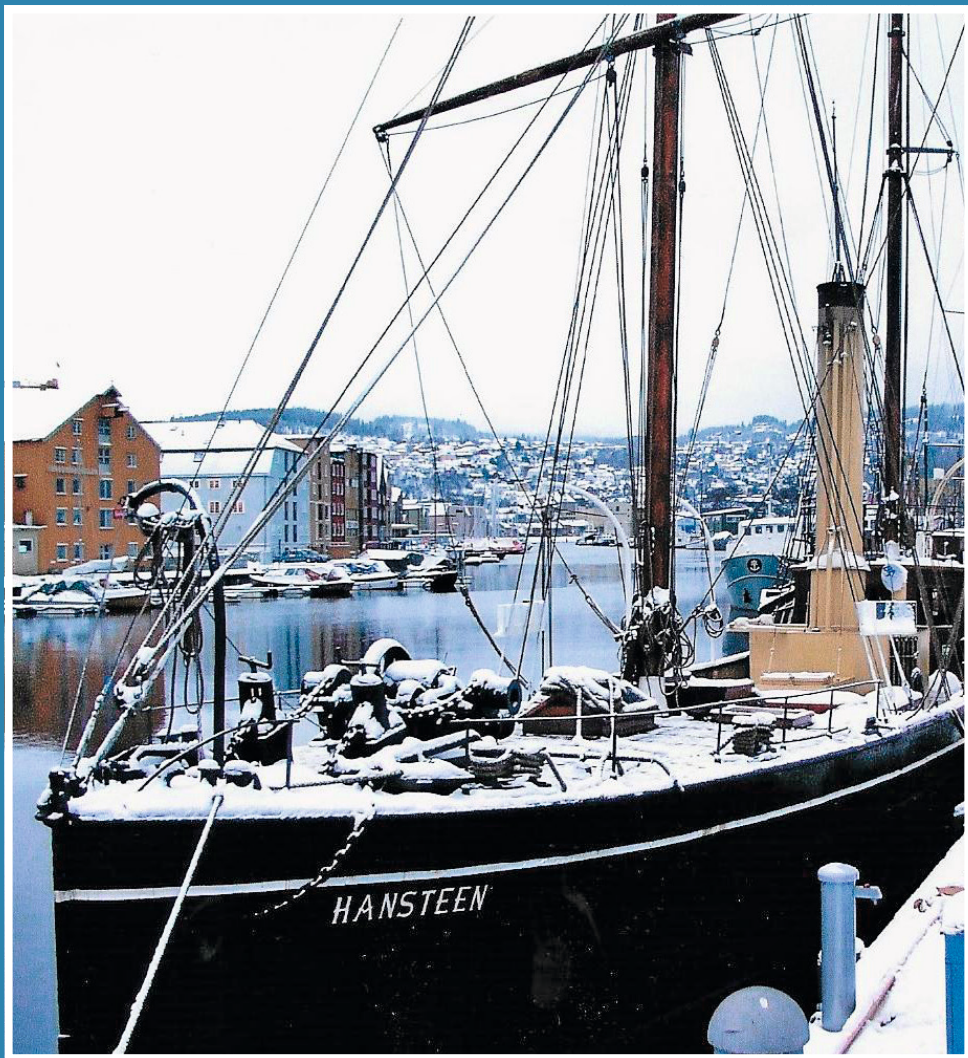


DAMPSKIBS

P O S T E N



TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 105 | 1/2016

DAMPSKIBSPOSTEN

Dampskibsposten er medlemsblad for en rekke foreninger og institusjoner som driver med fartøyvern. Du finner oversikt over dem på side 47.

Bladet skal være av og for foreningenes medlemmer og andre med interesse for fagfeltet. Det skal være bindeledd mellom dem og med miljøer og instanser som arbeider med fartøyvern og kystkultur.

Bladet skal inspirere og informere. Inspirere alle som mener det er viktig å ta vare på et utvalg av våre gamle fartøyer, og informere om hvordan. Hoveddelen av stoffet vil derfor være om ulike sider av bevaringsarbeidet.

For å nå vårt mål med bladet, er vi avhengige av hjelp fra leserne. Send oss ideer og kommentarer, ros og ris, artikkelstoff og bilder. Alt mottas med takk, men gi redaktørene fullmakt til å bearbeide innsendt materiale. I den grad det er mulig, gjør de det i samråd med forfatteren. Alle innlegg står for forfatterens regning. Meningene deles ikke nødvendigvis av foreningene som står bak bladet.

Bladet utkommer tre ganger i året. Om du ikke er tilsluttet noen av de samarbeidende foreninger, kan du abonnere på bladet. Det koster 150 kroner året og bestilles gjennom Norsk Veteranskibsklub.

Redaksjonen



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



Christian Fr. Wyller
Solbakken, Åslandsvegen 17
4146 Skiftun
Tlf. 992 84 955
post@wyller.no

FRIST FOR STOFF TIL NESTE NUMMER

12. april 2016



Opplag: 2580
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar



6



14



21



30

INNHold

- 4 Leiaren har ordet
- 6 Seildampskipet «Hansteen»
- 11 «Lindenes» – hjem etter 38 år
- 14 Om gjenger
- 18 Mange penger til fartøyvern
- 21 En kravellbygd replica
- 25 Kysten rundt
- 28 Reparasjon av trustlager
- 30 Verneprosjektet «Hamen»
- 36 Motorsamlingen i Drøbak
- 40 Lesestoff for entusiastene
- 42 Hjuldampere «Hjejlen» av Silkeborg
- 47 Foreningene bak bladet

Denne gangen domineres bladet av fartøyvernprosjekter og et par tekniske artikler. Et leseverdig innlegg er det Christian Lien Jensen skriver om de store bevilgningene fartøyvern har fått i år. Det er viktig at disse midlene brukes slik at myndigheter og menigmann får tillit til det arbeidet vi driver. Som tidligere spør vi også denne gang: Er innholdet slik leserne vil ha det, eller er det annet stoff som bør være mer fremtredende? Send oss kommentarer og forslag.

Leiaren har ordet

Eg har vore engasjert i restaureringa av «Stord I» sidan 1981 og hatt tillitsverv i Veteranskiplaget Fjordabåten som styremedlem, sekretær og leiar. No er eg styreleiar og dagleg leiar i Stiftelsen D/S Stord I etter å ha vore sekretær sidan opprettinga av stiftelsen i 2006.

Tekst: Harald Kvinge, styreleiar/dagleg leiar i Stiftelsen D/S Stord I

Stord I har blitt sett i stand og restaurert steg for steg og er no så godt som ferdig restaurert etter Stiftelsen sine planar så langt. Til feiringa av 100-års jubileet i 2013 vart skipet sertifisert som passasjerskip og tildelt sertifikat for 99 passasjerar. I sesongen 2015 segla me 25 dagar med glade og nøgde passasjerar. Det er veldig kjekt for oss dugnadsmannskap med alle dei gode tilbakemeldingane me får frå dei som reiser med oss. Likeeins er det berre godord å høyra frå dei som er om bord når me ligg til kai med open båt.

Istandsetjing og restaurering har hatt sine utfordringar av praktisk og økonomisk art. Styret har vore målmedvitne om å istandsetja etter antikvariske krav og å ha god økonomisk styring av delprosjekt etter delprosjekt. Og så langt har hovudfokus vore fartøyvern!

Etter 2–3 år med «prøvedrift» har me fått erfaring både av å drifta skipet og kva

som er driftsoppgåver i brei forstand for ein så stor veteranbåt som «Stord I» er.

Styret i Stiftelsen D/S Stord I sine fokusområde er mellom anna:

- Forvaltning, økonomistyring og finansiering
- Vedlikehald av skipet «Stord I»
- Vedlikehalda og utvikla nettverket til båten og stiftelsen
- Rekruttere meir mannskap
- Planlegga, marknadsføra og gjennomføra ei berekraftig drift

Berekraftig drift

I omgrepet berekraftig drift legg me at skipet skal ha eit vedlikehald som minst opprettheld fysisk, teknisk og estetisk standard. Båten skal takast godt vare på – ikkje forringast.

Driftsomfanget skal vera tilpassa tilgjengeleg dugnadsmannskap. Det skal vera lystbetont å vera mannskap på

«Stord I», og det skal vera lov å ha andre prioriteringar – stundom!

Alle som er engasjert i «Stord I» er ambassadørar for skipet. Godt omdøme skapar gode relasjonar og byggjer nettverk. Godt omdøme er og beste suksessfaktor for rekruttering.

Drift av «Stord I» vil vera avhengig av økonomisk støtte frå offentlege og private nettverk. «Stord I» skal difor fordela sine seglingar på opne turar for ålmenta og charterturar for lukka oppdrag.

Utfordringar

Stiftelsen har ikkje tilsette verken til vedlikehald, drift eller administrasjon av båten. Styret er i praksis stiftelsen sin driftsorganisasjon og administrasjon. Dette fungerer godt fordi styrets samansetjing er slik at oppgåvene innan drift og administrasjon vert godt dekkja av styremedlemmene sin kompetanse. Marknadsføring, sal og oppfølging av kundar er krevjande og me er her så heldige å ha tidlegare styreleiar, Arne Sundal, til å ta seg av desse oppgåvene.

Formidling

Riksantikvar Jørn Holme har uttala:

«Kulturminner er som tomme hylstre uten historiene. Historiene om oss, historien om menneskene i tilknytning til husmannsplassen, maskinanlegget eller fartøyet, må fortelles sammen.»

Frivillig sektor er viktig i mange samanhengar for å ta vare på kulturminne og å ta desse i bruk. Gjennom bruk av freda og verna skip ligg det til rette for å gi ei god formidling ved å fortelja historier om ruter og stoppestader, og om folk og fe som reiste med båtane. Stiftelsen D/S Stord I vil bruka «Stord I» som opplevingsskip og så langt råd er gjenskapa miljøet slik det var om bord då båten gjekk i rutetrafikk.

Summaren 2016 vil det bli samarbeid mellom Stiftelsen D/S Stord I, Den Gamle Vossebanen og veteranbussar om rundreise: Bergen/Holbergskaien – Garnes – Midttun – Bergen/Holbergskaien. Det blir som å reise i «gamle dagar» med dampbåt, damplokomotiv og veteranbussar!



Seildampskipet «Hansteen»

«Hansteen» ble bygget for statens regning ved Nylands mek. Verksted i 1866, som verftets byggenummer 11. Med både dampmaskin og seil som fremdriftsmiddel er «Hansteen» unik og representerer overgangsfasen mellom gammel og ny tid i skipsbyggingsindustrien.

Tekst: Lene S. Strøm, avdelingsleder ved Trondhjems Sjøfartsmuseum, MiST

Også fartøyet funksjon peker mot den moderne tidsalder. I 30 år var «Hansteen» i bruk som forskningsskip. Resultatene av oppmålingene ble brukt til å utarbeide nye sjøkart, med en kvalitet som overgikk det en hadde sett tidligere. Hun gikk ut om våren og kom inn igjen om høsten. Bergen var den vanlige tilholdshavna når «Hansteen» ikke var på tokt. Oppmålingsarbeidet tjente også mellomstatlige forhold. I 1869 ble «Hansteen» gitt i oppdrag å markere grenselinja til sjøs mellom Norge og Russland, en viktig oppgave med tanke på å dempe konfliktnivået mellom de to lands fiskerier.

I 1872 ble skipet tatt ut av tjeneste en kort tid. Oppmålingsarbeidet ble avbrutt da nasjonens 1000-årsjubileum skulle feires med avduking av Haraldsstøtta i Haugesund. Kronprinsregent

Oscar skulle ha transport, og valget falt på «Hansteen».

«Hansteen» blir til «Haarek» som igjen blir til «Ivar Elias»

Høsten 1897 ble skipet solgt til Indherred Forenede Dampskibsselskaber i Steinkjær for 18 500 kroner. «Hansteen» ble da brukt til passasjerfart mellom Steinkjer og Trondheim, og året etter ble det ombygd til brønnbåt med passasjerfasiliteter. Men allerede et år etter ombyggingen ble skipet igjen solgt, denne gang til Helgelandiske Dampskipsselskab i Sandnessjøen. Da fikk «Hansteen» nytt navn; «Haarek», og erstattet det tidligere skipet «Helgeland» som da hadde gått tapt. Selv om fartøyet var ombygd og fått ny brønn, var det lite fornøydhet å spore blant helgelandingene. Båten var for smal, rank og umulig i tung sjø, ble det sagt. «Haarek»



Hansteen for seil og damp, underveis til Sandnessjøen sommeren 2013.
Foto: Egil Eide, Kystlaget Trondhjem.

ble derfor selskapets reserveskip allerede i 1905, og hun gikk inn og ut av opplag i den neste tiårsperioden.

I 1915–16 ble «Haarek» igjen ombygd, også nå ved Baklandets Mek. Verksted i Trondheim, og det ble påkostet to dekk, høyere rund slepebåtformet akterende, ny innredning, elektrisk lys og mer fast ballast. Etter ombyggingen fikk «Haarek» tildelt ny rute mellom Sandnessjøen og Træna. Selskapets investeringer må ha vært vellykkede, for fartøyet beholdt samme rute helt frem til 1948. Da ble «Haarek» solgt til Florø Pakkergruppe og tatt i bruk som losjiskip for Florøs mange sesongarbeidere under sildefiskeriene, nå med nok et nytt navn: «Ivar Elias». I 1958 ble overbygninger og rigg fjernet og erstattet med ei brakke. Innretningen utnyttet dekksplassen maksimalt til boligformål,

uten tanke på estetikk og sjøegenskaper. Oslo Indremisjon overtok eierskapet i 1962 og brukte skipet som bolig for herbergister med 57 sengeplasser. Det tidligere kongeskipet ble liggende slik i Akerselva frem til 1978, da Oslo Helseråd mente hun var for dårlig som losjiskip for uteliggere. Skipet skulle etter planen senkes. «Hansteen» ble imidlertid reddet i siste øyeblikk da privatpersoner, med Olaf T. Engvik i spissen, tok initiativ til bevaring.

Første del av restaureringen

I perioden 1978 til 1986 blir «Hansteen» restaurert med utgangspunkt i årene etter 1872, slik fartøyet fremsto som forskningsskip, og med lugar for Kong Oscar II. Det startet med utbedring av skroget på Nylands mek. Verksted 1979. Som metode under

restaureringsarbeidene ble det lagt vekt på at det ikke skulle sveises i skroget. Det skal etter sigende ikke ha blitt sveiset tidligere, noe som ble lagt til grunn for den restriktive holdningen. Utbedringer ble klinket, og enkelte av naglene skal ha blitt klinket på gammelt vis, uten trykkluft, for å få teknikken dokumentert på film. Etter arbeidene på Nyland, ble «Hansteen» fraktet til Hansen & Arntzen i Stathelle. Her ble det lagt nytt dekk, og ført opp nytt dekkshus i årene 1985–87.

Etter hvert blir Hansteen overtatt av Stiftelsen DS Hansteen. I de påfølgende år ble maskinrommet, og senere også lugarer og salonger innredet. I 1994 sto fartøyet klart, og har etter denne tid blitt brukt til blant annet charterturer.

Restaureringen ble en langvarig prosess som strakk seg over 15 år. I fartøyvernsammenheng var «Hansteen» et tidlig prosjekt, og innsamling av både private og offentlige midler gikk tungt. I løpet av restaureringsprosessen skiftet også «Hansteen» hjemmehavn. Mens skipet ble berget, og restaureringsarbeidene igangsatt i Oslo, ble prosessen avsluttet med innredningsarbeider i Trondheim. Nye folk var kommet på banen, og selv om initiativtakeren fortsatt var med, var det en del konflikter mellom nye og gamle krefter. Etter at skipet kom i drift, oppsto det uenighet om formål og metodevalg for nye restaureringsarbeider.

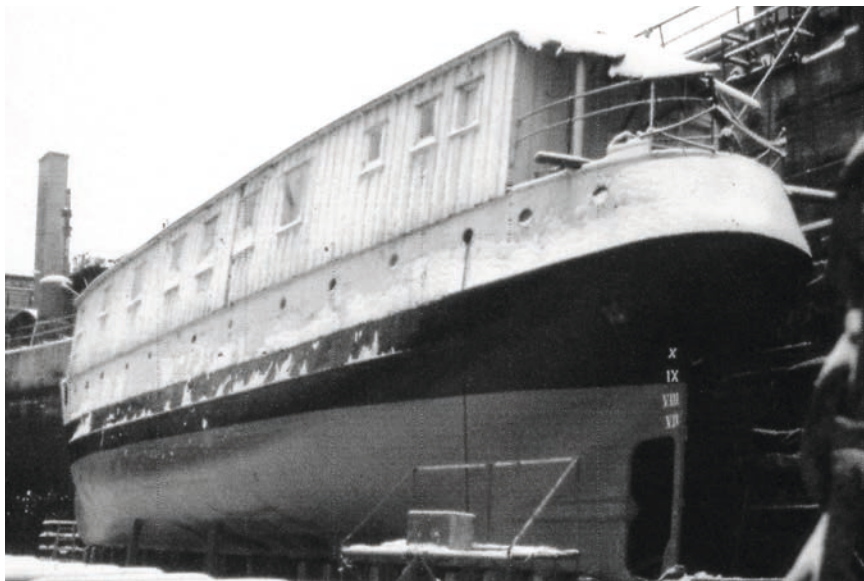
Nye utfordringer for «Hansteen»

Etter kort tid i ny fart, viste det seg at skroget ikke tilfredsstilte skipskontrollens krav. Entusiastene fra pionertiden mente en konsekvens av dette var at

fartøyet måtte på land, settes under tak, og tas i bruk som museum da det ikke under noen omstendigheter måtte sveises i skroget. Dette sto i kontrast til interessene i Trondheim, hvor en ønsket fartøyet i drift, selv om dette innebar sveising. Trøndernes syn veide tyngst, og etter sommersesongen 2002 ble innredninger demontert ved Fartøyvern-senteret i Hardanger, og «Hansteen» slept til Bredalsholmen for utbedring av skroget. Restaureringsarbeidet fortsatte frem til 2004.

Før en restaurering etter antikvariske retningslinjer blir gjennomført, skal det ideelt sett foreligge god kunnskap om fartøyet historie, gjerne i form av en rapport. Kunnskap om tekniske løsninger, hvordan og hvorfor disse er blitt til, er viktig, før man foretar valg om endringer, og sletter historiske spor. Restaurering handler dessverre av og til om å fjerne historisk materiale, og med dette forsvinner også kilder til kunnskap. En teknisk historisk dokumentasjon er derfor et viktig redskap for å fatte beslutninger på et antikvarisk grunnlag. Det savnes særlig en dokumentasjon fra restaureringsarbeidene og tilbakeføringen gjort i årene mellom 1978 og 1994.

Stålarbeidene på «Hansteen» viste seg å bli mindre omfattende enn først antatt. Flere plater som på forhånd hadde fått dødsmerke, viste seg likevel å holde mål. Dette er gledelig i et fartøyvernprosjekt, hvor en av vane har lett for å tro at arbeidet bare vokser etter hvert som rusten avdekkes. «Hansteen» forlot Bredalsholmen med kurs for Hardanger i desember 2003. Hardanger Fartøyvern-senter gikk da i gang med innredningsarbeider og rigging.



Hansteen som utrangert losjiskip i Oslo på 1970-tallet. Her ser vi antagelig den første dokkingen etter at restaureringen startet. Foto: Olaf T. Engvig.

Samarbeid med Museene i Sør-Trøndelag

I 2014 ble det inngått en intensjonsavtale mellom Stiftelsen DS Hansteen og Museene i Sør-Trøndelag (MiST). Intensjonsavtalens formål var å komme fram til en endelig og bindende avtale om et samarbeid for å trygge forvaltning, drift og utvikling av det flytende kulturminnet SDS «Hansteen».

Etter en intern gjennomgang i MiST om organisering og plassering av ansvar, ble det vedtatt at Kystmuseet gjennom sin underavdeling Trondhjems Sjøfartsmuseum, skulle få det daglige ansvaret for seildampskipet «Hansteen». Dette er bakgrunnen for at det 5. januar 2015 ble inngått en samarbeidsavtale mellom Stiftelsen DS Hansteen og Museene i Sør-Trøndelag om overtakelse av drift, forvaltning og formidlingsansvar av fartøyet.

Stiftelsen står fortsatt som eier av skipet.

Etter at MiST overtok ansvaret, ble det behov for å gjøre opp status for fartøyet, og det ble raskt klart at en del dekkarbeid måtte prioriteres. Riksantikvaren bevilget penger for rehabilitering av «Hansteen» i 2015, og særlig drifving av samtlige dekk har blitt igangsatt og gjennomført i løpet av høsten 2015.

Overtagelsesåret har ikke vært et vanlig driftsår, men et år preget av de prosesser som naturlig følger en overtagelsessituasjon med utfordringer knyttet til ny organisering og struktur av drift og forvaltning. Gjennom hele 2015 har det vært jobbet mye med å forme en ny organisering av involverte parter rundt «Hansteen»; ansatte ved Trondhjems Sjøfartsmuseum, mannskap på kontrakt, frivillige og profesjonelle. Videre har det blitt igangsatt tiltak for å styrke



Roger Wik driver av dekk om bord i Hansteen høsten 2015.
Foto: Midtnorsk Trebåtverksted.

det antikvariske arbeidet, blant annet ved at det fra september har blitt ansatt en egen fartøyvernansvarlig/rådgiver i deltidsstilling. De langsiktige målsettingene for seildampskipet «Hansteen» er at skipet skal framstå som autentisk, at fartøyet ikke skal ha synlige fremmedelemerter og framstå som godt vedlikeholdt etter antikvariske prinsipper. I tillegg er det et mål at «Hansteen» skal være velfungerende, både under seil og med maskinkraft og ha god tilgjengelighet for publikum og interesserte entusiaster.

Og i 2016 skal vi feire at «Hansteen» er 150 år.

Kilder:

Olaf T. Engvig 2008: Gamle Dampen, Rutebåter i Trøndelag, Tapir Akademiske Forlag

Svein Vik Såghus og Sigbjørn Telstø 2004: DS Hansteen, Restaureringsrapport 2004 Bredalsholmen

Bjørn Anders Nesdal og Geir Madsen 2014: HFS rapport nr. 3 – 2014 Hardanger Fartøyvernssenter, Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter

«Lindenes» – hjem etter 38 år

Mange i oddasamfunnet ønsket at «Lindenes» skulle kjøpes hjem etter over 30 år i Oslo. Men å samle sammen nok penger til kjøpet, skulle vise seg å bli vanskelig.

Tekst og foto: Kai-Inge Melkeraaen

Likevel; 1. mai 2015 kunne «Lindenes» seile inn Sørfjorden til Odda, der den ble møtt av flaggborg og jubel på kaien - den samme kaien som «Sinkskøyta» forlot 38 år tidligere.

Hvordan det gikk til?

– Vi ble nødt til – i full fart – å stable på beina et aksjeselskap, forteller daglig leder i AS Lindenes Jan Helge Oppedal. Han er en av de seks lokale ildsjelene som på nyåret 2015 gikk sammen om et aksjeselskap som kjøpte fartøyet. Ikke fordi de seks hadde noe spesielt ønske om å eie den vernede trebåten - men fordi et aksjeselskap ble vurdert til å være et hensiktsmessig verktøy for å kunne handle raskt når de først ble enig med eierne i Oslo om kjøpesummen.

Kjøpsprosess over flere år

Det hadde da vært gjort flere forsøk i lokalsamfunnet på å samle inn midler til hjemkjøp av «Lindenes». Ulike

initiativ, blant annet med kulturkveld med aksjetegning ga resultater, men ikke nok. En lang rekke privatpersoner ga på nyåret 2013 løfter om aksjekjøp for rundt 300.000 kroner. Det holdt likevel ikke til eiernes prisforlangende, som da var på 1 million.

Ballen ble lagt død nok en gang. Etter et års opphold, ble det på ettersommeren 2014 tatt nok et initiativ:

Som ny turistsjef i Odda kommune fikk Jan Helge Oppedal i 2014 høre om den vakre passasjerbåten med dype røtter i Oddasamfunnet. Han kastet seg rundt. Eierne i Oslo fikk dermed nok en telefon fra Odda. En lokal gruppering, blant annet der to av dem er barnebarn til tidligere eiere av Lindenes, ble stablet på beina.

Men det stod fortsatt på pris. Etter et halvt år, utpå nyåret 2015, ble det endelig oppnådd enighet. Et prisforlangende i 2013 på 1 million kroner, var to år



Entusiastene bak «Lindenes» mener det vernede fartøyet fyller ut bildet av Oddas industrihistorie.

senere blitt redusert til 650.000 kroner. Endelig skulle «Lindenes» få komme hjem til Odda.

Underveis, mens forhandlingene pågikk, hadde de nye initiativtakerne sendt ut invitasjon til å tegne gavebrev (å 1.000 kroner) til alle husstander i Odda. Det resulterte i tilbakemeldinger med tilsagn om kjøp for om lag 140 tusen kroner, penger som skulle bidra til hjemkjøp av båten, organisert gjennom en stiftelse. I skrivende stund, januar 2016, ligger tilsagnene fortsatt «på vent». Det samme gjør en ny eierform.

Full politisk oppslutning

Odda kommune har i mellomtiden sluttet sterkt opp om «Lindenes». Våren 2015 gikk et enstemmig kommunestyre inn for å gi et tilskudd på 300.000 kroner til hjemkjøp av båten, som i tillegg er tildelt kommunal kaiplass.

Dette er flott gjort av Odda kommune, sier Oppedal. Han minner om at kjøpernes intensjon fra starten av

har vært at «Lindenes» skal bli hele lokalsamfunnets båt. Derfor er det ikke unaturlig at kommunen er med på laget.

Mange i Odda er glad i «Lindenes». Oddinger som nærmer seg pensjonsalderen har vokst opp med denne båten. Den var en del av bybildet.

Nå er utfordringen (i tillegg til et omfattende etterslep på vedlikehold) å få loaset skipet inn i en ny eier- og driftsform. Å la en venneforening står for driften, synes mest nærliggende, og er noe det skal jobbes med utover våren 2016.

En sjelden skapning

Hva er det så oddingene har kjøpt...? Kort fortalt er MS «Lindenes» en 97 tonn tung dame, bygget ved Nordtveitgrend Båtbyggeri i Fusa i 1943. Det 23 meter lange passasjerkipet med 100 passasjerplasser var det første skipet fra Nordtveitgrend bygget utelukkende for passasjertransport. I en årrekke, fram til nyttårsaften 1976, transporterte den arbeids-

folk til og fra zinkverket, som ligger på halvøya noen kilometer fra Odda sentrum. Skiftarbeidere og dagarbeidere. Att og fram, fra grytidlig morgenskift til nattskiftet skulle på klokka 2200. «Lindenes» (oppkalt etter et nes utenfor Odda sentrum) ble en båt folk stilte klokka si etter.

I dag går den for å være et av få gjenværende passasjerskip i tre av denne typen, for lokal passasjerbefordring. I tillegg er den, langt nede ved kjølsvinet, utstyrt med en meget sjelden 2 AC Wickmann motor. Denne maskinen ble det kun laget 19 eksemplarer av.

– Etter det vi kjenner til, er det i tillegg til «Lindenes» kun to fartøyer som har denne motoren i dag. Det skal være MS «Sjøhavn» og MS «Sjødrott», sier Oppedal.

En del av industrihistorien

Riksantikvaren besluttet i 2014, mens den ennå var eiet av Bjørvika Skipsselskap AS i Oslo, å gi «Lindenes» vernestatus.

Dagens eiere håper at Riksantikvarens interesse for «Lindenes» ikke er mindre etter at fartøyet er kommet tilbake til sine røtter.

I tillegg til å representere en del av den maritime kystkulturen, er «Lindenes» så avgjort også en del av industrihistorien i Odda. Riksantikvaren har fredet en rekke installasjoner og bygninger som er representanter for norsk vannkraft- og industrihistorie. Med «Lindenes» tilbake i Odda, fyller den ut en del av dette bildet, påpeker Oppedal.

For at båten atter skal kunne bli det smykket den var da den forlot Odda i 1977, er det påkrevd med omfattende restaureringsarbeider, der stat og fyl-

keskommune er med på laget. Søknader er avsendt, og eierne jobber med en femårs-plan for arbeidet, som helst bør foregå utenom sesong.

Myndighetskravene

Selv om «Lindenes» snublet inn i 2015-sesongen i Odda uten markedsføring, har sommer- og høstmånedene vist at mange er interessert i å bruke båten. Bryllup, bluescruise, morellfestival i Ullensvang, valgkamp-stunt og klassetreff har allerede funnet veien til «Lindenes». Turisttilbud er i tillegg høyaktuelt på fjorden mellom isbre og fjell.

En av eiernes største utfordringer er faktisk å skaffe skipper til det flytende klenodiet, særlig om sommeren. Det vil være en overdrivelse å påstå at Odda har noe stort, maritimt miljø. Det kryr ikke av skippere i industribygda, for å si det sånn. Da blir det gjerne å ty til skipsførere på en av ferjene lenger ute i Hardanger, hvis det er noen som vil og kan..

– Det er i det hele tatt utfordrende å drifte et vernet passasjerskip som «Lindenes», som går i det mest lukkede farvann en kan tenke seg. Vi føler også at en del av myndighetskravene er mer generelle, og ikke tilpasset vår situasjon, sier Jan Helge Oppedal.

(Artikkelforfatteren er medeier i AS Lindenes)



Om gjenger

«Djevelen er i detaljene» sier ordspråket. Vårt fartøyvernarbeid er sammensatt av en nesten endeløs rekke av detaljer. Når alt stemmer, får vi et godt resultat. Motsatt kan slurv med detaljer ødelegge et ellers godt inntrykk. Her får vi innsikt i noen av de mest grunnleggende detaljene.

Tekst og bilder: Bjørn Anderssen

Vi som jobber med over hundre år gamle tekniske gjenstander må skjønne oss litt på gjenger. Våre gamle båter er stort sett naglet og skrudd sammen, og disse gamle skruene hadde en gammel type gjenger som vi grovt sett kaller tommegjenger. For å være helt sikker på at får med oss alle leserne i denne tekniske utgreiingen bør vi kanskje starte med å forklare at gjenger er de rillene vi har inni en mutter eller utenpå en skrue. Er disse av samme type og dimensjon kan de skrues sammen, det vil si at mutteren kan vris inn på skruen slik at gjengene griper inn i hverandre.

De eldste tommegjengene betegnes gjerne Whitworth etter en engelsk-mann med samme navn som laget et godt gjengesystem i 1841. Hver gjenge har en flankevinkel på 55 grader.

Betrakter vi en gjennomskåret skrue eller mutter ser en gjengeprofil ut som en rad med fjelltopper, og flankevinkelen er vinkelen mellom de to «fjellsidene». Whitworth-gjengene hadde også såkalt helprofil; det vil si at gjengetoppene ikke er kuttet av. Denne toppen hadde en fin runding. Stigningen er angitt ved antall gjenger pr. engelsk tomme (25,4 mm). En 1/2" whitworth-gjenge har en stigning på 12 gjenger pr. tomme. Dette tommegjengesystemet var det dominerende frem til siste krig, da de allierte laget et nytt og bedre gjengesystem.

Dette nye systemet ble hetende Unified Screw Thread System. Det vanlige grove gjengesystemet som var mest likt whitworth-gjengene kjenner vi som UNC-gjenger. I tillegg fikk vi et fin-gjenget system med mindre stigning som ble kalt UNF-gjenger. Dette er



Dette er kulturarv som vi må ta vare på. Det blir langt mere arbeid å lage nytt når lagrene er tomme, og nye moderne millimeter-gjenger er blitt enerådende.

fortsatt et tommesystem og stigningen ble fortsatt angitt i antall gjenger pr. tomme. Men det er verd å merke seg at flankevinkelen er forskjellig. Den er nå blitt 60 grader og gjengeprofilen utgjør altså en likesidet trekant. Gjengetoppene er ikke lenger avrundet som på whitworth-gjenger, men rett avkuttet i toppen.

Stort sett er stigningen lik det som vi tidligere hadde på whitworth, men med et unntak: 1/2" gjenge har ikke 12, men 13 gjenger pr. tomme. Tar vi en 1" eller 5/8" skrue er derimot stigningen lik på disse to gjengesystemene, henholdsvis 8 og 11 gjenger pr. tomme. Da kan vi resonnerer oss frem til at det går an å bruke en UNC-mutter på en whitworth skrue, men ikke omvendt. Når vi har

alderen på disse to gjengesystemene kan vi være sikker på at opprinnelige skrueforbindelser ombord i våre gamle båter er med whitworth-gjenger. Båtene er som regel ombygd flere ganger og de som ble gjort rett etter krigen er derfor ofte med UNC-gjenger.

Men så kom millimetergjengene. Disse har samme flankevinkel som UNC-gjengen, men stigningen er oppgitt i millimeter pr. gjenge. Stigningen er stort sett mindre enn på tommegjengene og den erfarne mekaniker kan skille tommegjenger og millimetergjenger med øyemål. Litt vanskeligere er det hvis tommegjengene er fingjenget, altså UNF. I vår moderne omgang med skruer og mutre i vanlig handel er det millimetergjenger som er enerådende i



En gjengefil er et sjeldent, men nyttig verktøy når vi jobber med gamle, skadede gjenger

vår del av verden. Skal vi ha tomme-gjenger må vi alltid til en spesialhandel for å finne de riktige delene. Det som i noen år ble kalt millimetergjenger ble rundt 1960 justert litt og siden kalt ISO-gjenger. En betegnelse som sikkert blir brukt blant ingeniører, men sjelden hos oss fartøyvernere. Justeringen besto i at gjengeprofilen på bolten ble litt grunnere og fikk følgelig en litt større runding i bunnen mellom gjengene.

Skruer for vår bruk har vanligvis sekskanthode, og de tilhørende mutre er også sekskantede. Når vi treffer på de opprinnelige, ofte mer enn hundre år gamle skruene ombord i våre båter, har de oftest smidde, firkantede hoder og firkantede mutre. På senere restaureringer er dette sjelden eller aldri brukt. I våre retningslinjer for bevaring skal vi hele tiden restaurere mot utseende og utførelse fra et gitt årstall, gjerne årstallet



Gjengelære er et nødvendig verktøy for å fastslå hvilken stigning en fingjenget skrue eller mutter har, spesielt ved millimeter-gjenger.

for en tidligere omfattende endring. Vi vil i områder med både originale skrueforbindelser og senere resultat av ombygninger finne firkanthoder og sekskanthoder om hverandre. For å bevare kunnskapen og utseendet av det opprinnelige bør vi i fremtiden være meget tilbakeholdende med å erstatte et firkanthode med et sekskanthode.

I maskindeler er det ofte benyttet bunnhull, det vil si at mutterdelen av forbindelsen er gjenget i selve godset. Dette er ofte gjort for ikke å lage utetthet inn mot andre side av godset. Ved reparasjoner som er gjort ved verft eller av oss fartøyvernere skjer det at en går opp med gjengediameter eller borer og gjenger litt dypere. Kanskje blir det satt inn en skrue i gods hvor det ikke er planlagt og hvor det ikke er nok godstykkelse. I slike tilfelle blir det ofte lek-

kasjer som igjen blir reparert med mer eller mindre vellykkede tettinger.

For å lage gjenger i mutter eller hull er en avhengig av gjengetapper. En kan klare seg med en enkelt tapp med full profil dersom det er et gjennomgående hull, men en er avhengig av to eller tre tapper i et bunnhull for å få fulle gjenger så langt ned mot bunnen av boringen som mulig. I et slikt sett med gjengetapper er det forskjellig spissing og diameter på tappene, en spisstapp, en mellomtapp og en bunntapp som har fullverdig gjenge helt frem på tappen. I godt støpejern bør gjengelengden være minst lik diameteren på skruen. I støpejern med redusert kvalitet må gjengelengden være opp imot en og en halv ganger diameteren på skruen.

Skal en slå gjenger på en bolt bruker en gjengebakker. Disse har en side med god entring, men det er alltid en god hjelp å skrå enden på bolten fordi det letter begynnelsen av gjengeskjæringen.

Det finnes også andre gjengetyper som vi bruker. Whitworth rørgjenger er fortsatt i bruk og det spesielle er at gjengen benevnes med innvendig rørdiameter i motsetning til utvendig bolt. En 1/2" rørgjenge er derfor ca. 23 mm utvendig på gjengene. Så har vi koniske rørgjenger som brukes der hvor det skal være helt tett når en har dratt til. Sist skribenten var borti koniske gjenger ombord var på de vakre smøreventilene på toppen av dampsylindrerne. Innretningen består av to kik-kraner med en kule mellom, en trakt øverst og en konisk rørgjenge nederst.

Videre har vi trapesgjenger og flate gjenger som brukes på bevegelsesskruer, som på spindelen til ventiler, i skruestik-

ker og andre steder. Disse har relativt grove gjenger og må alltid slås i dreiebenk, både spindel og mutterstykke.

Det som er viktig i vår bevaringssammenheng er at vi tar vare på restene av det opprinnelige og gjensker det der hvor det er mulig. I skribentens daglige virke er det stadig diskusjoner om skruetyper med gjenger og forskjellige hoder som er vanskelig å skaffe. Det siste var noen senkhodeskruer med tverrspor og grove dimensjoner på gjengene. Det var nummeret før det ble besluttet å produsere skruene, men via internett fant vi dem på lager i USA. Det løste vår lille utfordring ombord i den fredede «Ski-bladner».

Så en liten oppfordring til slutt. Kast aldri gamle skruer med tommegjenger og firkant- eller sekskanthoder, og ta vare på skruer med tverrspor. Ta for all del vare på alt av gamle gjengetapper og gjengesnitt. De kan slipes og bli gullverd i restaureringsarbeidet.



Gamle gjengetapper kan stelles og bli til nytte. Hold orden på gamle gjengetapper og snitt.

Mange penger til fartøyvern

I årets statsbudsjett er bevilgningene til fartøyvern øket kraftig. Det gir oss muligheter, men stiller også krav.

Tekst: Christian Lien Jensen, Norsk Forening for Fartøyvern

Bevilgningene til fartøyvernet i Statsbudsjettet for 2016 ble møtt med skrekkblandet fryd. 100 millioner! Saldert budsjett 2015 var kr 60.479.00, altså opp over 40 millioner til kr 101.883.000, for å være helt nøyaktig. Norsk Forening for Fartøyvern har i mange år prioritert nettopp Riksantikvarens post 74 Fartøyvern i vårt lobbyarbeid mot spesielt Energi- og miljøkomitéens medlemmer, som er stortingskomiteen for kulturminner. I 2015 ble det lagt ned en betydelig felles innsats fra NFF, Forbundet KYST-EN og fartøyvernssentrene (uformelt kalt «Kystkulturkameratene») for å møte alle partiene på Stortinget og ta opp våre felles anliggende saker.

De to foregående årene har det kommet til om lag fem millioner i året, men vi mistet også i perioden refusjon for miljøavgifter. Det utgjorde et par millioner kr. årlig og rammet spesielt «Skibladner» hardt. Vi minner stadig

politikerne på deres egen målsetting om at alle kulturminner, inkludert fartøy, skal ha normalt vedlikehold innen 2020. Nasjonal Verneplan for fartøy, skrevet i 2010 stipulerte et årlig behov i 2014 til 97 millioner, endelig er vi der. Etterslepet er stort og noen beregninger viser at det totale behovet er opp mot en milliard. Foreningen er nå i avslutningsfasen av en større undersøkelse om medlemsfartøyene. Vi henter inn tall som kan si noe om størrelsen av arbeidet som nedlegges og behovet fremover. Dette blir offentliggjort så snart de er analysert.

Den store økningen er begrunnet med den fallende aktiviteten i verfts-næringen på Sør- og Vestlandet og det er positivt at politikerne tør bruke fartøyvernet som et redskap for å bøte på dette. Bieffekten er flere ferdige fartøy og et rikere kulturliv langs hele kysten.

Fartøyvernssentrene har gjort noen beregninger på hva de ekstra bevilgning-



Antikvarisk arbeidsmåte vil bli en utfordring når moderne verft skal arbeide med vernede fartøyer. Da kan erfaringene fra fartøyvernssentrene bli verdifulle. Dette bildet er tatt under arbeidene med «Hansteen» i Kristiansand. Det er brukt på forsiden av prosjektrapporten Utskifting av hudplate, laget ved Bredalsholmen i 2006. Foto: Bredalsholmen Fartøyvernssenter.

gene har å si for verftsindustrien basert på egne priser og erfaringer ved de tre fartøyvernssentrene. Når det gjelder stålskip koster det omtrent en million kr. i gjennomsnitt pr årsverk inkludert materialer. Tilsvarende for trefartøy er 850.000 kr. 40 millioner kr. vil altså gi en omtrentlig sysselsetting på om lag 40 årsverk ved et stålskipsverft og 47 årsverk ved et treskipsverft. Fartøyvernets statlige overføring på 100 millioner kan derfor direkte sysselsette et sted mellom 100 og 115 årsverk i verftsindustrien.

I tillegg omsetter fartøyene for betydelige midler fra passasjerer og annen

drift, for å ikke snakke om alle de gratis dugnadstimer som nedlegges hvert eneste år. Kulturminnefondet har beregnet at en krone gitt av dem generer verdier for to kroner fra frivillige innsats. Frivillighet Norge har regnet ut at de frivillige skaper verdier for fellesskapet for mer enn 100 milliarder kroner. Det er halvparten av hele industrien til sammen!

Det blir spekulasjon å skulle beregne totalverdien av fartøyvernet men vårt tilskudd til nasjonaløkonomien er udisputabelt ikke ubetydelig. Det mener tydeligvis også Stortinget som bruker fartøyvernet for å avhjelpe verftskrisen.

Det er flere problemstillinger rundt bruken av disse 100 ekstra millionene. Det må finnes verft som kan ta jobbene og de må ha spesiell kompetanse til for å utføre mye av den jobben fartøyene trenger. Her kommer fartøyvernssentrene til å ha en nøkkelrolle. I tillegg til å utføre mange jobber selv, må de brukes aktivt av fartøyeierne for å planlegge og kvalitetssikre jobber som skal gjøres på andre verft, spesielt når verftet ikke har spesiell fartøyvernkompetanse. Det er viktig at Fartøyvernssentrene ikke blir proppen i systemet, derfor har «Kystkulturkameratene» bedt Stortinget om at fartøyvernssentrenes tilskudd må øke i takt med fartøyenes tilskudd.

En annen utfordring for fornuftig bruk av midlene er Riksantikvarens regler for utbetaling. Etter dagens prosedyrer gis utbetaling fra Riksantikvaren på bakgrunn av innkomne fakturaer fra fartøyet. Dette kan føre til likviditetsskvis hos mange. Vanskeligere er det at alle pengene som er tildelt må brukes opp innen året. Det skal ikke mange forsinkelser til før kalenderen tipper neste år.

Vi har i år sett problemer med at fartøy på slipp blir forsinket på slipp og hvor flere fartøy venter på ledig plass ved den samme slippet. Forsinkelser på et prosjekt kan da føre til at flere prosjekter blir forsinket og dermed står i fare for å miste bevilgningen. Forenin-

gen har tatt opp problemet med Riksantikvarens folk og foreslått at tildelte midler må kunne brukes over flere kalenderår. Derved får ikke forsinkelser så store konsekvenser for det aktuelle prosjektet, heller ikke for dem som står i kø og venter på ledig båtbygger eller slipp.

At prosjekter slipper stress med å bruke opp pengene kan også sikre høyere kvalitet på dokumentasjon og arbeid. Dette er gjengs rutine i andre etater, som for eksempel kulturrådet og Norsk Filminstitutt, og burde også kunne fungere for Riksantikvaren.

De dårlige oljetider gir i det minste en fordel, den lave kroneprisen. Det gjør det billigere å gå på verft i Norge. Det nye medlemsfartøyet «Solrik» av Grimstad hadde planer om å gå til Danmark for reparasjoner, men valgte i stedet Moen i Risør da kroneprisen igjen gjør norske verft mer konkurransedyktige på pris.

Til slutt vil vi fra foreningens sekretariat oppfordre alle medlemmer til å være ekstra nøye med hvordan denne store pengepotten brukes og ikke minst dokumenteres. Samtidig med at potten økes og samfunnet blir mer avansert (byråkratiseres) må vi også følge med på utviklingen. Sørg for å ha folk i organisasjonen som også kan tall, tekst og data, det holder ikke lenger med bare med gamle sjøulker.

En kravellbygd replica

Kopibygging er ikke vanlig innen vårt fartøyvern. Likevel, når teknikken ved bygging og bruk av en fartøytype er målet, ikke det å bevare et mer eller mindre autentisk fartøy, er kopibygging en god løsning. Det er jo det som har vært formålet for svært mange av de kopier som er bygget av vikingskip og Colin Archer skøyter.

Tekst: Morten Hesthammer, Hardanger fartøyvernssenter. Foto: Hardanger fartøyvernssenter

I halvannet år har fire skipstørmere og to lærlinger fra Hardanger Fartøyvernssenter hatt tilholdssted i Ålesund. Sammen med dem har en lokal båtbygger vært engasjert i bygging av en replica av en bankskøyte, og tidvis har det også vært nødvendig å hyre inn ekstra arbeidskraft både fra sør og nord. Oppdragsgiver er Stiftelsen Kjell Holm, som har som formål å støtte og utvikle kulturelle samfunnsgagnlige tiltak tilknyttet Ålesund og den fredede gården Sandbu i Vågå. Stiftelsens styre har selv vært pådriver for å bygge replicaen av en fartøytype som har betydd mye for Ålesunds posisjon som fiskeby nr. 1 i Norge.

Bankfisket i Norge startet nettopp på bankene utenfor Mørekysten. I 1861 kom fiskefartøy fra Bohuslän inn til Ålesund med fangst fra bankene, og året etter utrustet kjøpmenn i byen dek-

kede fartøy slik at de kunne ligge ankret opp på bankene og fiske slik svenskene gjorde. De dekkede fartøyene lå ankret opp på kanten av bl.a. Storegga, hvor de lå som moderfartøy for doryer og mannskap. Doryene ble sjøsatt ute i havet og så ble det fisket med line fra dem. Fangsten blei levert til bankskøyta og mannskapet bodde selvsagt også om bord.

De første bankskøytene som ble bygd i Norge var inspirert av de svenske fartøyene, men etter hvert utviklet fartøyene seg i fasong og størrelse. Bankskøyta som blir bygd i Ålesund er etter en utstillingsmodell fra 1890-tallet. Modellen ble bestilt av Forening- en for Fiskeriets Fremme i Bergen av fartøybygger A. M. Liaaen i Ålesund, og i 1897 blei den utstilt ved fiskeriutstillingen i Stockholm. Modellen er i



S kroget ruver i den midlertidige byggehallen.

dag i Norges Fiskerimuseum i Bergen sin eie, men er for tiden lånt ut til Sunnmøre Museum i Ålesund. Når replicaen blir ferdig sommeren 2016 skal Sunnmøre Museum overta det 60 fot lange fartøyet.

Som nevnt blir fartøyet bygd ut ifra modellen, som både er detaljert og flott laget. Byggetegningene er laget ut ifra oppmålinger av modellen, og det har vært en fantastisk studie i detaljer både i dekkarrangement, innredning og rigg. Som profesjonell fartøyverner vil jeg påstå at det er svært mye å lære av så flott utførte modeller. På verneverdige seilfartøy som flyter i dag kan vi trygt regne med at mange av detaljene om bord er forsvunnet eller forandret siden de ble sjøsatt for første gang. Ved en restaurering er vi derfor nødt til å tolke utydelige fotografier etc. og feiltolkninger kan gjøres. På Liaaens modell er alle

detaljer på plass, og tilsynelatende er alt i målestokk. Vi har vært skeptiske til modeller som nøyaktige kilder tidligere, men i dette tilfelle er det bare å ta av seg hatten! I tillegg til modellen har vi vært i Norsk Maritimt Museum sine arkiver og funnet frem besiktigelsesprotokoller av andre bankskøyter bygd ved Liaaens verft. Her har det kommet fram opplysninger som har vært utrolig nyttige, og en del av dem har vi ikke kunnet lese ut av modellen. Bl.a. dimensjoner på tre-materialer, bolter osv. Derfor er vi rimelig sikre på at det fartøyet vi har bygd i Ålesund er rimelig tett på et korrekt bygd fartøy fra Liaaen slik de bygde dem på 1890 tallet.

Nå i slutten av november 2015 er staben hjemme på avspasering, og den 6. desember reiser vi opp igjen for en siste økt før jul. Skroget er treferdig, og vi er i gang med å drive fartøyet. Det vil



Slik ser det ut i baugen.

si at vi slår oljet lindrev inn i de kileformede sprekkene mellom hudplankene. Drevet blir da pakket hard sammen og både tetter og strammer opp fartøyet slik at det blir stivere i fasongen. Utenpå drevet skal vi sparkle undervanns med et hjemmelaget sparkel som består av zinkhvitt, kritt og hvetemel i tillegg til black varnish. Riktignok får man ikke kjøpt black varnish lenger, så vi må bruke kaldt asfalt i stedet. Overvanns skal vi også lage kittet selv, og her blandes krittet med både linolje og rapsolje. Dette er gamle oppskrifter som Johannes Selsvik har beskrevet i sine byggeforklaringer i 1905. Han var vandrelærer i kravellbygging i Norge i ca 10 år, og har hatt en stor innflytelse på kravellbyggingen i Norge. Vi bør være på trygg grunn når vi følger hans oppskrifter. Det er godt mulig Liaaen brukte bek, men det vet vi ikke.

Ut i det nye året skal enkelte detaljer på plass, og riggen skal klargjøres. Alle rundholter, dvs master, bommer og gafler, er klare. Beslagene til riggen er under produksjon i smia ved Hardanger Fartøyvernsenter, og det siste tauverket blir slått nå i november. Om alt blir levert til avtalte tider så skal skøyta sjøsettes i mars måned, og være klar til seiling i juni. For å seile må man selvsagt ha seil, og disse blir sydd av TEG-seil i Skien.

For interesserte i prosjektet kan vi opplyse at fartøyet blir bygd på kaia bare noen meter ifra der Hurtigruten legger til i disse dager. Om man ikke har mulighet til å ta turen kan man følge med på bankskoyta.no hvor det både er live kamera og blir skrevet en blogg.

Det er uvanlig at det bygges kopier av kravellbygde fartøy i Norge, men på Nord-Vestlandet er det 2 prosjekter på



Oppspantingen er godt i gang. Vi ser tydelig hvordan de doble spantene bygges.

gang samtidig. Det ene er selvsagt vårt prosjekt i Ålesund, men også i Kristiansund er det et spennende prosjekt på gang. Rune M. Torgeirson og kona Kari er i gang med et dobbelt så langt fartøy, nemlig skonnerten «Ideal». Et imponerende prosjekt hvor Torgeirson har hugd det meste av materialer sjøl, står for bygginga og gjør en utrolig jobb. Fartøyet bygges etter gamle tegninger fra Skaalurens skipsverft i Rosendal, mens byggemetoden er tilpasset vår seinere tids historie. Spantene er laminerte og huden er festet med franske treskruer og luses i stedet for å drives, beslagene er sveist elektrisk i stedet for den gamle metoden hvor de var smidde. I og med at Torgeirson og Co ikke har pålagt seg sjøl en tidstypisk tvangstrøye kan de velge løsninger som i ettertid gjør vedlikeholdet enklere. Et økonomisk aspekt er det selvsagt også oppi det hele. Interesserte bør ta en titt på deres hjemmeside www.skonnert.no. Her kan man

lese og se fotografier rundt prosjektet og av byggeprosessen.

Avslutningsvis vil jeg nevne at bank-skøyta i Ålesund har blitt bygd etter samme tankegang som blir brukt i fartøyvernet. Løsningene skal være tidsriktige slik at skøyta skal framstå som et historisk dokument fra 1890 åra. Det har vært en fornøyelse å være med på et slikt prosjekt, og vi stiller beriket tilbake til fartøyvernet i juni.



Kjølsvinet boltes fast.

Kysten rundt

Redningsskøyta «Stavanger»

Dampskipsposten skrev for et år siden om at bevaringsprosjektet for RS 14 «Stavanger» hadde brutt sammen. Skøyta ble i 2011 satt på land hos Norsk Maritimt Museum i Oslo i et samarbeid med Redningsselskapet. Skøyta skulle bevares og utstilles i museets båthall.

I sommer tok fire kystkulturorganisasjoner (Seilskøyteklubben Colin Archer, Forbundet KYSTEN, Den Norske Veteranredningsskøyteforening og Norsk Forening for Fartøyvern) tak i saken og dannet et nettverk som jobbet for at museet skulle ta sine forpliktelser for den spesielt verdifulle museums-skøyta på alvor. Deres mål var bevaring i hus på land slik at fartøyet kunne bevares og utstilles uendret, i tråd med de opprinnelige intensjonene i bevaringsprosjektet.

Begrunnelsen for bevaring på land av akkurat RS «Stavanger» har hele tiden vært at skøyta er helt spesielt original, og at hun måtte bevares uendret som arkiv- og referanseeksemplar. Hun måtte «vernes fra bruk» og i tillegg ville bevaring i museumshus gi publikum en spesielt god mulighet til å møte og lære

om Colin Archers verdensberømte redningsskøyter.

I november forsøkte Norsk Maritimt Museum (forvalter) og Redningsselskapet (eier) likevel å selge «Stavanger» til en privatperson som ville restaurere skøyta for å sjøsette henne. Tidligere eier av «Stavanger», Jeppe Jul Nielsen hadde opprinnelig solgt skøyta under betingelse av at hun skulle bevares i hus ved et museum. Han hadde klausul om forkjøpsrett og benyttet denne. «Stavanger» er allerede flyttet til Moen i Risør, der det planlegges bevaring og utstilling i en av de gamle båtbyggerbuene i samarbeid med Risør Kystkultursenter.

Det er å håpe at dette vil bli en god bevarings- og utstillingsløsning.

«Forlandet»

Den tidligere hvalbåten som har ligget i opplag i flere år er nå overtatt av Kystkultursenteret i Sandefjord. Dette er en stiftelse dannet av Anders Jahres Humanitære stiftelse, Gokstad kystlag og Sandefjord kommune. Båten ligger nå i Fredrikstad, men skal slepes til sin nye hjemmehavn i løpet av vinteren.

«Skånevik»

Om et fartøy er fredet, betyr det ikke at det skal bli et stasjonært museum, og at seilingsprogram må planlegges langt id i forveien. I januar fikk fergerederiet Norled problem med flere av sine ferger og måtte flytte om på andre. Søndag 17. januar ble ferjelaget forespurt om bistand, om kvelden ble avtale inngått og mandag ble «Skånevik» satt inn i fergerute i Sunnhordland. Da hadde ikke motorene engang rukket å bli kalde, etter at ferja hadde gått i rute i Sognefjorden frem til 8. januar. Der startet den 2. mai i turistrute som varte til ut september. Deretter var det lokalrute mellom Kaupanger og Frønningen.

Turistfarten i Sognefjorden fortsetter til neste år. Da får «Skånevik» selskap av bilfergen «Hardingen sr». Dette er den tidligere HSD-ferjen «Hardingen», som seilte for rederiet fra 1966 til 1991. Siden da har den gått i rutefart i Italia, men er nå kjøpt hjem av rederiet Fjord 2, som også leier «Skånevik».

Nye millioner til «Hestmanden»

I midten av januar kom meldingen om at regjeringen gir «Hestmanden» tolv millioner kroner til renovering av dampkjelen. Riksantikvaren har allerede investert rundt 100 millioner kroner til å sette i stand skipet, i tillegg er det lagt ned stor frivillig innsats for å redde «Hestmanden». Etter innstilling fra presidentskapet vedtok Stortinget i 1995 at skipet skulle gjøres til et nasjonalt minnesmerke over norske sjøfolks innsats under to verdenskriger.

Fortsatt gjenstår en del arbeider før «Hestmanden» vil kunne bli sertifisert

som et selvgående dampskip, men med renovering av kjelen tar vi det første skrittet for å få dette til, sa klima- og miljøminister Vidar Helgesen da nyheten ble presentert.

«Børøysund» til Bodø, Lofoten og Vesterålen

29. juni legger «Børøysund» ut på sin fjerde Nord-Norge-tur etter at Norsk Veteranskibsklub overtok skipet i 1969. Det er en lang og krevende seilas som krever mye kvalifisert mannskap, gode støttespillere/sponsorer og godt vær. Det er eksempelvis tre ganger så langt å seile fra Oslo til Stokmarknes som det er å seile fra Oslo til Flensburg. Det trengs om lag 80–90 tonn kull som må legges ut på forskjellige depoter på forhånd. En rekke andre utfordringer står vi også overfor, men klubben ønsker likevel å satse på nok en Nord-Norge-tur. «Børøysund» hadde jo mesteparten av sitt «yrkesaktive liv» nordpå, og da særlig i Lofoten og Vesterålen. Det er viktig å vise fram dette flotte operative kulturminnet i hele landet, og nordpå er det naturlig nok spesielt stor interesse for å se «Børøysund» igjen.

Bodø by har 200-årsjubileum i år og den flotte kutteren «Faxsen» i Bodø fyller 100 år. Dette er trolig noe av grunnen til at Forbundet Kysten skal ha sitt landsstevne i Bodø i sommer – fra 14. til 17. juli. Planen er at «Børøysund» skal delta på dette store arrangementet. Etter landsstevnet settes kursen videre nordover til Lofoten og Vesterålen hvor det vil bli arrangert en rekke passasjerturer i «Børøysund»s tidligere ruteområde. 26. juli begynner hjemturen

fra Svolvær og etter planen vil skip og mannskap være tilbake i Oslo 7. august. Det blir mange interessante anløp underveis, men alle detaljer er ennå ikke helt klare. Følg med på våre internett-sider www.nvsk.no og «Børøysund»s Facebook-sider.

«Fjord Viking»

Ei ljos mainatt i fjor vart «Fjord Viking», tidlegare «Solundir» lasta opp på Fosen Gjenvinning for transport til Dåfjorden slipp. Ny eigar er Veteranbåtlaget Atløy (VBL). Båten representerer første gene-

rasjon ein-skrogs halvplanande passasjerfartøy, og er i dag den einaste som er att med originale maskiner og innreiing. Ho vart bygd i aluminium i 1972 hos Westermoen, og gjekk i trafikk for Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane til 1990.

VBL har teke over båten etter initiativ frå Riksantikvaren, som også har mellombels fredda fartyet. Planen er å få henne i operativ stand. Båten ligg no i Dåfjorden, der ho har vore på slipp og er sikra for vidare opplag. Målet er å finne eit miljø som har lyst og evne til å ta vare på fartyet, og VBL er klar for vidarealg.



Tekst og bilete frå heimesidene til veteranbåtlaget Atløy.

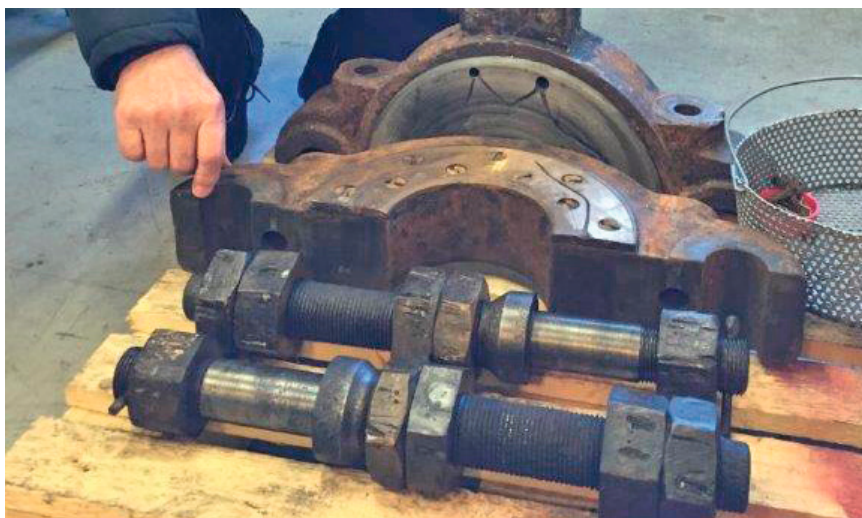
Reparasjon av trustlager

Vedlikehold av et trustlager fra 1908 er ingen dagligdags operasjon. Det krever kompetanse hos både bestiller og utførende. Det hadde vi heldigvis i dette tilfelle.

Tekst og foto: Jan Fredrik Flock

Sist sommer oppdaget vår maskinsjef Arnold Lindner at det var bevegelse i hvittmetalldelen

på trustlageret. En slik skade kunne i verste fall føre til alvorlig havari, men med ekstra smøring og kjøling ved stor



Her ser vi de to halvdelene av trustlageret. På den bakre ser vi hvittmetallbelegget som skal vende akterover, på den fremste bronseplaten som skal vende forover. De bølgede linjene er smørespor.

belastning gikk dette heldigvis bra, og sesongens seilinger ble gjennomført som planlagt.

Trustlageret overfører propellens skyvekraft til skroget. På «Børøysund» står det på veivakselens forlengelse aktenfor maskinen. Lageret består av en støpejernskrave montert mellom to skiver på veivakselen. Sidene som vender mot skivene har et belegg av lagermetall. Akterkant, som belastes ved gang forover, har påstøpt en ca. 12 mm tykk flate av hvittmetall, mens flaten som vender forover, og som blir belastet ved bakking, har en påskrudd bronseplate.

Både hvittmetall og bronse er lagermetaller som brukes for å redusere friksjonen. Hvittmetall er en samlebetegnelse for flere legeringer. Tinn er hovedbestanddelen i den vi bruker.

Det mekaniske verkstedet Goltens Oslo utfører reparasjonsarbeidene. Ved demontering ombord viste det seg at hvittmetallet hadde løsnet fra støpjernet. Dessuten var det store spor og slitasje på glideflaten på foroverskiven. De slitte overflatene maskineres og det støpes ny hvittmetallflate. Det skal ikke gjøres noen endringer på trustlageret i forbindelse med reparasjonen.



Slik ser det ut aktenfor maskinen etter at trustlageret er fjernet. Til venstre (lengst akter) ser vi tørnehjulet som er festet rundt flensforbindelsen mellom propellaksel og maskinaksel. Videre ser vi de to skivene som opptar skyvekraften, den aktre ved gang forover, den fremre ved bakking. Trustlageret sitter mellom disse skivene, festet med boltene fra maskinfundamentet ved aktre bærelager, som vi ser til høyre på bildet. Med mutterne på boltene justeres lageret slik at det har anlegg over hele flaten på både aktre og fremre skive. Derved blir også veivakselen fastholdt i lengderetningen.

Verneprosjektet «Hamen»

Som verneobjekt gjennom nærmere 30 år har lastebåten «Hamen» hatt en til tider omdiskutert og omstridt historie. Både fartøyvernere og miljøvernere har brukt sterke ord, men nå ser det ut til at fartøyet er kommet inn i roligere farvann.

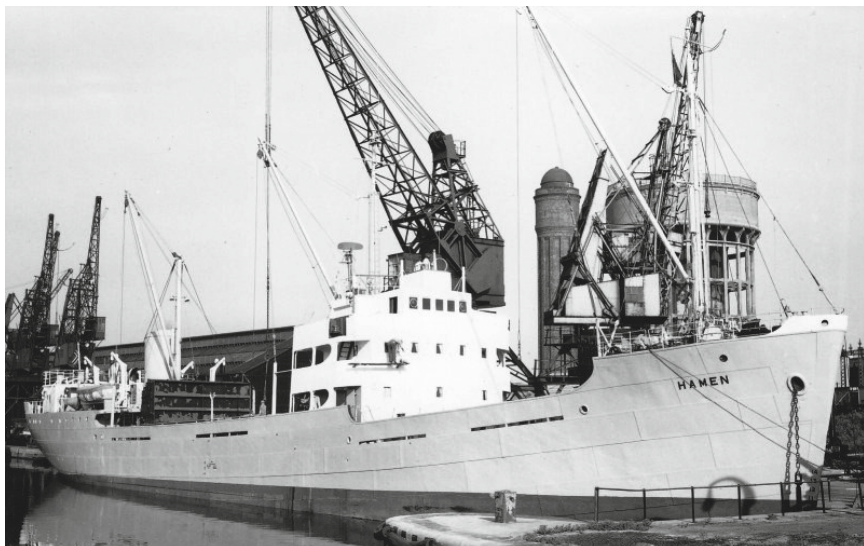
Tekst: Arne Holm, bearbeidet av Georg Jensen. Foto: via av Stiftelsen m/s «Hamen» ex d/s «Tandik»

Hamen er et verneverdig lasteskip som er representativt for norske etterkrigs-lasteskip, i fart mellom Norge og europeiske

havner i tiden mellom 1950 og 1985. I dag er skipet det eneste gjenværende av lignende skip, som alle bidro til gjenoppbyggingen og moderniseringen



«Hamen» som «Pompey Power» i sin ungdom.



«Hamen» i Goole på den engelske østkysten, antagelig i 1960-årene. Legg merke til karen på malerstillingen på overbygget.

av Norge. Skipet eies av Stiftelsen m/s «Hamen» ex d/s «Tandik», som har som formål å bevare skipet.

Eierstiftelsen ble opprettet for å forsøke å redde denne siste rest av en flåte på antagelig tusenvis av skip. «Hamen» er i dag et svært sjeldent skip, har høy alder i skipsteknisk sammenheng, og kan på en levende måte illustrere de sosiale, bo- og arbeidsmessige forhold om bord i skipene fra Norges storhetstid som sjøfartsnasjon. Ved å bevare «Hamen», vil man bidra til å ta vare på de maritime næringers egen kulturarv og sjøfolkenes historie og kultur, alt vist i et autentisk miljø fra perioden 1949–1985.

Riksantikvaren har vurdert skipet og skriver: «Etter en vurdering av fartøyet historie, alder/epoke, autensitet, geografiske tilhørighet og historisk betydning, anser Riksantikvaren m/s «Hamen» som verneverdig.» Ut fra dette ga Riks-

antikvaren «Hamen» status som verneverdig skip i 2010. Etter havariet i 2011, ble statusen trukket tilbake, men tildelt igjen i 2015!

«Hamen» som handelsskip

«Hamen» ble bygget som «Pompey Power» i England i 1949 for å frakte kull fra gruver i Nord-England til et kraftverk i Portsmouth, sammen med søsterskipet «Pompey Light» og andre lignende «colliers».

Hun og søsterskipet «Pompey Light» ble bestilt hos S. P. Austin & Sons Ltd. i Sunderland av «The Lord Mayor, Aldermen and Citizens of the city of Portsmouth». I følge verkstedet var disse to skipene blant «the finest colliers afloat». De hadde moderne utstyr og innredning, blant annet elektriske vinsjer og lysstoffør. Selv om dieselmotoren var vanlig i 1949, ble de likevel



«Hamen» på norskekysten.

bygget med dampmaskin og kullfyrt kjel. Besetningen var på opptil 23 mann.

I 1960 ble et nytt oljefyrt kraftverk satt i drift, og «Pompey Power» ble overflødig. Tandberg & Møinichen i Drammen kjøpte «Pompey Power» og ga det navnet «Tandik». «Tandik» gikk i Nordsjø- og Østersjøfart et par års tid, men var på mange måter et gammelt skip, det var blant annet vanskelig å skaffe dampmaskinister.

Hans Utkilen i Bergen kjøpte det i 1962 og ga det navnet «Hamen», samtidig som han erstattet dampmaskinen med en 9-sylindret norskbygget Wichmann 9acat dieselmotor. I dag er denne motoren et teknisk kulturminne i seg selv, og uten overdrivelse kan vi hevde at uten denne maskinen hadde «Hamen» vært hugget i løpet av 80-tallet, slik som det skjedde med de skipene som beholdt dampmaskinen for lenge. Wichmannen holdt liv i «Hamen», tenk om den

kunne få gå igjen! Mange mener det er mulig.

Som «Hamen» fraktet skipet kull, malm, rujern, trelast og stykkgoods, en meget variert fart. Fartsområdet kunne strekke seg helt fra Frankrike til Murmansk. Sommeren 1985 gikk «Hamen» sin siste tur, til jernverket i Mo i Rana, og ble deretter lagt i opplag i Mastrevik. Det var da det eldste skip i den norske utenriksflåte.

Historien etter 1985

I regi av Norsk Forening for Fartøyvern, ble det gjort forsøk på å kjøpe skipet for bevaring. Forsøket fikk konkurranse fra Lupin Shipping ved Alvar Olsson i Falkenberg. Lupin Shipping fikk tilslaget og «Hamen» ble slept til Hälle på svenske side av Iddefjorden.

I 2003 ble dagens eierstiftelse opprettet, og innledet forhandlinger med eieren. Stiftelsen kjøpte skipet i 2005.



Slutten på nedgangstiden, nettopp ankommet Hirtshals etter slep fra Iddefjorden i desember 2012.

Først og fremst ble dette mulig ved at Kulturrådet ga et tilskudd til hjemkjøp. «Hamen» ble registrert i norsk skipsregister NOR og fikk igjen norsk flagg. Eckbos legater bevilget også midler til sikring og bevaring i 2005. Vi fikk støtteerklæringer fra blant andre World Ship Trust, Sjømannsforbundet, Sjøfartsmuseet og Norsk Forening for fartøyvern. Til tross for all den støtte vi fikk, kom vi ikke videre, mest på grunn av en langvarig strid om gjenstander som tilhørte skipet. «Hamen» ble liggende på Hälle og etterhvert flyttet til ny og ganske utilgjengelig opplagsplass.

I 2005 ba et flertall i Energi- og Miljøkomiteen Riksantikvaren konkret å følge opp arbeidet med å sikre og bevare «Hamen». Av mange grunner kom det dessverre ikke noe positivt ut av dette, og skipet ble liggende. Stiftelsen sikret

det på stedet og søkte hvert år om tilskudd til dokksetting, undersøkelser og utbedringer med sikte på at skipet skulle kunne ligge trygt i opplag i norsk havn.

Tilskudd fra Riksantikvaren i 2010

Sent på høsten 2010 fikk stiftelsen en andel av et tilskudd fra Riksantikvaren som ville gjøre det mulig å slepe «Hamen» til verksted for dokksetting, undersøkelser og utbedring av under vannsskroget.

Skipet frøs inne før vi rakk å slepe skipet til verksted, og i mars sank det på opplagsplassen, og akterskipet ble liggende under vann. «Hamen» ble raskt hevet, men Riksantikvaren mente skipet var så skadet at status som «vernet skip» ble trukket tilbake, likeså den delen av tilskuddet som ikke enda var utbetalt. I ettertid har det vist seg at en uke under vann ikke ført til særlig

større ødeleggelser enn det som hadde skjedd frem til 2011.

Ut av Iddefjorden

6. desember 2012 ble «Hamen», under svært vanskelige is- og værforhold slept ut av Iddefjorden og til verkstedet Hirtshals Yard i Danmark. Formålet var å sjekke skrogets tilstand, for å kunne vurdere om «Hamen» kunne sikres og bevares. Der har følgende arbeider blitt utført:

Dokksetting, høytrykksvask og delvis sandblåsing av skrog og overbygg, ultralydmålinger og utbedring av skroget, deretter ble primer og toppstrøk påført. Det viste seg at skroget var bedre enn mange både forventet og fryktet. I en epost til NRK Østfold, skriver direktør Rasmus Brohus ved Hirtshals Yard følgende:

«Hamen» fremstår nu i en stand som kan forsvare en bevaring. Rustholken er pyntet op og vi må erkende at Arne Holms entusiasme har bevist at det lader sig gøre. Selvfølgelig mangler der stadig mye arbejde, men på kort tid er «Hamen» sikret fra skrot til et ikke urealistisk bevaringsprosjekt. Som værftsmand må jeg sige at skibet er interessant at bevare for eftertiden.»

Opplag på Tofte i Oslofjorden

«Hamen» ble i august 2013 slept via et kortvarig opplag i Arendal til kaien på Tofte Strand ved Hurum Papirfabrikks gamle anlegg. Foreløpig tidsramme for opplaget er frem til 2018. Etter ganske kort tid har Hurum vist seg å være et godt opplagssted. Kaien er godt egnet, det er adgang til mekanisk verksted og andre fasiliteter, og folk på fabrikken og i nærområdet har vist positiv inter-

esse for «Hamen». Hurum Papirfabrikks eier (Anth.B. Nilsen Eiendom) utvikler området til bolig- og næringsområde og er positive til å la «Hamen» ligge der som et verdifullt maritimt kulturminne. Vi har arrangert konsert og omvisning om bord, og på høsten 2014 var det åpen dag med foredrag. Vi planlegger et slikt arrangement også på våren 2016.

I løpet av tiden på Tofte har det blitt utført omfattende rydding, sikring og oppussing. I huset midtskips er offisersmessen, kapteinens lugar og kontor og et par andre lugarer blitt pusset opp.

Dette er arbeid som har egnet seg for dugnad. Det er ingen veteranskips-tradisjoner på Tofte, og derfor ikke helt enkelt å rekruttere folk til dugnad som involverer tung riving og rydding. Til riving, rydding osv. i akterskipet og til riving av ødelagte tredekk akter, har vi derfor engasjert et lite lokalt alt-mulig mannsfirma. Dette har gjort en imponerende innsats. Gjennom årene har mange firmaer og enkeltpersoner støttet bevaringsarbeidet ved å bidra med pengegaver, varer og tjenester. Også Riksantikvaren ga tilskudd til sikring i 2015.

Planlagt i 2016

Under verkstedeoppholdet i Hirtshals rakk man på grunn av inntrufne omstendigheter ikke å utføre undervannsarbeider i ønsket omfang, og det har også vist seg at en del av arbeidet bærer preg av hastverk. Det er derfor nødvendig å gjennomføre ny dokksetting i 2016 med kontroll og dokumentasjon av skroget under vann og bunntanker. Samtidig må det gjøres nødvendige utbedringer for å få et sikkert skip. Det er søkt om

tilskudd fra Riksantikvaren til disse tiltakene. Fra andre potensielle givere er det søkt om midler til andre sikringsoppgaver og til rydding og oppussing innvendig.

Fremtidig status og anvendelse

Intensjonen er at «Hamen» skal bli et stasjonært museumsskip med mange anvendelsesområder, så som:

- Utstillinger om utenriksfarten og sjøfolkene og deres liv om bord, om skipsbygging og om sjøsikkerhet og redningsarbeid.
- Som et flytende kulturskip for musikk, teater, dans osv.
- Filminnspillinger pga. autentisk miljø, har allerede vært brukt i Okkupert og Mammon.
- Musikkarrangementer, filmfremvisning og opptredener av ulik art i lasterommene.
- Bevertning. «Hamen» har 3 messer, 3 bysser og store dekkarealer.

- Sosialt møtested for sjøens folk og for ungdom.
- Opplæring i yrkesfag, spesielt maskinfag, i samarbeid med lokale yrkesskoler.

«Hamen» permanente havn bør være et sted med historisk tilknytning til vanlig skipsfart og skipsbygging, Vi tror at «Hamen» vil kunne bli et spennende innslag i en havn, at skipet har mange bruksmuligheter, og at det kan bli et nytt blikkfang og trekkplaster.

Ytterligere informasjon

På hjemmesiden www.hamen.no og på facebook «Lastebåtens Venner», som begge oppdateres jevnlig, er det mye informasjon om båtens historie, oppussingen om bord osv.

Alle som ønsker nærmere opplysninger, vil bese seg ombord eller delta i arbeidet er velkomne. På hjemmesiden er det adresser og telefonnummer.



Slik ligger «Hamen» nå, trygt fortøyd i Tofte på Hurumlandet.

Motorsamlingen i Drøbak

I Drøbak finnes et fint lite motormuseum. Det heter Drøbak Båtforenings Maritime Samlinger og ligger like ved småbåthavnen. Åpningstiden er alle dager fra 09.00 til 19.00 i perioden mai til september. Billettprisen er kr 20,- for voksne og gratis for barn og innom døra står der en betalingsautomat for selvbetjening.

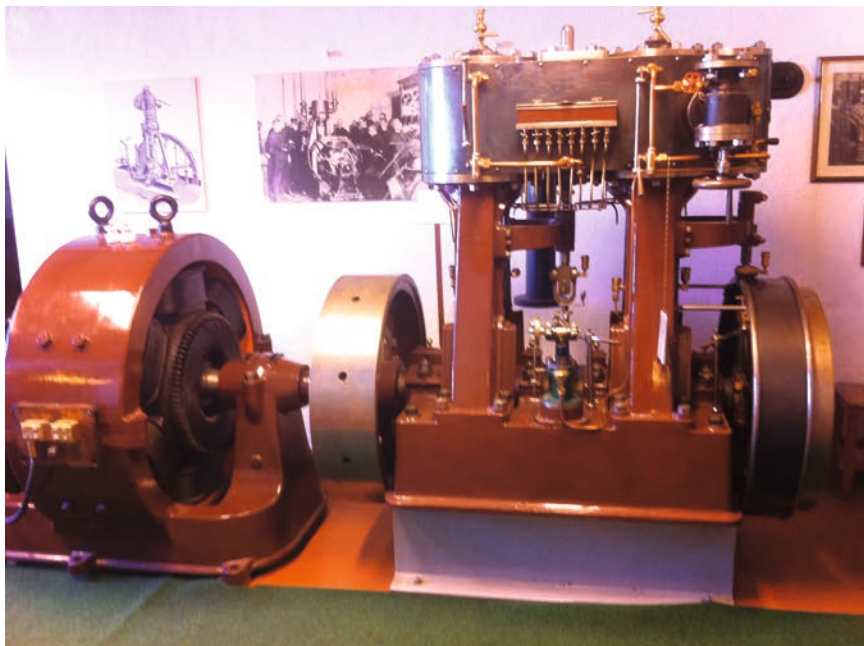
Tekst og foto: Bjørn Anderssen

Typisk for alle motorene i samlingen er at de er velstelte og fint utstilt med god beskrivelse. Det er mange små båtmotorer, noen større semidieselmotorer, en fin samling av gamle påhengsmotorer og en dampmaskin. Før vi fordypet oss i fortellingen om denne dampmaskinen må vi nevne at der også er en del beskrivelse av det som skjedde 9. april 1940 rett utfor Drøbak. Senkingen av Blücher er godt dokumentert og omfatter en fantastisk modell av hvordan Blücher ligger på bunnen av Drøbaksundet idag.

Den nevnte dampmaskinen inngår i et lite aggregat som har levert strøm. Det står der komplett med dynamo og sikringstavle. Sistnevnte består av en vakkert utført treomramning rundt en marmorplate med alle nødvendige brytere og måleinstrument. Dette er fin

100 år gammel industrihistorie knyttet til Oslo. Dampmaskinen er laget ved A. L. Thune Mekaniske Værksted og Jernstøberi og dynamoen og tavlen ved Norsk Elektrisk Aktiebolag. Den gang maskinen ble bestilt hos A.L. Thune var det begynt å bli vanlig med små lysanlegg i forskjellige bedrifter og bygninger. Christiania Glasmagasinet under værftseier Harald Brun var en av de bedriftene som valgte å bygge opp et eget kullfyrt lysanlegg på sin eiendom i Oslo. To kjeler og to dampmaskiner ble bestilt.

Vi har fått tilgang til en del saksdokumenter som er arkivert på Norsk Teknisk Museum og kan glede oss over vakre håndskrifter i de tilbudene som ligger forut for kontraktsinngåelsen. Med den vakreste skjønnsskrift står alle detaljer beskrevet. Det var snakk om



En nypusset og blank maskin. Det var altså slike som leverte strøm i tiden rundt forrige århundreskifte.

to Compound-maskiner som med 350 omdreininger pr. minutt normalt skulle utvikle 40 effektive hestekrefter ved et damptrykk på 120 pund pr kvadrattomme. Vi ser at spesifikasjonen for produksjon er 150 pund og prøvetrykket er 300 pund. Sylinderdiametrene er 200 mm på høytrykken og 300 mm på lavtrykken. Slaglengden er 200 mm. Maskinene skulle kobles direkte til dynamoer og var tilrettelagt for dette.

For å regulere hastigheten til jevn gange var maskinene utstyrt med svinghjulsregulator. Det vil si at inne i et ekstra hult svinghjul var der plassert vekter og fjærer som igjen påvirket ventilen som styrte pådraget av damp. En type sentrifugalregulator. I datidens kroneverdi kostet en av disse dampmas-

kinene kr 4.400,-. I leveransen fulgte også to duplex fødepumper med den klare forsikring om at: «Den ene er tilstrekkelig til med langsom Gang at føde begge foranstaaende Kjedler».

I et morsomt lite notat i saksmappen på «gjenstand 8364» står det at det er rundsleide på høytrykken og plansleide på lavtrykken. Når skribenten forela dette for vårt ombordværende dampleksikon, Arnold, kunne han raskt gjøre rede for årsakssammenhengen. En plansleide er lettere å lage relativt tett med små lekkasjer og den fungerer godt ved lave trykk fordi friksjonen ikke blir så stor. Ved høyere damptrykk blir derimot friksjonen så stor at en går over på rundsleide som får likt trykk rundt hele sleiden og følgelig mindre friksjon. Men



Et slikt møbel viser vel at elektrisiteten var noe storartet nytt, og at en elektriker var en fagmann med stor anseelse.

dette fører igjen til behov for flere og bedre tettinger/pakninger. «Og», legger Arnold til, «slik er det på «Styrbjørn», og på «Børøysund» er det flatsleider på mellom- og lavtrykken mens det er rundsleide på høytrykken». Det er godt å ha noen å spørre!

Slik maskinen er vist på museet er den del av et dampmaskinaggregat som leverte 35 kW. Generatoren, eller dynamoen, som er den elektriske delen av aggregatet, er som nevnt laget av Frognerkilens Fabrikk som seinere ble til Norsk Elektrisk Aktiebolag og enda seinere till NEBB (Norsk Elektrisk & Brown Boveri). Dette firmaet igjen forsvant inn i Asea Brown Boveri (ABB). Førstnevnte begynte å lage dynamoer allerede i 1883 og holdt til på Skøyen i Oslo. For leser-

ne av Dampskibsposten er det sikkert av interesse å se litt på historien til produsenten av dampmaskinen. Bedriften kan spores tilbake til smeden Anders Paulsen Thune i Drammen. Han hadde lært sitt fag i Trondheim før han dro til Drammen og startet for seg selv. Halvor Thune overtok smia etter sin far og flyttet den til Christiania i 1851. Produksjonsanlegget lå i Ruseløkkveien. Andreas Lauritz Thune, som var barnebarn av grunnleggeren, flyttet bedriften til Munkedamsveien.

I 1873-74 ble det innkjøpt en dampmaskin av typen Nullmeyer som stasjonær maskin til drift av andre maskiner. Dette vidunderet leverte fire hestekrefter. I 1878 startet Thune etter hvert opp eget jernstøperi med en koksdrivet

kupolovn og da var ikke veien til produksjon av egne dampmaskiner så lang. Den neste stasjonære dampmaskinen må ha kommet omkring 1880, den leverte 6 hk og var av egen produksjon. Etter hvert besto produksjonen hos Thune av dampmaskiner og lokomotiver. I 1892 fikk bedriften igjen en ny dampmaskin, en 50 HK compound-maskin. Det er vanskelig å finne klarhet i det, men det er grunn til å anta at dette også var en egenprodusert dampmaskin som ledet frem til den type dampmaskin som ble levert til Glassmagasinet 7 år seinere. Uansett kan vi si at den ledet frem til den vi ser på utstillingen i Drøbak. Bedriften flyttet til Skøyen i 1901.

Lysanlegget var i drift til 1947. Etter forhandling mellom Glassmagasinet og Norsk Teknisk Museum om overtagelse ble aggregatet demontert og oppsatt hos museet i mars 1952. Museet holdt den gang til på Bygdøy ved Vikingskipshuset. Forhandling om overtagelse av en av maskinene med dynamo og apparatavle startet to år tidligere og verdien på gaven ble anslått å være kr 20.000,—. Dette ser vi av korrespondanse mellom museets direktør Philip Pedersen og verkseier Arild Berg ved Christiania Glassmagasin, som omfattet Hadelands Glassverk, Drammens Glassverk og Høvik Verk. Museets direktør understreker at det er fantastisk å kunne mota et norskprodusert lysverk av en type som var typisk på slutten av 1800-tallet.

Det som satte oss på sporet av hvor-

dan dette flotte objektet var havnet i båtforeningens samling var en av medlemmene, Jon Sørbye. Han fant frem en utlånskontrakt fra Norsk Teknisk Museum. Kontrakten er datert i mai 1991. Av korrespondanse ser vi at det er sannsynlig at anlegget ikke ble montert opp på Bygdøy, men at det derimot ble del av utstillingen den gang museet holdt til på Etterstad. Kanskje ble det tilbudt Drøbak-samlingen da museet flyttet til Maridalen.

Thune allierte seg tidlig med Babcock og Wilcox i England for å kunne fremstille deres patenterte modeller av dampkjeler. Vi ser av anbudsdocumentene på teknisk museum at det er levert to kjeler hver med 53 kvadratmeter heteflate. Hver kjele er satt sammen av 7 rørseksjoner hvor hver består av 5 «bedste Sort Smedejernsrør, fire tommer i diameter og 11 Fod lange». At rørene er valset inn i samlerør i endene var ikke så uventet.

Vi kan også ta med en setning om fyrristene: «Udstyret for hver Kjedel vil bestaa af et fuldt sæt Rister med Riste-bærere arrangeret for Fyring med Car-diffkul».

Dette var noen spredte glimt av det vakre aggregatet og litt industrihistorie rundt leverandørene og brukeren gjennom nesten 50 år. Besøk samlingen i Drøbak for nærmere inspeksjon av anlegget. Da vil du få med deg mange flere maritime kulturminner.

Lesestoff for entusiastene

Her omtaler vi to utgaver fra fjorårets bokhøst.
Begge er aktuelle for oss i fartøyvernmiljøet.

Vesteraalske av Per Rydheim

Tekst: Eivind Lande

En ny stor bok om Vesteraalens Dampskibsselskab (VDS) ble utgitt like før jul. Boka er skrevet av Per Rydheim som til daglig er førstemaskinist på hurtigruteskipet «Trollfjord». Boka heter naturlig nok Vesteraalske – med undertittel Vesteraalens Dampskibsselskab 1881–1988. Boka er utgitt av Fusa Dampskibsexpedition AS med Viggo Nonås som primus motor og expeditør.

I innledningen gjør forfatteren det klart at boka først og fremst handler om alle skipene som har tilhørt rederiet og om de ulike rutene eller arbeidsområdene rederiet var engasjert i. Dette er en forståelig avgrensning, og det vil uten tvil være en stor gruppe lesere som vil kaste seg over denne framstillingen og nærmest sluke den rått.

Vesteraalens Dampskibsselskab eksisterte i over 100 år og var Nord-Norges største rederi i de fleste av disse årene. Selskapet var også en av landsdelens største bedrifter og hadde således stor betydning for arbeidsliv, økonomisk

vekst, og bosetting – i tillegg til å være en hovedaktør i samferdselsutviklingen i Nord-Norge.

Per Rydheim tar innledningsvis for seg rederiets etablering og administrasjon, og Richard With får naturlig nok bred omtale. Deretter presenteres de ulike rutene selskapet var engasjert i, fra begynnelsen med Rute 1 og videre via hurtigruten, lokalrutene, Rute 4 og ilgodsruuten. Ferjefarten som kom i gang etter andre verdenskrig er selvsagt også med. I tillegg har Rydheim også beskrevet de noe mer sporadiske aktivitetene VDS prøvde seg på, som for eksempel rene turistruter, utenriksfart og offshorrevirksomhet. Enkelte tidligere VDS-skip som fortsatt eksisterer har fått spesielt bred omtale i boka. Det gjelder D/S «Børøysund», D/S «Hestmanden», M/S «Finnmarken» og M/S «Lofoten». I tillegg har gamle D/S «Lofoten» fått mye spalteplass selv om skipet gikk tapt ved brann i 1966.

Siste halvdel av boka er en katalog over hele VDS-flåten fra starten i 1881 og fram til fusjonen med Ofotens Dampskibsselskap i 1988. Katalogen

inneholder tekniske data og en kort kronologisk historikk for hvert enkelt skip. Dette bidrar til å holde orden på den spennende VDS-historien og gjør det lett å finne tak i spesielle hendelser eller årstall man er på jakt etter.

Arkivet etter Vesteraalens Dampskibsselskab befinner seg nå på Riksarkivet. Det er et enormt omfattende materiale som til sammen utgjør over 280 hyllemeter. Det er prisverdig at Rydheim har tatt tak i dette, og at han har gjort det ved siden av full stilling i Hurtigruten, er imponerende. Resultatet har blitt en fin og oversiktlig gjennomgang av rederiets skip og ruter. Boka er dessuten utstyrt med utallige fotografier og interessante illustrasjoner.

Boka kan bestilles fra www.ferjekiosken.no og prisen er 399 kroner + porto. I sommersesongen er det også mulig å kjøpe boka i postkontoret på «Børøysund». Medlemmer av Norsk Veteran-skibsklub får 25 prosent rabatt ved kjøp om bord i «Børøysund».

Fartøyvern

Tekst: Georg Jensen

Like før jul kom 2015-utgaven av tidskriftet *Fartøyvern*. Det utgis av Hardanger *Fartøyvern*senter. Selv om de fleste skribentene i årets utgave er tilknyttet dette *fartøyvern*senteret, er tidskriftet en viktig formidlingskanal for alle våre tre *fartøyvern*sentre. Bladet kommer ut en gang årlig, i passe julegavetid.

I år finner vi artikler om pågående eller fullførte prosjekter, om *Fartøysbevaring* i Danmark og nyheter fra hele Skandinavia. I tillegg finner vi betrakt-

ninger om dilemmaer og utfordringer innen *fartøyvern*et.

Campell McMurray, tidligere direktør for det skotske maritime museum, slår kaldt vann i blodet på oss og sier at vi tar vare på altfor mange *fartøyer*. Hans artikkel er mer enn 20 år gammel, men ajourført med en etterskrift som stort sett bekrefter de opprinnelige utsegnene. Hos oss er *fartøyvern* i hovedsak et felt for entusiastene. Likevel blir det nødvendig med bistand fra det offentlige for de fleste prosjekter. Da kan det være nyttig å spørre hvilken interesse, både det offentlige og almenheten, har av disse båtene. Snur vi spørsmålet blir det: I hvor stor grad skal det offentliges behov styre frivillig arbeid? Her er det rom for avveininger og ettertanke.

En annen artikkel utenom det konkrete handler om «immateriell kulturarv». Dette er et videre begrep enn «handlingsbåren kunnskap» som vi vel kjenner bedre. For *fartøyvern*ets del henger den materielle og immaterielle kulturarven nøye sammen. Vårt slagord er bevaring gjennom bruk. Skal vi bruke båtene må vi også kunne håndtere dem. Det kan vi bare gjøre ved å ta vare på kunnskaper og ferdigheter.

Ved *fartøyvern*senteret i Norheim-sund har de tatt initiativet til en stor spørreundersøkelse om folks erfaringer og opplevelser med ferjer. Dette feltet er en del av den immaterielle kulturarven, men utenfor begrepet handlingsbåren kunnskap. At Edvard Hoem har gitt en av sine romaner tittelen «Kjærleikens ferjereiser» viser hvor sentralt temaet er.

Immateriell kulturarv er også tema på Kulturvernforbundets årlige konferanse i Oslo 12. mars.

Hjuldamperen «Hjejen» av Silkeborg

«Hjejen» er et av Danmarks viktigste maritime kulturminner.
14. mai 2015 ble fartøyets kulturhistoriske status formelt stadfestet.
«Skibsbevaringsfonden» erklærte «Hjejen» som «Historisk Monument»,
det nærmeste man kan komme fredning slik vi kjenner det.

Tekst og foto: Per Inge Høiberg

Gudenåen er Danmarks lengste elv (176 km). Den bukker seg gjennom et frodig landskap i Østjylland. Vassdraget består også av et snes innsjøer og har sitt utløp ved byen Randers. Denne vannveien har til alle tider hatt stor betydning som ferdselsåre. Silkeborg var i begynnelsen av 1800-tallet ganske ubetydelig – en herregård og en landsby. Men så kom gründeren Michael Drewsen. Han bygget en papirfabrikk ved elva, og snart ble stedet en liten by. Men kommunikasjonene var stadig dårlige – bare elva og elendige kjerreveier. Drewsen så muligheter på elva. Men det ble ikke vannveien østover mot åpent farvann som skapte dampskipstrafikk på Gudenåen og Silkeborgsjøene - det ble turismen.

Drewsen hadde gode forbindelser, nemlig selveste kong Frederik VII. Og da fabrikanten bestilte et nybygg til

«dampskibsfart på Søerne ved Silkeborg» var det et skip mye større og dobbelt så dyrt som hans fullmakter, men han hadde forankret prosjektet på aller høyeste hold, og aksjeselskapets styre godkjente. Bestillingen gikk til Baumgarten & Burmeister (senere B&W) i København: Jernbåt, hjuldampere. Bygg nr 15. Lengde: 28,4 m, bredde: 3,8 m (6,25 m over hjulkassene), dyptgående: 1,1 m. Opprinnelig 27,32 brt og sertifisert for 170 passasjerer. Maskin: 2 osillerende sylindere med 10 tommer diameter og 16 tommer slaglengde. 50 rpm, 50 ihk, 8 knop. Kjeletrykk: 8 atm, kullforbruk: 100 kg/time. Denne maskinen står stadig om bord.

Stabelavløpningen fant sted 25. mai 1861 og båten ble døpt «Hjejen» – oppkalt etter en fugl (på norsk: heilo) som var vanlig på de jyske hedene på den tiden. Båten gikk for egen maskin over

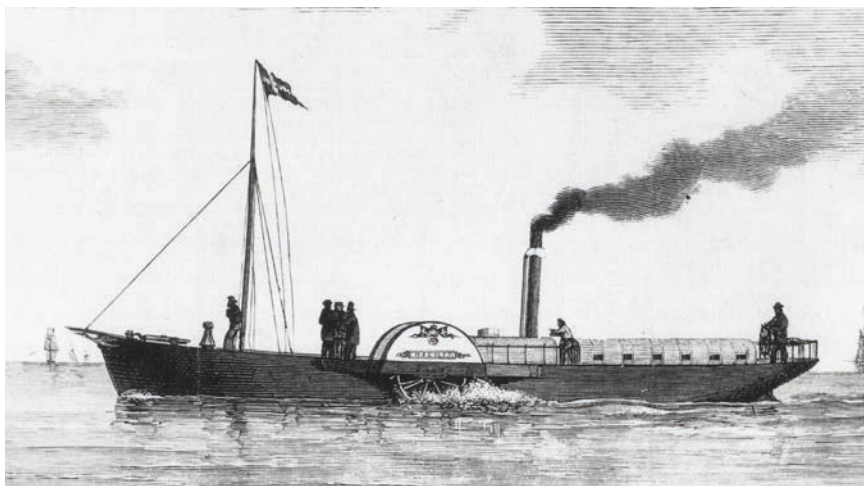
Kattegat til Randers – eneste gang den har vært i salt sjø. Deretter tok det 3 dager å få fartøyet opp elva Gudenåen til Silkeborg – delvis ved egen maskinkraft, delvis trukket med hester. På de grunneste stedene måtte man tømme kullbaksene og kjelen for å komme fram. Men den største hindringen var ved endestasjonen: Ved Silkeborg Papirfabrikk var det en demning, og båten måtte trekkes over land. Demningen var også veiforbindelsen til byen, og byens øvrighet møtte opp og proklamerte: «I lovens navn, trafikken til byen må ikke sperres!» Drewsen repliserte: «I Kongens og mitt navn – vi fortsetter!» Og slik kom hjuldampere til sitt rette element i Silkeborgsjøene. «Hjejlen» gikk første offisielle tur 24. juni med kong Frederik som gjest.

Mye virak, feiring, kongebesøk og optimisme til tross - den første tiden ble vanskelig. Fraktefarten gikk elendig, passasjertrafikken likeså, og turistene var færre enn håpet på. Selv

om naturen med de vakre sjøene og Himmelbjerget virket lokkende, var det vanskelig å ta seg til Silkeborg. Veiene var stadig dårlige og jernbanen til byen ennå ikke anlagt. Drewsen måtte selv betale underskuddet i driften – år etter år. Men i 1874, samme år som Drewsen døde, snudde tendensen og økonomien ble bedre. Turismen fikk et oppsving, og i 1880-årene gikk det så det suste! Snart måtte de anskaffe en pram med baldakin, rormann og plass til 70 passasjerer – denne ble slept etter en fullstappet «Hjejlen». Og så kom det flere båter: «Ternen» (1896), «Maagen» (1902), «Hejren» (1907) og «Falken» (1920).

En av «Hjejlen»s første kapteiner var Niels Quitzau. Han var ikke utdannet navigatør, men så dyktig at marinens offiserer ble anbefalt å ta en tur til Silkeborg for å lære hvordan man anløper en kai! Kapteinen var dog ikke spesielt selvhøytidelig, men sto ved roret gjerne iført tøfler og hatt.

«Hjejlen» var opprinnelig uten



Hjejlen på vei over Kattegat i 1861.



Chiefen har ståhøyde under maskincasingen.

overbygning. Styreposisjonen var helt akterut, og skipperen måtte rope sine kommandoer til en lettmatros som sto over maskinrommet midtskips, matrosen gjentok ordren ved å rope ned til maskinfolkene.

I 1899 kom de første plateskiftene, «Hjejlen» ble bygget om og maskinen grundig overhaldt av Burmeister & Wain. I 1943 ble veivakslingen skiftet, noen lagre er byttet i årenes løp, ellers er alle maskinens deler fra 1861 intakte. I 1900 fikk maskinen ny omstyring og maskintelegraf. Styreposisjonen ble flyttet framover, og 36 år senere kom det et skikkelig styrehus på plass. Skovlekassene er byttet et par ganger, deler av kjø, spant og plater ved 4 anledninger. Kjelen er skiftet 4 ganger, senest i 2015 – da ble det også montert elektrisk forvarming.

Dagens skipper, Steen Pedersen, har

gravd mye i båtens og rederiets historie, og har mye kunnskap om fartøyet. Han seiler i sommerhalvåret og driver sitt malerfirma om vinteren i tillegg til vedlikeholdsarbeid på Hjejleselskabets flåte. Steen seiler på dispensasjon fra Søfartsstyrelsen («Sjøfartsdirektoratet») med papirer som gjelder kun i rederiets fartsområde på Silkeborgsjøene og med den fartstiden han oppnår der. Men her er det lokalkunnskapen som teller! Hundrevis av fritidsbåter og et mylder av kanoer og kajaker, samt et dusin andre turistbåter skal dele plassen på sjøene og ikke minst i de trange innsnevringene i Gudenåen. Det gir noen helt spesielle utfordringer med en hjuldampner som må ha god styrefart og er over 6 meter bred. Anløpskaiene er små og krever fin-navigering. Styrmann og billettør John Clemmensen opplyser at seilasen krever godt samarbeid med



Et vakkert fartøy. Eleganse både i eksteriør og interiør.

småbåtene, men det går bra – selv om det har vært noen mindre uhell.

Maskinbesetning er chief Jørgen Stenholt Hansen og fyrbøter Johannes Fredslund Sørensen (også dekksmann og ølmann). Hansen seiler på dispensasjon. Han er ingeniør i vegvesenet, men har 22 års fartstid på damperen. Maskinrommet er litt høyere enn hoveddekket og med koøyer slik at maskinfolkene kan følge med på hvor båten befinner seg. Men selv om de kjenner rutinene på anløpsplassene lar de seg ikke friste til å foreta seg noe før skipper melder på telegraf. Det skal imidlertid ha skjedd et par ganger – og da tramper skipperen kraftig i styrehusdørken for å signalisere sin frustrasjon! Telegraf har ikke svarfunksjon. «Hjejlen» fyres med kull fra Polen, men chiefen er ikke tilfreds med kvaliteten og ønsker seg norsk kull fra Svalbard. Forbruket er

50 tonn pr. år. Kullbaksene ligger på begge sider av kjelen aktenfor maskinen og det er kun en fyrgang. Arbeidsforholdene i maskinrommet er trange, og temperaturen kan på varme sommerdager komme opp i 70 grader C! Det er strøm om bord, men kun til VHF og nødlys. Strømforsyningen kommer fra batterier som lades av solcellepaneler på styrehustaket og landstrøm. Lanternene er parafinlyt og kun på plass når det er nødvendig - av frykt for tyveri.

«Hjejlen» driftes av Hjejleselskabet A/S sammen med 8 andre fartøyer. Ser man bort fra den nyeste båten (1996), har flåten en gjennomsnittsalder på ca 100 år! Selskapet får ingen offentlig støtte, men leier en liten verkstedsbygning med tilhørende slipp av kommunen for kr 1,- pr år. Inntjeningen er som forventet svært avhengig av sommerværet, driften går noenlunde i

balanse. Sesongen for hele flåten er mai – september. Men det er ikke bare kalde regnværsdager som begrenser passasjer-tilgangen. Er sommeren for varm – ja da søker turistene ut til strendene ved havet. Skipper Pedersen og administrasjonen forteller at det går ganske greit å skaffe kvalifisert mannskap, men at fartstid og kompetanse kan være en utfordring, spesielt i maskinen. «Søfartsstyrelsen» ser imidlertid ut til å ha en pragmatisk tilnærming, og dispensasjoner gis.

«Historisk Monument» innebærer at endringer og reparasjoner skal skje etter antikvarisk rette prinsipper og metoder. «Hjejlen» har aldri mottatt offentlig støtte, og derfor har den kommersielle driften krevd at båten gjennom årenes løp er tilpasset behov og blitt «forbe-

dret» – men dog på en respektfull måte. Båten vil nok aldri igjen framstå slik den ble bygget, men den nye statusen vil forhåpentligvis sikre at den unike kulturhistorie fartøyet bærer med seg blir ytterligere styrket. På kaia i Silkeborg, på Hjejlekontoret og om bord på damperen kunne vi konstatere både en god optimisme og noe skepsis – «Hjejlen» vil bestå, men vil det komme bevilgninger som kan ivareta båten som et fartøyvernprosjekt?

«Hjejlen» er et gedigent kultursymbol. Et ikon som formidler identitet, historie, opplevelse. Det har båten så langt gjort i 154 år i kommersiell drift. Silkeborg, regionen og hele Danmark må nå sørge for at fartøyet seiler videre uten værforbehold i budsjettene og med høy prioritet for fartøyvern i planene.



Elegant salonginteriør.

FORENINGENE BAK BLADET

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-ih@online.no
Leder: Per-Inge Høiberg, tlf. 951 25 070

Vestfoldmuseene IKS

avd. Sandefjordmuseene
c/o Color Line Marine
v/ Per Olaf Larsen
Leif Weldings vei 6, 3202 Sandefjord

Stiftelsen D/S Stord I

Daglig leder: Harald Kvinge,
Tlf: 905 88 708 / 53 41 52 14

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

AS Oplandske Dampskibsselskap

v/ Bjørn Blichfeldt
Postboks 230, 2802 Gjøvik
www.skibladner.no
skibladner@skibladner.no



Omslagsbildene:

Forsidebildet: Her ligger «Hansteen» ved Fosenkaia i Trondheim. Dette var også båtens kaiplass da den et par år omkring forrige århundreskifte gikk i rutefart på Trondheimsfjorden. Nå er det veteranbåter som dominerer området. Foto: Foreningen Gamle Dampen.

Baksidebildet: På baksiden ser vi «Stavenes» klar for utdocking i januar. Utenfor dokkporten venter «Statsraad Lehmkuhl» på tur, deretter skal visstnok «Følgefonn» inn. Det er ikke bare båtene som er veteraner. Det er også dokken. Den er bygget i 1872 ved det som senere ble Laxevaag Maskin og Jernskibsbyggeri og som nå heter Noryards BMV Laksevåg. Både «Stord I» og «Hestmanden» ble bygget her. Øyvind Konglevoll har tatt bildet.