo helst leve i hundre år til. Han har utbedret og overhaldt, reparert og vedlikeholdt. Arbeid tilsvarende den store maskinreparasjonen «Børøysund» har hatt de siste vintrene, bortsett fra boringen av sylindrerne, har Arnold gjort tidligere, den gang han hadde tilgang til verkstedplass og utstyr på Kværner. Slikt arbeid synes ikke, og blir derfor ofte ikke verdsatt som det fortjener. Få vil protestere om vi hevder at hans innsats har vært avgjørende for at maskinen, og dermed skuta, fremdeles er i fart med sitt originale maskineri. Den innsatsen er han også med rette stolt av.

Hvordan kan dine kunnskaper og erfaring føres videre?

Det vet jeg ikke. De fleste som kommer ombord må starte på bunnen med maskinarbeid. Fyrbøterkurset vi hadde sist vinter var bra, men slett ikke nok. Det er viktig at det følges opp med praktiske øvelser. Det er ikke mange som har både innsikt, ferdigheter og ikke minst interesse nok til å overta.

Gode minner?

Den første pionertiden står i et eget lys. Da ble ikke entusiasmen forstyrrt av forskrifter og regelverk. Det gode miljøet gjorde at man følte seg som i en stor familie. Sommerturer og Nord-Norgeturer er av det jeg ser tilbake på med glede. Det jeg savner nå er et bredere miljø av fagfolk i maskinen.



Foto: Anne Thorstensen

D/S «Stavenes» er igjen dampskip

18. juni var ein merkedag i «Stavenes» sitt lange liv. Då kom det dampmaskin om bord igjen etter over 60 år. Dette blei gjort ved Dåfjorden Slipp. Like i forkant var lysmaskina sliska på plass og nokre dagar etter kom kjelen om bord i båten. Fra før er kolbaksane ferdigstilt.

Tekst: Øyvin Konglevoll. Foto: Harald Sætre

Det gjenstår enno ein god del arbeid før båten går for eiga maskin; mellomaksel overteke frå M/F «Skånevik» skal monterast før maskina kjem på sin endelege plass. Røykopptak, kjel og skorstein skal tilpassast kvarandre før arbeid med røropplegg tek til. Også styring skal på plass.

Samstundes som det var gjort stål- og maskinromsarbeid i Dåfjorden vart det lagt tredekk på brudekket. Saman med davitar og begge dei nye livbåtane på plass gjev «Stavenes» eit heilt anna inntrykk enn for kort tid sidan. Ein ser slutten på eit svært langvarig fartøyvernprosjekt, som vil gje eit staseleg resultat. Dette vart også kommentert av dei mange som kom om bord på Fjordsteam i Florø, sjølv om det sjølv sagt alltid er ein god del som helst kommenterar det som gjenstår. I skrivande stund ligg

«Stavenes» ved Holbergkaaien. 3 verft er inviterte til å gje tilbod på foreståande arbeider. Dette gjeld både maskin, stål, tre og innreidningsarbeider. Vi har ein plan om passasjersertifikat i 2018.

Astronaut Jeffrey A. Hoffman

Ei heilt spesiell historie som knyter seg til «Stavenes» er amerikanaren Jeffrey A. Hoffman som på 1970-talet førte «Stavenes» som lystbåt frå England til Noreg. Tilbake i England vart både førar og eigar ilagt ei bot på 10 pund av den engelske kystvakta som meinte skipspapira ikkje vart i orden. Eigaren protesterte og det enda med rettsak, der bota vart heva til 500 pund. Nokre år seinare var Jeffrey ein av 10 000 som søkte astronautjobb i NASA. I søknadsskjemaet skulle det fyllast ut om ein hadde noko ulovleg på samvetet, og han

opplyste då om turen med «Stavenes». Opptakskomiteen var nysgjerrig på dette med «Stavenes», og då Jeffrey var ein av 200 som vart kalla inn til intervju vart han helsa med: «here is the criminal», og turen med «Stavenes» var det første han vart spurt om. Jeffrey var ein av kun 20 som fekk astronautjobb, og er overtydd om at turen med «Stavenes» bidrog til at han vart lagt merke til. Som astronaut var Jeffrey førar på romferga «Columbia», og på ei ferd i rommet var postflagget til «Stavenes» med om bord. Jeffrey var også med på å utføra den sentrale operasjonen på Hubble-teleskopet, slik at det kom i drift. Sidan har Jeffrey vore svært oppteken av «Stavenes». Han besøkte «Stavenes» på 1990-talet då den låg stusseleg og bortgløymt i Lusterfjorden. I sommar var han og familien med cruiseskip til Bergen. Dei vandra utover Klosteret mot Nordnes, og mellom gamle trehus såg han ein skorstein som minna om «Stavenes». Han måtte ned på Holbergkaien for å sjå, og jaggu låg ikkje nettop «Stavenes» der. Vi var akkurat

Maskin og kjel er kome på plass. I bakgrunnen er øvre del av kjelen dekt av det nye røyk-opptaket som er laga på Bredalsholmen.

komne for å starte opp dugnadsarbeid då ein kar kom bortom og helsa med: «I am the astronaut». Han og familien vart sjølvsagt invitert om bord på omvisning og på kaffi. Bergens Tidende vart tipsa og kom i full firsprang og laga ei heilside om Jeffrey og «Stavenes» og gjensynet med båten. Han var svært oppglødd og glad for framgangen for «Stavenes» og har meldt seg inn som livsvarig medlem i Veteranskibslaget Stavenes.

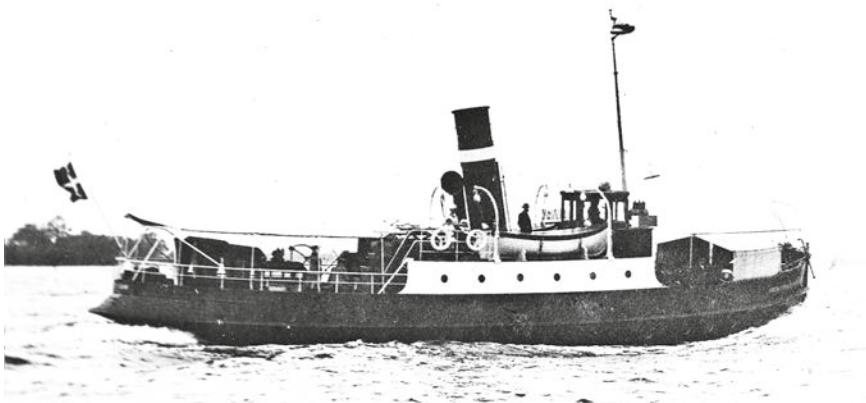
Jeffrey A. Hoffman er no professor i romfart ved Massachusetts Institute of Technology.



Dar kjem dampen... ...nå på dansk

Kysttraveren «S.K.S.», ex. passagerdampskibet «Angelo», oprindelig passagerdampskibet «Svendborgsund», kom for fem år siden tilbage til Danmark efter 92 år under norsk flag. Skibet var kun 12 år gammelt, da det blev solgt til et norsk rederi, men i Danmark omtales skibet som «dansk» eller «vort». Nu er det så kommet «hjem» igen, til en tilværelse som indtil videre må betegnes som tryk. Men forude lurar farerne, for der skal meget store midler til for at bringe skibet tilbage til passagerfart i 1918-udgave.

Tekst: Tom Rasmussen



«Svendborgsund» efter forlængelsen i 1910. Stormasten er rykket agterover og står nu på nedgangsskappen til salongen forude. Mesanmasten er ikke rigget til, muligvis på grund af et bugseropdrag, da krogen var placeret på overbygningens tag.
Foto: Svendborg museum.



«Svendborgsund» er blevet malt i lys farve og har fået neutralitetsflag på siderne. Udflygingen er i gang – der er norsk flag over toppen. Foto: Museet for Søfart.

Passagerdamperen «Svendborgsund» blev søsat den 21. august 1906 fra W. H. Jacobs værft i Haarlem, Holland til Sydfyenske Dampskibsselskab, SFDS, i Svendborg, almindeligvis kaldet «Sydfynskes». Selskabet var efter århundredeskiftet ved at forny sin flåde af mindre dampere til befordring af passagerer og gods, hovedsagelig i de sydfynske farvande, og havde i den forbindelse kontraheret tre skibe - «Brockenhuus Schack», «Svendborgsund» og «Thorseng» på W. H. Jacobs værft i Haarlem i Holland, da dette værft kunne afgive det mest fordelagtige bud.

«Svendborgsund» var nummer to af disse skibe. Skibet var kontraheret og bygget som passager- og bugserdamper og har senere hen i sin lange tilværelse fungeret som fragtskib og lystfartøj. Det er i den forbindelse endvidere overgået til dieseldrift og er desuden blevet forlænget et par gange. Første forlængelse blev dog allerede foretaget på tegnebrættet i opstarten af byggeperioden, hvilket fremgår af Forretningsudvalsprotokol-

len for selskabet, hvor det er muligt at hente lidt oplysninger om skibet i perioden i Sydfynskes eje.

«Svendborgsund» blev betegnet som «Bugserdamper», idet den ud over ordinær passagertransport desuden – i en vis udstrækning – anvendtes til bugseropgaver eksempelvis af sejlskibe til og fra oplæggerpladserne og havnene i området omkring Thurøbund og Marstal. I 1908 bugserede den med sit 2-cylindrede dampmaskineri på 70 heste nybygningen «Langeland» fra værft i Marstal til Helsingør for at få installeret dampmaskine.

Damperen blev sat ind på Svendborg–Rudkøbing-ruten, men den afløste også på andre ruter, bl.a. på Marstal–Rudkøbing-ruten. I 1910 blev «Svendborgsund» forlænget på Ring-Andersens Stålskibsværft, Svendborg, fra 23,49 til 27,85 meter. Tonnagen var oprindelig på 70 brt. og 18 net. og efter forlængelsen 85 brt. og 32 net. Den kunne medtage 200 passagerer.

I juni 1918 blev damperen afhændet



«Angelo» er kommet til Ærøskøbing. Hvad nu? Foto: Skibsbevaringsfonden.

i forbindelse med afmatning af markedet. Skibet havde et stykke tid været udbudt gennem samtlige skibssalgsbureauer i København og i norske og svenske blade. Kun ét bud indløb, det var fra et partrederi ved Gustav Alexander i Christiania (Oslo) og lød på 135.000 kr.

«Svendborgsund» fik efter salget til Norge navnet «Angelo» og blev i årene efter handlet inden for Norge flere gange (1922, 1923, 1926 og 1941). Fra marts 1942 til maj 1945 var den beslaglagt af den tyske krigsmarine, herefter fulgte en oplægningsperiode. I 1950 blev den solgt til et partrederi i Sæbøvik i Vestnorge, der lod damperen ombygge til motorfragtskib med en bruttotonnage på 99 og en lasteevne på 130 tons. I forbindelse med handel i 1951 fik den navneændring til «Koløylholm», handlede i 1954 og igen i 1955, hvor den fik navnet «Høievarde». I 1966 blev navnet i forbindelse med handel ændret til «SKS». Skibet vedblev af skifte ejer, således igen i 1969, 1983 og 1995.

Tiden var efterhånden uigenkaldeligt løbet fra den slags ældre små fragtskibe

selv i et kystland som Norge med megen søtransport, og i 2001 startede en ombygning af den tidligere passagerdamper til fritidsskib. I 2006 fik den sit første norske navn «Angelo» tilbage.

«Svendborgsund» er særdeles typisk for Sydfyenske Dampskibsselskabs mindre passagerskibe og i det hele taget tidstypisk for den store flåde af passagerdampere, der forbandt Danmark i perioden i ti-årene omkring første verdenskrig, og dermed er skibet et væsentligt stykke dansk maritimhistorisk kulturarv.

Skibsbevaringsfonden har været involveret i arbejdet med bevaringen af «Svendborgsund» siden efteråret 2010, da fonden gennem den norske Rigsantikvar blev opmærksom på, at skibet var ved at blive solgt til udlandet, formentlig Holland. Gennem ihærdigt arbejde over en kort, men meget hektisk periode, blev der etableret en mulighed for, at skibet kunne blive overtaget af danske ejere.

Skibsbevaringsfonden udtalte i forbindelse med hjemtagelsen:

«Med «Angelo» har Danmark den allersidste mulighed til at bevare et passagerdampskib bygget til rutefart i danske farvande. Skibet har en høj kulturhistorisk værdi, uagtet skrogets ringe tekniske tilstand. Skibsbevaringsfonden vil derfor, såfremt ejeren beslutter at igangsætte et bevaringsprojekt, give skibet status som bevaringsværdigt fartøj.»

Hen imod nytår 2010 blev «Angelo» erhvervet af Udviklingsfonden i Ærøskøbing og efterfølgende bugseret dertil med henblik på længerevarende gennemgribende restaurering tilbage til damp-passagerskib.

I januar 2013 henvendte Udviklingsfonden Værftet sig til Skibsbevaringsfonden med spørgsmål om at udarbejde et projekt, hvis formål skulle være at give en beskrivelse af restaureringsprojektets sigtemål og indhold. Rapporten skulle give projektejeren det bedst mulige grundlag

for at fremskaffe realistiske beregninger af omfanget af istandsættelse og tilbageføring af skibet til det udseende, arrangement, aptering og udrustning, og med de tekniske installationer det havde i perioden 1910 til 1918. Skibet beholdt i store træk dette udseende og arrangement helt frem til anden verdenskrig, og med få ændringer frem til det i 1947 blev lagt op senere solgt. Efter 1950 ændrede skibet fuldstændig karakter og fremstod efter en ombygning og motorisering som et traditionelt kystfragtskib.

I møder med Udviklingsfonden blev man enige om et forprojekt indeholdende følgende:

- En beskrivelse af omfang af restaurering og tilbageføring af MS «Angelo», ex. SS «Svendborgsund» til det udseende, arrangement, aptering og med de tekniske installationer skibet havde i perioden 1910–1918.



Skroget løftes af slippvognen og inn på land. Foto: Tom Rasmussen.

– Et forslag til projektorganisation.

Som et punkt i hovedprojektet skal være en forklaring af hovedformålet for bevaringen af skibet. Når skibets ejere i en ikke fjern fremtid skal tage hul på den møjsommelige og svære opgave at overbevise mulige bidragsydere om, at det giver mening at restaurere «Angelo», er det nødvendigt, at skibets fremtidige driftsgrundlag allerede nu står klart frem. Skibet skal sejle indtægter hjem, der er store nok til at dække et mere end hundrede år gammelt passagerdampskibs høje årlige driftsomkostninger (lønninger, olie, forsikringer, havneafgifter, certifikater, reparationer osv.).

En central del af bevaringsprojektet bestod i, at der skulle etableres værftsfaciliteter, der kan fremstille eller restaurere store og komplekse stålkonstruktioner. Med andre ord et stålskibsværft do-

mineret af hundrede år gammel skibsbygningsteknologi. Ved hjælp af konsulenter og et generøst kulturfond blev der fremskaffet midler til en genopbygning af det hedengangne træskibsværft på havnen i Ærøskøbing. For midlerne blev den forfaldne slip/ophalerbedding genetableret med nye skinnegange og vogn, der blev bygget nyt pladeværksted/smedje, lager, kontorer og publikumsfaciliteter, og en organisation begyndte møjsommeligt at tage form.

Så langt, så godt. Men hvad så med «Angelo»? Efter bugseringen til Ærøskøbing havde de nye ejere bygget hus over skibet og tømt det for skrammel og skrot. Der blev gennemført opmålinger, tykkelsesmålinger og dokumentationsarbejde for at kortlægge sporene efter de mange større og mindre ombygninger. Arbejdet ligner meget på andre, store



Projektleder Christian Albertsen holder skarpt øje med fotografen (denne artikels forfatter). Med ryggen til: Skibsbygger Trygve Larsen fra Bredalsholmen, som har deltaget som fagperson i forprojektfasen.

rekonstruksjonsprosjekter i f.eks. Norge, men i Danmark er «Angelo» det hidtil største prosjekt av denne slags.

Skibsbevaringsfonden erklærte «Angelo» for bevaringsverdige skip i 2010 og stilte i 2014 400.000 kroner til rådighet til sikring og konservering av skipet. For disse midlene er det blitt bygget en byggestabel. Den sommeren ble skipet, nå lettet for sin overbygning, løftet over fra sluppen til byggestabelen. Operasjonen krevde to store mobilkraner, som skulle leies udefra. Ærø er en ø, som navnet indikerer, og mobilkranene var så store, at de skulle seiles over med færgen. Hver av dem fylte en hel færgen, som derfor skulle seile fire ekstremer – to den ene vei og to tilbake. Prisen var tilsvarende høy, men nå er skipet altså flyttet.

Det videre arbeid består i å montere en overbygning/hal rundt om skipet. Det vil gi bedre forhold for en egentlig konservering av skipet i form av langtidsholdbar rustbeskyttelse. For skipet vil uten tvil komme til å stå der lenge. Værftet er fortsatt under oppbygning. Maskinparken skal utvides med pladebearbeidningsmaskiner, spesialverktøy, råvarelager, innsamling av tidsriktig utstyr osv. osv. Listen er uten ende.

Parallelt blir det arbeid med fi-

nansieringsmuligheter, projektering, oppbygning av en liten, men velkvalifisert stab av håndverkere og skipsbyggere, og ikke minst markedsføring av prosjektet og teknisk-historisk dokumentation. Skibsbevaringsfonden krevde, at det utarbejdes restaureringsplaner for alle delprosjekter. Fonden fikk fra Sjøfartsdirektoratet i Haugesund tilsendt et sett kopier av byggetegningene fra 1908 og forlængelsen i 1912. Disse er av stor betydning for det planlagte rekonstruksjonsarbeidet.

Skibsbevaringsfondens bevilgning på 400.000 kroner er småpenge i det store prosjekt. Om det vil bli ydet yderligere midler på et senere tidspunkt er det ikke taget stilling til. Men bevilgningen blir sett på som en blåstempling av prosjektets betydning. Som nevnt tidligere er «Svendborgsund» særdeles typisk for både Sydfyenske Dampskibsselskabs mindre passagerskip og i det hele taget tidstypisk for den store flåte av passagerdampere, der forbandt Danmark i perioden i ti-årene omkring første verdenskrig. Skipet er et væsentligt stykke dansk maritimhistorisk kulturarv, og det eneste av sin slags. Om det vil lykkes prosjektmakerne på Ærø å redde dette siste danske passagerdampskip kan kun fremtiden gi svar på.

Om artikkelforfatteren:

Tom Rasmussen er sekretariatsleder i Skibsbevaringsfonden. Han er bergenser, men har bodd i Danmark siden 1997. Han har en fortid som journalist i avisen Fiskaren i Bergen og var i mange år fartøyvernkonsulent på Hardanger Fartøyvernssenter. Noen husker ham kanskje som prosjektleder for restaureringen av «Skibladner» i 1992–1995. Han har også utarbeidet dokumentasjonsrapportene og restaureringsplanene for «Stord 1» og «Hestmanden». Han arbeider som skipshistorisk konsulent og er nå sekretariatsleder i Skibsbevaringsfonden. Fondet er faginstans for, og finansieres av Kulturstyrelsen. Det rådgir i restaureringsspørsmål, utsteder vernestatus og gir lån til restaurering.

Minneord Kåre Taule

I sommar var det ein som mangla om bord. Kåre Taule hadde mønstra av. Laurdag 25. april fekk vi den triste meldinga om at Kåre er gått bort etter å ha vore alvorleg sjuk ei stund. Han sovna stille inn i heimen med sine næraste rundt seg.

Dei fleste innan maritimt kulturarbeid kjenner Kåre. I mange år var han ein støttespelar og rådgjevar ved ulike fartøyvernprosjekt på Vestlandet. Som arbeidsformann og gjennom praktisk arbeid hos Mjellem & Karlsen hadde Kåre brei fagkunnskap om fartøybygging og maskiner. Gjennom sitt arbeid i fleire restaureringsprosjekt har han gjort ein uvurderleg innsats for fartøyvernet.

Kåre var fødd i 1934 og interessa for båtane starta då han som ungdom hadde hyre om bord i D/S «Lindaas». Interesse for dei gamle dampbåtane var avgjerande for at han kom med i arbeidet med restaureringa av D/S «Stord I» som Veteranskipslaget Fjordabåten hadde kjøpt i 1981. Men han sette eit vilkår: dei gamle, slitne dieselmotorane måtte ut og det måtte setjast inn dampmaskin i båten slik det var opphavelig. Kåre var drivkrafta under første fase i restaureringsarbeidet. Etter den øyde-

leggjande brannen i 1987 ga mange av medlemmene opp håpet om at «Stord I» kunne setjast i stand att. Men Kåre ga ikkje opp. Kåre sitt klåre standpunkt var: «Klart det går, Storden kan seile igjen, men det koster noen kroner og det tar litt tid, men det er mulig». Resultatet ser vi i dag.

Også då Veteranskipslaget Fjordabåten kjøpte lokalrutebåten MS «Granvin» i 1988 var Kåre aktivt med, både med vedlikehald og som maskinist om bord. «Granvin» er i dag freda av Riksantikvaren. I tillegg til det praktiske arbeidet, var Kåre i over 30 år med i styret i Veteranskipslaget Fjordabåten. Med si grundige kjennskap til bygget metodar, drift, dagleg vedlikehald og reparasjonar av fjordabåtane, har Kåre vore sterkt medverkande til at prosjekta kunne gjennomførast både praktisk og økonomisk.

Kåre sine personlege eigenskapar, lune humor og gode menneskekunn-



skapar, gjorde at han lett kom i kontakt med folk, noko som har ført til at hans faglege dyktigheit kombinert med praktisk kunnskap, er vidareført til yngre generasjonar. Kåre hadde eit sterkt sosialt engasjement for menneske han har kome i kontakt med, eit engasjement han ved fleire høve også har vist overfor medlemmene i Veteranskipslaget Fjordabåten.

I 2004 fekk Kåre Taule tildelt Kongens fortjenestemedalje for sin innsats for fartøyvernet.

Kåre vil bli sterk sakna i miljøa rundt «Stord I» og «Granvin».

Vi heidrar Kåre Taule sitt minne.

Harald Sætre
Hanne Huseklepp
Harald Kvinge

Regelverkseminar i Florø

Regler for fartøysikkerhet og mannskapskvalifikasjoner endres jevnlig. Våre fartøy skal helst ikke endres, og mannskapene har ikke alltid den fartstid eller kursing som kreves. Hva gjør vi da? Dette var tema på en konferanse som ble avholdt under Fjordsteam i Florø.

Christian Lien Jensen, rådgiver i Norsk Forening for Fartøyvern

Arets Fjordsteam i Florø ble et veldig flott arrangement! Fartøy fra hele Vestlandet møttes til hyggelige dager med fartøyvern. Norsk Forening for Fartøyvern arrangerte under stevnet, i samarbeid med Fjordsteam, en konferanse om regelverk om bord i «Sandnes». Tidligere styreleder i foreningen, Jan Welde, innledet om verneforskriften og undertegnet innledet om kvalifikasjonsforskriften, før avdelingsdirektør Lars Alvestad i Sjøfartsdirektoratet tok for seg begge tema sett fra direktoratets ståsted. Det utviklet seg til å bli et fint dialogmøte mellom fartøyvernerne og direktoratet. Vi håper tiden fremover fører med seg fruktbare diskusjoner slik at fartøyene kan seile videre som flytende kulturminner med sikkerheten i behold.

Jeg skal nå forsøke å oppsummere noen erfaringer fra verneforskriften og

arbeidet med de absolutt nødvendige tilpasningene vi prøver å få til på kvalifikasjonsforskriften.

Først om «*Forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer*», eller kortnavnet verneforskriften: Noen fartøy har kommet seg greit gjennom sertifisering etter verneforskriften. Andre har møtt større utfordringer. Det kan virke som de største utfordringene kommer når det oppstår krav til ombygging av båten og/eller ombygging av utstyr som for eksempel flåter. En ting er økonomien, en annen at man da kommer inn på Riksantikvarens domene. En ombygging for å møte nye krav om sikkerhet fra Sjøfartsdirektoratet vil måtte føre til en endring av kulturminnet. Det blir da en grensedraining som ikke alltid vil være enkel. Som eksempel på noe som vel er «innafor» kan nevnes at mange av Fjordabå-

tene nå har en gummibåt liggende på dekket, klar til å bli heist ut med kran. Dette går greit da disse båtene allerede har de gamle kranene parate, men det fantes ikke hurtiggående gummibåter i 1912. Dette er gjort for å møte kravet i verneforskriftens §22 (2):

Skip med største lengde 24 meter eller mer og som skal operere i områder der signifikant bølgehøyde ikke overstiger 1,5 m, skal føre egnet motorisert lettboat som kan settes fra stuet posisjon og bordes på maksimalt fem minutter. Lettbåten skal være utstyrt med innretninger som gjør det mulig å plukke opp en hjelpeløs person fra vannet.

På en skute som «Svanen», hvor livbåtene henger i daviter, går dette greit. De kommer lett ut på fem minutter. I tilfeller hvor det ikke finnes kran, davit eller hekkskrev, må man vel belage seg på å ha en båt hengende etter. Skal man ut i bølgehøyde over 1,5

meter er kravet rattmerket MOB-båt med rattmerket innskipnings- og utsettingsarrangement. Da snakker vi en helt annen pris og endringer som kan komme i konflikt med Riksantikvarens føringer. Så vidt jeg vet har ingen fartøy søkt Riksantikvaren om å få sette ombord MOB-kran for å møte kravene i verneforskriften. Det som blir det mest aktuelle stridsspørsmålet tror jeg vil bli tørrskodd evakuering, altså marine evalueringssystemer (MES) for fartøy med over 1,5 meter fra vannlinjen opp til utskipingsdekket. Dette er et krav som ble innført i det vanlige regelverket for kort tid siden og gjelder også i verneforskriften. Akkurat nå står «Rogaland» med et slikt krav. Vi vil fortsette å samle erfaringer etter hvert som flere fartøy prøver å bli sertifisert etter verneforskriften og tydeliggjøre problemer fortløpende for Sjøfartsdirektoratet.



Anløp av Skjerjehamn underveis til Florø. Tre lokalbåtgenerasjoner, «Stord I» og «Stavenes» representerer «hundreåringene», «Granvin» ute på fjorden mellom krigstiden, og hurtigbåten «Vingtor» den nye tid. Hvordan kan tre så ulike generasjoner underordnes ett regelverk? Foto: Tor Arne Aasen, Samferdselsfoto.

Så litt om hvor vi står i kvalifikasjonsforskriften. Det har i lengre tid vært klart for foreningen at kvalifikasjonsforskriften ville by på problemer for fartøyvernet. Jan Welde var tidlig ute med å se dette og har jobbet iherdig i mange år for å få på plass ordninger som gjør det mulig for våre folk å fortsett bemanne verneverdige fartøy. Han kaller det «verna sjøfolk for verna skip». Dette ble foreningen forelagt, i sin tid, skulle komme inn i verneforskriften, men uten at det skjedde. Sekretariatet holder nå i denne saken med god hjelp fra Welde og andre. Hovedproblemet med kvalifikasjonsforskriften er at den blir vanskelig å etterleve for den aldrende og frivillige fartøyverner. Kravet er at fra 1.1.2017 må alle ha oppfylt kravene, ellers mister de sertifikatet. For å innfri kravene må det blant annet gjennomføres en rekke kurs. Disse kursene er etter vår mening ofte lite relevante for våre fartøy og samtidig meget dyre. Dette fører til at mange lag og privatpersoner ikke kan ta seg tid eller råd til disse kursene. Et annet vanskelig krav å etterleve er 12 måneders fartstid på 5 år. Dette fordi vernede fartøy stort sett kun seiler om sommeren (noe som også er et krav i verneforskriften). Det seiles ofte ikke hver dag og ofte er det flere mannskap som skifter på da det stort sett er frivillige det er snakk om. Slik blir det for mange nesten umulig å oppnå så mye seilingstid. Noen lettelser på kravene er dog på vei. Blant annet gir nå for eksempel en 12 timers dag 1,5 dager i fartstid. Brigade Management-kurset (BRM) kan erstattet med en assessor på eget fartøy, og det er et kurs som kan bøte på manglende fartstid, men dette er dyrt.

Det er likevel lite sannsynlig at dette vil hjelpe stort på hovedproblemene.

Foreningen har kommet med flere konkrete forslag til Sjøfartsdirektoratet som vi tror kan avhjelpe situasjonen uten at det går utover sikkerheten. Et forslag er et tilpasset og fartøyspesifikt sikkerhetskurs. Det mange av våre fartøy som ikke har krav om røykdykkerutstyr. Vi ser det da som mye mer relevant at det i stedet for røykdykkerkurs brukes tid på å trene sikkerhet om bord i eget fartøy med de hjelpemidlene det er krav til der. Vi har foreslått å gjøre kvalifikasjonsforskriftens § 89 (1) Tillatelse for sjøfolk til å tjenestegjøre uten tilstrekkelig sertifikat, permanent gjeldende for skip som er vernet, og ikke minst har vi foreslått å senke kravet til fartstid. Foreningen har foreslått at endringene i kvalifikasjonskrav kommer inn i verneforskriften slik at de følger kravet om vernet skip fra Riksantikvaren. Dette vil være en hensiktsmessig avgrensning.

Konferansen i Florø var som før skrevet meget god. Det kan også være bra å minne oss selv på at direktoratet har en rekke hensyn å ta også utover sikkerheten i snever forstand. De har internasjonale konvensjoner å holde seg til, det er konkurransevridende hensyn og den ellers så pressede norske (kommersielle) sjømann trenger en arbeidsgiver som gir han godt med kompetansehevende kurs slik at han vanskeligere kan presses ut av billigere arbeidskraft fra lavkostland. Dette er farvann direktoratet må navigere i, men foreningen skal være konstruktive og imøtekommende slik at den vernede flåten kan være på sjøen til glede for hele befolkningen, med sikkerheten i behold.

Kysten rundt

«Gamle Mårøy»

Nå er det nordligste leddet i kjeden av veteranpassasjerbåter på plass i Hammerfest. Alle har «Gamle» til fornavn. Det borger for elegante femtitalleslinjer og forseggjorte innredninger. Kjeden starter med «Gamle Helgeland» (1954) i Sandnessjøen, fortsetter med «Gamle Salten» (1953) i Bodø, «Gamle Skogøy» (1953) i Narvik og ender altså med «Gamle Mårøy» fra 1959 i Hammerfest.

I slutten av august kom skuta til hjembyen og dugnadsarbeid med klar-

gjøring av innredninger startet opp og vil fortsette utover høsten. Samtidig drives opplæring av mannskaper. Det skjer i stor grad på helgeturer, der tidligere skipper og maskinist står for opplæring innen sine felt. Alle nødprosedyrer, så som brann, mann over bord, evakuering og annet blir øvet. Målet er å få en stor stab av mannskaper som kan drifte skuta videre.

Neste år blir altså første driftsår. Det faller sammen med 100-års jubileet for Finnmark fylkesrederi. Selv om rederiet



«Gamle Mårøy» på vei inn til Hammerfest 23. august 2015 med alle de originale flaggene oppe. Foto: Venneforeningen «Gamle Mårøy».

ble solgt ut av fylket i 2003 og skiftet navn til Veolia, senere Boreal, skal jubileet feires. Sammen med fylkets museer og andre, legges det planer for en reise gjennom hele Finnmark. I tillegg til de historiske markeringene håper foreningen at en slik tur kan øke interessen for både «Gamle Mårøy» og fartøyverntanken generelt.

Knugende krav mot «Gamle Skogøy»

«Gamle Skogøy», den elegante passasjerbåten fra 1953, er Narviks veteranskip. Etter mange års fravær kom hun hjem vinteren 2012. Hun var da ganske medtatt, men ivrige entusiaster startet restaurering, og måned for måned ser man resultater av innsatsen. Vinteren 2013 erklærte Riksantikvaren fartøyet som verneverdig. En slik anerkjennelse fra det offentlige gir mot og styrke til fortsatt innsats.

Et år senere kom imidlertid et annet brev, fra en annen offentlig etat, nemlig tollvesenet. Der ble det fremmet et krav på kr. 631 917 i toll, moms og straffegebyr. Toll for «vraket» de litt over to år tidligere hadde «smuglet» over grensen fra Sverige, moms av kjøpesummen og straffegebyr for ikke å ha visst at entusiasme er skattepliktig. Båten har kai-plass like nedenfor tollvesenets kontor i Narvik, så etaten kjenner godt til skuta og arbeidet som drives ombord. Likevel later det til at det å orientere foreningen om tollbestemmelser ikke er høyt prioritert.

To ganger har foreningen avvist kravet, men tollmyndighetene står på sitt. Kravet er påklaget til Toll- og avgifts-

direktoratet, og tatt opp med medlemmer av finanskomiteen på Stortinget. Foreningen håper på svar i løpet av høsten. Riksantikvar Holme var på besøk ombord i slutten av september. Han mener tollvesenets krav bygger på feil lovforståelse og vil ta saken opp med Finansdepartementet.

Kravet fra tollvesenet skaper naturlig nok usikkerhet i dugnadsgjengen. Likevel er arbeidet i god gjenge. På hovedmaskinen er stempeltoppene tatt av for vedlikehold, styrbord rekke som var skjev er rettet opp, mastene er på plass igjen, og i innredningene arbeides det jevnt og trutt.

«Hestmanden» i vesterled

Tekst og foto: Edvin O. Fossum

«Hestmanden» deltok ved frigjøringsjubileet i Bergen i år. 4. mai ble skipet tauet ut av dokka på Bredalsholmen i Kristiansand og begynte turen mot Bergen. Grunnen til at skipet ikke går for egen maskin er lovede, men manglende midler for istandsetting av hovedkjele. Nye krav til sikkerhetsutstyr og nødutstyr må også oppfylles. Det mangler også midler til gjenoppbygging av ruffen forut hvor 14 mann bodde.

Under innseilingen til Bergen ble skipet møtt av «Stord I» og «Granvin» og skipene fulgte «Hestmanden» til kai, noe som ble satt stor pris på. På frigjøringsdagen 8. mai ble skipet besøkt av kronprins Haakon, næringsminister Monica Mæland og 20 krigsveteraner. Etter besøket i Bergen, på returen til hjemmehavnen Kristiansand, gikk slepet innom Haugesund og Stavanger. Det var det også åpent skip og vi hadde totalt besøk av 2 521 personer på Vestlandet!



«Hestmanden» under slep mot Bergen.

Under Tall Ships Races 2015 i Kristiansand lå «Hestmanden» som fortoyningsskip for to seilskuter, tyske «Alexander von Humbolt I» og hollandske «Eendraht». På fire dager besøkte 8 931 personer «Hestmanden», så skipet blir nå godt kjent.

Neste havn ble Mandal, der 3 130 personer besøkte båten under skalldyr-festival og krigsseilertreff. Hittil i sommer har 14 650 personer besøkt skipet.

Nye bevilgninger til «Hestmanden»

Under valgkampen hadde «Hestmanden» celebrert besøk. Statsminister Erna Solberg kom ombord og fortalte at skuta skulle få 15 millioner kroner for å gjennomføre planlagte istandsettings- og formidlingstiltak. Hun ga også klart utrykk for at skipet må kunne seile for egen maskin. Kongen og kronprinsen har vært om bord på «Hestmanden», men det var første gang en statsminister besøkte skuta. Alle «Hestmandens» venner gleder seg over besøket og statsministerens store gave. Dette betyr at «Hestmanden» endelig blir ferdig restaurert. Arbeidene

som skal utføres er istandsetting av kjele og maskin, tilrettelegging for publikum og gjenoppbygging av ruffen fremme i baugen. Stiftelsen er i full gang med detaljplanleggingen.

Arbeidene i maskinrommet, inkludert montering av aksel og propell, er kalkulert til 5,2 millioner. Når det er ferdig kan skuta seile for egen maskin. Det er en forutsetning for at hun skal bli et levende museum for hele landet. Det er også en forutsetning for å holde interessen i venneforeningen levende.

Tilretteleggingen for publikum medfører en rekke avveininger mellom kravene til autentisk skip og tilgjengelig museumslokale. Erfaringene fra driften hittil, med 30 000 besøkende i 2014 og 2015, viser vel at mye kan gjøres enkelt. Det er den autentiske skuta som er hovedsattraksjonen. En viktig del av formidlingen vil være mannskapenes boforhold. Akterut vises offiserenes lugarer, mens matros- og fyrbøtterruffene i baugen kan fortelle om trangboddhet og kummerlige kår i den delen av skuta der slingring og stamping merkes best.

En del av arbeidene vil også omfatte det som er nødvendig for drift, altså

mannskapsrom, navigasjonsutstyr og annet. I hovedsak vil dette være mindre tilpasninger av det som er på plass allerede. En del sikkerhetsutstyr vil ikke bli plassert fast ombord. Det leies og tas ombord før hver seilas, eller dekkes av følgebåt, for eksempel ei rednings-skøyte som følger skuta. Dette vurderes som gunstig økonomisk, siden kravene endres fra tid til annen, slik at utstyr må skiftes ut.

Neste arrangement for «Hestmanden» kommer 10. oktober. Da vil Jon Michelet presentere sin nyeste bok om krigsseilerne om bord. Stiftelsen håper på stor oppslutning av gamle og nye hestmandenvenner.

Bevilgningen til «Hestmanden» inngår i «milliardpakken», som regjeringen har varslet for å kompensere for nedgangen i oljenæringen på Sør- og Vestlandet. Den skal i hovedsak dekke offentlige vedlikeholdsoppgaver, blant annet på kulturhus. Fartøyvernere i det aktuelle området bør derfor vurdere mulighetene for å søke tilskudd til arbeid på sine «kulturhus» innenfor den-

ne pakken. I 1983 kom en tilsvarende motkonjunkturpakke som ble kalt Rettedalmidler. En kuriositet er det da at restaureringen av «Hestmanden» startet med Rettedalmidler og avsluttes med dagens milliardpakke.

Ny bruk av gammel skorstein

Tekst og foto: Per-Inge Høyberg

Høsten 2011 fikk «Skibladner» ny skorstein. Den gamle ble demontert og heist på land. Velmenende gjøvikensere kjøpte den med tanke på å sette den opp i ei rundkjøring som et vartegn for byen, men etter 4 år ble disse planene skrinlagt. Skorsteinen ble da kjørt til Mjøsamlingene på Minnesund der den skal settes opp ved mjøskanten og brukes i formidlinga av hjuldamperens historie. Skorsteinen er sannsynligvis fra 1920 da man gikk over fra kullfyring til olje.

«Jøsenfjord» på besøk i fødebyen

Tekst: Christian Fr Wyller

I forrige nummer av Dampskibsposten



Her ankommer skorsteinen Minnesund i september. Bak traktoren kan vi skimte taket som beskytter de to gamle røykrørskjelene som ble skiftet ut i 1983.

kunne vi vise en fornøyd dugnadsgjeng som gledet seg over Riksantikvarens bevilgning på nesten tre millioner til restaurering av «Jøsenfjord». Det ble feiret med kake og begivenheten ble naturligvis omtalt i pressen og radioen. Men kakespising gir ingen fremgang. Derfor ble den ble raskt avløst av en effektiv gjennomføring av det som var planlagt.

Første skritt var å få løsnet styrehuset og skipperlugaren og få begge deler løftet av. Ved hjelp av vinkelsliper ble bolter og sveis skåret av, og med mange jekker ble huset løftet slik at vi kunne få stokker under som avstiving og feste for lastestopper. Det skjedde i Sandangervågen før den gamle brannbåten «Nøkk» slepte oss til Sandangerkaia som er solid nok til slikt. Løftet var tyngre enn vi hadde trodd – nærmere tre tonn. Men vi fikk god og gratis bistand fra firmaet Ullestad og Jansen i Hjelmeland, og deres kranbil klarte brasene. Med styrehuset på bildekket akter ble «Jøsenfjord» deretter slept til byen. Vel fremme ved Engøyhol-

men fikk vi bistand av Skyssbåtservice og Torgeir Vareberg, og styrehuset ble heist på land. Også dette ble gjort uten betaling som en støtte til prosjektet. Nå bygges det hus over – som kjent kan det både regne og blåse i Stavanger om høsten og vinteren!

Mai-været var ikke på vår side med tanke på slep rundt Jæren og Lista. Det første planlagte forsøk måtte utsettes etter at vi hørte værmelding og ikke minst bølgevarsel! Men 15. mai kunne slepet til Bredalsholmen i Kristiansand starte. Vi hadde hyret slepebåten «Rondo», og kaptein Ole Jonassen og mannskap sørget for et smertefritt slep. «Jøsenfjord» går godt i sjøen og turen til Kristiansand tok bare 16 timer. At «Rondo» måtte avbryte hjemturen og søke nødhavn i den gamle sjøfartsbyen Farsund dagen etter, er et annet kapittel. Det ble nok en minneverdig 17. mai for folkene på «Rondo» da siste etappe startet samtidig med barnetoget! Og en drøy måned etter nyheten om Riksantikvarens støtte, var alle



«Jøsenfjord» i dokka på Bredalsholmen. Foto: Bjørn Anders Nesdaal.

forberedelser unnagjort og arbeidene på skrog og styrehus kan starte opp.

Det var Christiansands Mekaniske Verksted som bygget «Jøsenfjord» (den gang DS «Lindesnæs») i 1886, og selv om skipet nå befinner seg på Bredalsholmen, er hun på en måte likevel kommet til fødebyen. Her blir det nok et langvarig opphold. Det er store skrogarbeider som skal utføres og vi skriver nok 2017 før «Jøsenfjord» kommer hjem igjen. Dokksettingen har gått smertefritt og som bildet viser er Jøsenfjord alene i dokken for tiden. Men planen er at hun skal få selskap av MF «Følgefonn» til neste år.

Erfaringer med Isotrol

Tekst og foto: Arne Øistein Holm

Lastebåten «Hamen» har hatt en omvekslende tilværelse som veteranskip. I over to år har den ligget ved Tofte i Oslofjorden. Det er fortsatt store vedlikeholdsoppgaver å ta fatt på. Vi har i stor grad brukt Isotrol, et linoljebasert malingssystem fra svenske Intrateknik. Systemet er såkalt overflatetolerant, dvs.

grunningsoljen penetrerer ned i overflaterusten og danner et tett, men tynt sjikt. Den svenske Riksantikvaren er blant dem som anbefaler systemet på antikvariske konstruksjoner, for eksempel de som er klinket.

På «Hamen» har vi nå flater som er banket manuelt med nålehammer, eller høytrykkspynt med varmt vann for ca. 2 år siden, og så behandlet med Isotrol. De ser bedre enn flatene som ble sandblåst på verksted og malt med to-komponent maling. Flatene ble malt under samme forhold i hallen der «Hamen» sto. Ute var det storm og regn, og fuktigheten inne var egentlig for høy for å male. På grunn av tidsnød ble det likevel gjort. Dette tålte Isotrol pluss primer fra Intrateknik bedre enn to-komponent malingen som ble brukt.

Leverandøren anbefaler høytrykkspyling med varmt vann, minimum 300 bar, for å fjerne løs rust og maling. Slike spylere er dyre, men de kan også leies i flere utleiefirmaer. Uten turbodysse blir det bare rent, med en god turbodysse ble det rent helt inn til bart stål. Både rustflak og tre-fire lag maling ble borte.



Restaurering av «Hamen» er mer enn en helgejobb. Her ser vi litt av skansekledningen før behandling.

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 Bjørngaas, 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-iho@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

Veteranskipslaget 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

Veteranskipslaget Stavenes

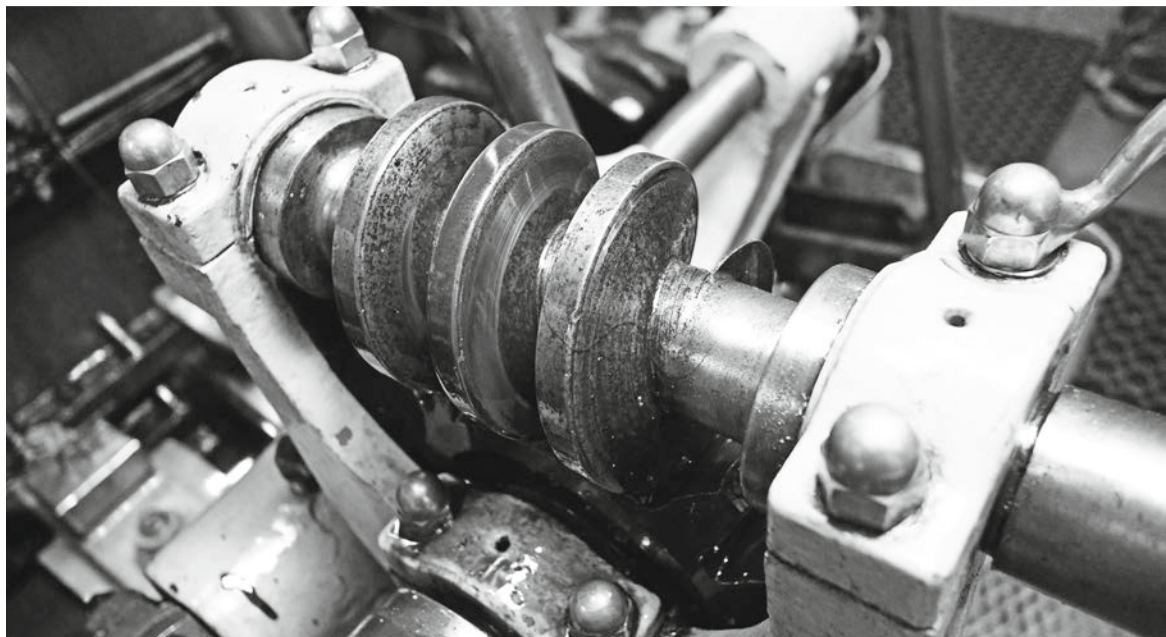
Postboks 36, 6851 Sogndal
www.ds-stavenes.no/post@ds-stavenes.no
Leder: Øyvind Konglevoll, Tlf: 993 91 904

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

Venneforeningen for MS Brandbu

c/o Atle Lyhmann
Fjordsvegen 88, 2760 Brandbu
Facebookside: MS Brandbus venner



Omslagsbildene:

Forsidebildet: Forstår vi nå hva som menes med ordet sotengel? Dette er Tom Bjørge Jensen, fyrbøter på «Styrbjørn», fotografert etter at kjelen er feid. Feiingen gjøres med en «lanse», et rør festet til en slange for damp. Lansen føres inn i hvert røykrør i kjelen slik at soten blåses ut. Det meste går opp skorsteinen, men noe får også fyrbøteren på seg, til tross for omhyggelig tildekking. Av hensyn til omgivelsene feier vi bare i rom sjø. Det er maskinsjefen ombord, Thomas Haugen, som har tatt bildet.

Baksidebildet: Et svart/hvitt bilde som dette kan bringe tankene tilbake til fotografer som Knudsen og Wilse, de som reiste landet rundt med store apparater og stabler av glassplater. Mange av de sylskarpe bildene deres er viktige hjelpemidler når vi skal gjenskape noe av stemningen fra den gang fartøyene våre var en viktig del av dagliglivet for våre foreldre og besteforeldre. Dette bildet viser en tilsynelatende uanselig detalj, snekkedrevet på omkastningen på maskinen på «Børøysund». Det er tatt av fotografen Udo Reuschling fra Flensburg.