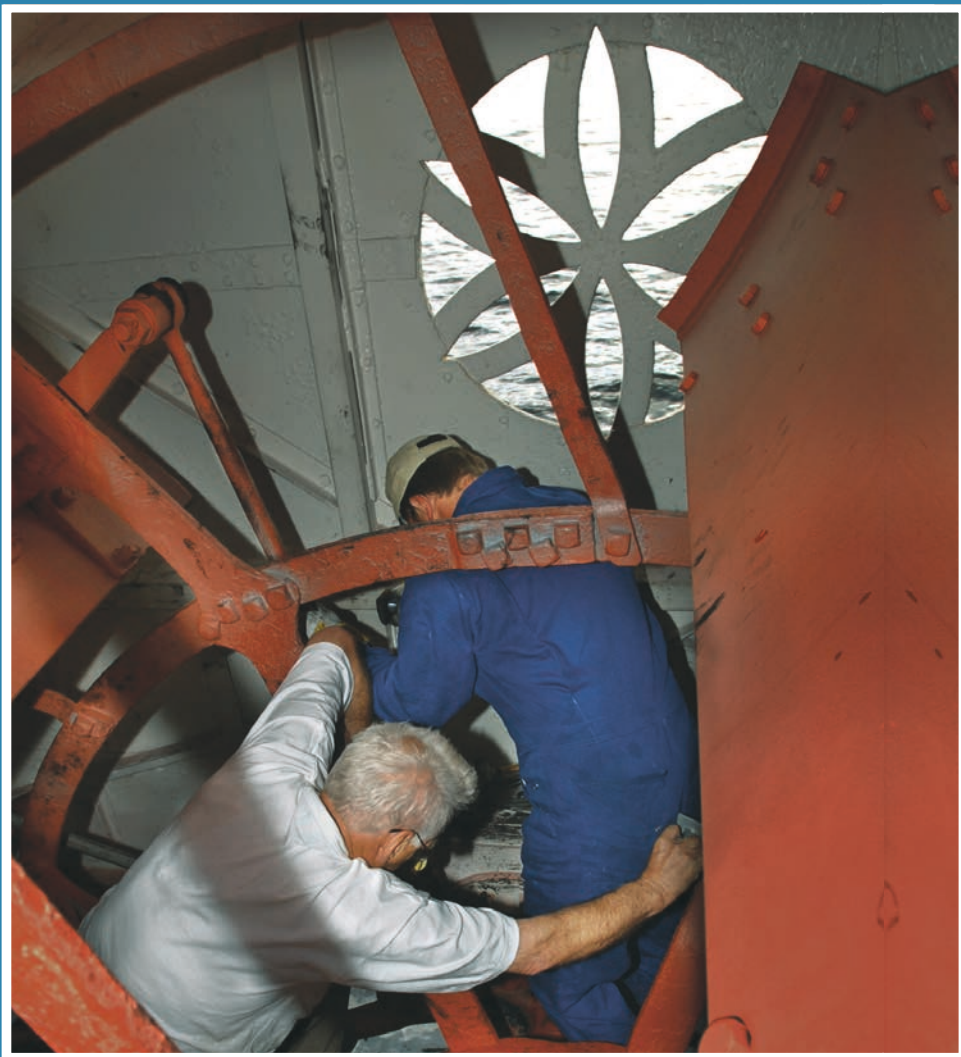


DAMPSKIBS

P O S T E N



TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 106 | 2/2016

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

14. september 2016



Opplag: 2610
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar



8



11



17



22

INNHold

4	Leiaren har ordet
8	Hyllest til en 160 år gammel dame
11	Historisk mange vil restaurere
14	Dampmaskin til «Rogaland»
17	Hvordan ødelegge et bevaringsprosjekt
22	Immateriell kulturarv
25	Strengere krav til mannskaper
29	Vår tekniske infrastruktur
32	Kadettar til veteranskip
34	Maskin og kjele på «Hestmanden»
36	Hyllest til maskinisten
39	Engøyholmen
42	Kysten rundt

Velkommen til et nytt nummer av Dampskibsposten. Vi håper alle våre lesere kan finne noe av interesse. Stoffvalget denne gangen vender seg kanskje mer ut fra vår snevre krets enn vanlig. Selvfølgelig har vi stoff om det som foregår innen vårt miljø, men også om instanser som setter rammer for vår virksomhet, noen på en positiv måte, andre mer negativt enn vi ønsker. Vi kan kritisere dem som ikke handler i vår favør, men vi må også forstå de rammer og forutsetninger de har, og som ligger til grunn for deres avgjørelser. God lesning.

Leiaren har ordet

Vågen i Bergen var rutebåtane sin hovudstad. Frå 1850 og seinare vart den til eit knutepunkt for dampskipsruter, som knytte byen saman med resten av fylket og også med heile norskekysten.

Av Tor Bjørgaas, Nordhordland veteranbåtlag

Ruter vart oppretta til områda i sør, Midthordland og langruter til Sunnhordland og på Hardangerfjorden like til Odda. Langrutene nordover til Sogn og Fjordane kom i gang i 1858 og til dei næraste områda Askøy, Øygarden og Nordhordland omtrent på den same tida. Etterkvart vart det 45 rutebåtar som hadde Bergen som heimstad. I tillegg til desse kom det også dampskipsruter i den ytre leia til Haugesund, Natrruta til Stavanger, Kysruta til Oslo og Hurtigruta som gjekk like til Kirkenes. Vågen i Bergen var ei travel hamn, med rutebåtar som kom og gjekk.

Dampbåtane vart etterkvart erstatta av nyare motoriserte rutebåtar og reisetida vart korta inn, men utviklinga stoppa ikkje opp med det. Dei konvensjonelle rutebåtane vart avløyste av hurtigbåtar. Dei første var hydrofoilbåtar,

deretter med kanonbåtskrog og tilslutt kom to-skrogsbåtane, catamaranane.

Paralellt med dette vart det bygt vegar og oppretta ferjeruter som knytte vegane saman. Utviklinga gjekk vidare og mange ferjestrekningar vart avløyste av bruer. På 70-talet forsvann dei siste av dei konvensjonelle rutebåtane frå Bergen havn.

Postkortet viser Vågen i overgangen mellom 1950- og 1960-talet. Ved Bryggen låg båtane til Indre Nordhordland Dampbåtlag, INDL, og «Bruvik» er på veg til kai. Innerst i hopen ved Rundetårnet ligg «Hosanger 1», som var den aller første sjøbussen i Bergen. Begge var bygde ved Glommens Mek. Verkstad i Fredrikstad, i 1949 og 1939.

Øygardsbåtane, Ø-B, hadde sin plass ved Torgutstikkaren. Innerst ligg «Øygar», så «Vestgar», ytterst på vestsida «Hernar» og innerst «Blomvaag».



Båtane til Bergen Nordhordland Trafikklag, BNT, låg ved Blomstertorget og Strandkaien. Vi ser to av fjordbussane ved Blomstertorget og eit dampskip, truleg «Alversund», ved Strandkaien. Der ligg også «Melanddrott» og «Seimstrand». Ute ved Holbergskaien hadde Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap, HSD, sin plass og her ligg dei to store langruteskipa, «Hardangerfjord» og «Sunnhordland». Ved Petane- og Nykirkekaien hadde Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane, FSF, sin plass og her ligg «Nordfjord 1». Dette skipet var bygt i 1915 og var eit dampskip med ekstra flotte linjer.

Med den store flåten av rutebåtar som tilhørde HSD og FSF, hadde begge selskapa det trøgt med kaiplass i Bergen og det skjedde stadig kaiutbygging på 1950- og 1960-talet, slik at begge selskapa fekk meir plass og betre plass til lastehandteringa. Trafikken vart overført frå sjø til land på 70-talet, dermed vart rutebåttrafikken på

Vågen redusert og tilslutt var det berre snøggbåtane att. Desse fekk kaiplass ved Strandkaien, der det vart bygt ein terminalbygning. All aktiviteten med godshandteringa forsvann også og det vart veldig stille i og rundt Vågen. Hurtigruta flytta og fekk kaiplass og terminalbygg på Nøstet.

Blomstringstid for gamle rutebåtar

På 60-talet forsvann dei siste damprutebåtane. Det vart gjort eit forsøk på å ta vare på «Oster» i 1964, men dette lukkast ikkje. Hadde dette lukkast, så ville «Oster» ha blitt den første bevarte sjøgående rutebåten i Noreg!

For «Manger» og «Alversund» var det slutt i 1965. Det siste dampruteskipet som då var igjen i Bergen var «Fanaraaken», bygt i 1937, som gjekk i langrutene mellom Bergen og Sogn og Fjordane. På slutten av 1960-åra fekk Fylkesbaatane gjort ein grundig gjennomgang av tilstanden på «Fanaraaken» for å vurdere om skipet kunne

vera eigna for turistrute. Tilstanden på skipet var god, men Fylkestinget i Sogn og Fjordane torde ikkje å satsa på noko slikt. I 1972 vart skipet selt til Hellas, der det sokk alt i det første vinteropp-laget.

I Oslo låg losjiskipet «O. T. Moe», tidlegare «Stord», tilhøyrande HSD i Bergen. Dette skipet stod i fare for å bli til spiker, men Norsk Veteransklubb klarte å redde det. Seinare vart skipet overtatt av det nystifta Veteransklaget Fjordabåten og slept vestover. Målet for prosjektet var at «Stord» skulle gjen-nopptå som dampskip, slik det var i åra mellom 1913 og 1947.

Ein damptankar, C 609 (F), vart funnen intakt i Skottland og kjøpt av Veteransklaget Fjordabåten. Tankaren kryssa Nordsjøen for eiga maskin og dampmaskineriet vart flytta ombord i «Stord I».

I 1987 gjekk «Stord I» på presenta-sjonstur til Sunnhordland og vart vist fram i Leirvik og andre stader i det gamle ruteområdet sitt. Der vart ho motte-ken med opne armar. Diverre oppstod det ein brann om bord på returreisa til Bergen, med fatale konsekvensar då det aller meste av det brennbare om bord gjekk opp i røyk. Dette vart eit hardt slag for medlemne i Veteransklaget Fjordabåten.

Det vart bestemt at skipet skulle gjenoppbyggjast, men dette ville ta tid og kosta mykje pengar og mange dug-nadstimar. Utan forkleinselse for nokon annan må Kåre Taule, som døde i fjor, nevast. Han var sjølv grunnfjellet i gjenoppbygginga av «Stord I».

I 1988 vart rutebåten «Granvin», som tilhøyrde Olav Linga i Folkedal,

avterert til salgs. «Granvin» var i mange år eigd av HSD, men vart selt til Olav Linga i 1970 og HSD leiga båten til ru-tefart i indre Hardanger fram til 1986. Veteransklaget Fjordabåten kjøpte «Granvin», for å hindre at laget skulle smuldre opp mens medlemne venta på gjenoppbygginga av «Stord I».

I 1994 kom «Midthordland» attende til Bergen. Skipet vart selt på slutten av 60-talet og hadde hatt ein omflakkande tilvære før det vart heimkjøpt. I 1990 vart «Kiloran», tidlegare «Alversund», heimkjøpt av det nystifta Nordhordland Veteranbåtlag. Det viste seg at dette skroget var for dårleg til å restaurere og det endte som spiker. I 1994 kom «Bruvik» heim frå Finland der skipet hadde segla på innsjøar frå 1979. I 1995 vart «Vaka», tidlegare «Oster», avterert til salgs og det vart gjort eit nytt forsøk på å berga sjølvaste Gamle Dampen. Det viste seg at tida hadde modnast for eit slikt prosjekt. Mange meinte at songen «Dar kjem Dampen» hadde klart å hal-de liv i minnet om «Oster». I NHVL er me stor takk skuldige både til døveprest Ragnvald Hammer som skreiv songen og til Ivar Medaas som sette tone til og framførte songen.

På årsmøtet i Nordhordland Ve-teranbåtlag i februar i 1996, vart det gjort eit samrøystes vedtak om å kjøpe «Vaka» og restaurere skipet attende til d/s «Oster», slik skipet var i 1964. Skipet vart overteke ved Shetlands-Larsens Brygge på kvinnedagen i 1996, med nær 300 frammøtte. Stemninga var god, sjølv vergudane gleda seg over heimkomsten og viste det med ei strå-lande sol. Etter at alle formalitetane var på plass, sette «Gamle Oster» kursen

for Bjørsvik i Osterfjorden. Restaureringa fekk litt etter litt god oppslutnad og målet vart at «Oster» skulle vera høgdepunktet under opninga av veteranbåstevnet Nordsteam 2000. Takka vera stor innsats i Dåfjorden, både av verkstaden og alle dei mange medlemmane som stilte opp, så heldt tidsplanen akkurat, utan marginar. Den 3. august 2000 seig «Oster» sakte inn på Vågen og vart tatt imot av omlag 40 000 menneske. Mange av desse måtte tørke ei tåre eller to! I 2005 vart «Oster» erklært for å vera ferdig restaurert. I 2005 stod «Stord I» opp som Fugl Fønix frå asken. Skipet kom for eiga maskin inn til opninga av Nordsteam 2005 og vart motteken med opne armar!

I nabofylket Sogn og Fjordane vart dei to tidlegare rutebåtane til FSF, «Atløy» og «Stavenes», heimkjøpte i 1981 og 1991. «Atløy» fekk base i Florø og var intakt, mens «Stavenes» hadde blitt ribba for utstyr i England. Diverre stoppa prosjektet opp og forfallet skjedde raskt. «Stavenes» vart slept til Bergen for å visast fram på Nordsteam 2005. Etterpå vart Veteranskiplaget Stavenes reorganisert og «Stavenes» slept til Dåfjorden for restaurering. Planen er at skuta skal koma i fart i løpet av 2016.

Øygardsbåtane sitt flaggskip frå 1957, «Vestgar» vart heimkjøpt i 2007. Skipet har heimhavn i Solsvik, i det gamle ruteområdet.

Vegen vidare

Ved å kjøpa heimatt desse gamle båtane har klubbane tatt på seg eit ansvar for at båtane blir sikra inn i den overskuelige framtida, slik at prosjekta ikkje endar som døgnfloger. Det er ikkje å koma

utenom at dei aktive blir eldre år for år og nyrekrutteringa går saktare enn kva som kunne vera ønskjeleg. Dette er ein felles skjebne for veteranbåtklubbane, der drifta og vedlikehaldet av båtane skjer med dugnadsinnsats. No og då dukkar det opp interesserte «ungdomar i femtiåralderen» og desse må bli tatt imot på ein slik måte at dei finn seg til rette i miljøet og blir verande. Veteranbåtmiljøet har vakse med nye prosjekt ei siste 20 - 30 åra, og det er ekstra gildt å møta folk frå dei andre klubbane på samlingar som Nordsteam og Fjordsteam. Høgdepunktet var Grunnlovskonvoen i 2014, der over 300 fartøy, med stort og smått, møttes i Oslo.

Det siste året vart dei økonomiske rammene til Fartøyvern auka, slik at Riksantikvaren i år har 100 millionar kroner til fordeling på veteranbåtflåten.

Den nye kvalifikasjonsforskriften vil tre i kraft frå komande nyttår. Dei maritime sertifikatane skal oppgraderast og kandidatane må gjennomgå kurs. Dette medfører ei betydeleg utgift for klubbane.

Det har i dei siste åra blitt drøfta i Norsk Forening for Fartøyvern, NFF, om at det burde forhandlast fram ei overgangsordning for seniorane, dvs. dei med alder på 70+. Dette endte berre som prat og resultatet kan bli at mange seniorar kan bli «avskilta» for tidleg. Mange av dei som er i denne aldersgruppa har hatt sertifikat i fleire tiår og har mykje erfaring og kompetanse. Det vil vera veldig synd om båtar blir liggjande ved kai på grunn av mangel på sertifisert navigatør. STCW-konvensjonen kan bli ein høg pris å betale for veteranbåtane som seglar i den aller næraste nærfarten. Med litt velvilje frå myndighetene burde det vera mogeleg å gje dispensasjon til gruppa 70+ !

Hyllest til en 160 år gammel dame

I sjømannskirken i London har de to skipsmodeller. Den ene er kirkeskipet som henger i taket, den andre, som står lenger bak i kirken, er «Skibladner». Ingen andre av våre veteranskip har en slik posisjon.

Av Bjørn Blichfeldt. Bilder: Oplandske Dampskibsselskap v/ Brynjar Eidstuen

Den 2. august er det 160 år siden DS «Skibladner» ble sjøsatt. Dette skal feires. Helt siden det kom gode veier og ikke minst jernbane nord for Eidsvold så har det vært utfordrende å drive AS Oplandske Dampskibsselskap. Som direksjonsformann og dermed leder for selskapet i 20 år og kjenner jeg godt til de utfordringer som selskapet og båten står ovenfor. Stadig større krav fra myndigheter og nye krav og ønsker fra markedet gjør hverdagen stadig vanskeligere. Men at «Skibladner» skal seile, er det ingen tvil om.

Selskapet er et aksjeselskap som faktisk er enda eldre enn båten og er et stykke kulturhistorie i seg selv. Hvis du innehar et aksjebrev fra AS Oplandske Dampskibsselskap så er det faktisk et gyldig aksjebrev. Sørger du for transport over til ditt eget navn - noe man kan gjøre på selska-

pets kontor - så kan du møte på generalforsamlingen og avgi din stemme når direksjonen skal velges. Tidligere ville et slikt aksjebrev gitt gratis tur med mat og drikke. Aksjeeieren måtte da ha med seg aksjebrevet og vise det frem for billettøren. Derfor er de fleste aksjebrevene brettet både en og flere ganger. Gjennom foreningen for scripofili (de som samler på aksjebrev og verdipapirer) hender det en gang i blant at aksjebrev fra ODS legges fram for salg. De er ofte svært slitte og godt brukt. Men gjennom 20 års Skibladnerarbeid har jeg bare en gang sett et av de gamle aksjebrevene som ikke er brettet og slitt. Det hadde ligget urørt på en kistebunn siden det ble kjøpt. Et slikt aksjebrev kan man få flere tusen kroner betalt for hvis man er villig til å selge det.

Vi har laget et spennende jubileums-



Klar for sjøsetting etter vårpuss på slippen på Minnesund, samme sted som båten ble bygget for 160 år siden.

program og gleder oss til vi igjen skal ta imot hyggelige passasjerer i jubileumssesongen. Det blir Glajazz-turer, jubileumscruise, historiske gårdsreiser, konsertcruise, afternoon tea, heldags-turer til Eidsvoldsbygningen, akevitt-cruise, middelaldercruise og mye mer.

At NRK skal lage egne sendinger fra båten og anløpsstedene gjennom hele uke 28 er noe vi ser fram imot. Dette blir en produksjon minutt for minutt og sendinger fra flere anløpssteder rundt Mjøsa.

Dette gir oss en del praktiske utfordringer samt også økonomiske konsekvenser, men månen til markedsføring er det vanskelig å få. Dette vil vi ha stor glede av også i kommende år. Det er vanskelig å si hvor mye en slik markedsføring er verd, men her forventer vi virkelig valuta for pengene. «Skibladner» har hatt mange vanskelige år hva økonomi angår - og det er nok en

«Skibladner» ble bygget på Minnesund av Motala Verksted i Sverige i 1854 - 1856. Ombygget av Akers Mek. Verksted i 1888. Forlenget 20 fot, ny dampmaskin (trippel ekspansjon som yter 606 hk) og nye kjeler. Samme maskin i dag, men nye kjeler i 1983. Lengde: 165 fot, bredde 16,5 fot, dybde: 5,5 fot.

Tidlig på 1990-tallet ble det utført store restaureringsarbeider, med Hardanger fartøyvernsenter som en viktig bidragsyter.

god stund til vi kan puste ut og si at økonomien er sikret - men med aktive kommuner, fylkeskommuner og andre offentlige støtteordninger er vi sikre på at vi skal kunne holde dampen oppe.

«Skibladner»s venner er landets tredje største museums-venneforening. De gjør en fantastisk innsats som er med på å holde «Skibladner» i rutetrafikk på Mjøsa.

Vi er verdens eldste rutegående hjul-

damper og det er derfor viktig for oss å gå i rute. Vi ønsker ikke å være en charterbåt for de få, men et reelt tilbud til de mange.

Mange er opptatt av «Skibladner» og mange ønsker å støtte vårt arbeid på forskjellig vis. I år har vi fått en henvendelse fra Sydney i Australia. En enke etter en modellbygger har gitt oss en fantastisk gave. En mer enn to meter lang modell av «Skibladner». Hun og hennes avdøde mann besøkte Norge for en god del år tilbake. De ble forelsket i «Skibladner» og noen år senere bestemte mannen seg for å bygge en modell av båten. Han har brukt over 11 år på å lage den og enken har nå gitt den til «Skibladner». For å få den fra Australia til Norge har den fått skyss med en fraktbåt og vært på en stor båtreise. Til Amerika, gjennom Panamakanalen og etter noen turer hit og dit kom den til Tyskland. Der ble modellen lastet over på en annen båt og kom til Gøteborg på begynnelsen av 2016. Når dette le-

ses har den sannsynligvis ankret opp på rederiets kontor på Gjøvik. Imidlertid er modellen så stor at det ikke er permanent plass til den på Skibladnerkontoret. Kanskje en vestibyle i et av rådhusene rundt Mjøsa kan ha den på utstilling en periode?

I underkant av 20.000 passasjerer tar en Skibladnertur hver sommer. I jubileumsåret bør det være noen fler, uavhengig av været.

I disse dager er vårpussen i full gang. Kapteinsdekket får ny seilduk og mange små og store restaurerings- og vedlikeholdsoppgaver skal gjennomføres før sesongstart. Og så: i slutten av mai måned er vi klare for den spennende jubileumssesongen.

Jeg pleier å si at hvis bare 10% av alle de som hvert år sier at: i år skal jeg virkelig gjøre alvor av det og ta en Skibladnertur, gjør alvor av det, så vil vi få en fantastisk sesong. Derfor: Gjør alvor av det, ta en Skibladnertur i jubileumssesongen.



Liggende ratt for omkastningen.

Historisk mange vil restaurere

Kulturminnefondet er Klima- og miljødepartementets viktigste virkemiddel for bevaring av privateide kulturminner. Stortingets bevilgning til Kulturminnefondet har fått en markant økning de to siste årene. Det gjør det mulig å redde langt flere kulturminner fra forfall og ødeleggelse.

Av Simen Bjørgen, direktør i Kulturminnefondet

Siden Kulturminnefondet ble opprettet i 2003, er det nå gitt økonomisk støtte til istandsetting av 3000 kulturminner. I den siste brukerundersøkelsen vi har gjennomført sier 4 av 5 eiere at det aldri ville gått i gang med prosjektet, uten denne økonomiske støtten fra fondet. I mange tilfeller ville sluttresultatet da blitt at kulturminnet hadde falt sammen. Eller det flytende kulturminnet hadde sunket.

Bakgrunnen for etableringen av Kulturminnefondet var at de mange frivillige kreftene så behov for en annen type tilskuddsordning enn det som inntil da eksisterte. Fokuset ble rettet mot de «ikke fredede» objektene – hverdagens kulturminner. Kulturminnefondet ble etablert som en rendyrket tilskuddsordning og et lavterskeltilbud for private eiere av verneverdige kulturminner.

Private eiere står fortsatt for den daglige forvaltningen av de aller fleste kulturminner og kulturmiljøer, og fikk med Kulturminnefondet enda større mulighet til å ta vare på og utvikle disse. Vi anslår i dag at Kulturminnefondets midler har utløst innsats fra privatpersoner, næringsliv og andre på godt over 2,0 milliarder kroner i styrket verneinnsats.

Kystkulturen har alltid vært sentralt satsingsområde for Kulturminnefondet. Dette i form av økonomisk tilskudd til fartøyer, båter, brygger, bygninger og båtbyggerier.

Støtten som de private eierne får fra fondet dekker sjelden hele restaureringen, men er den utløsende årsak til at eierne velger å gå i gang med bevaring i stedet for å rive. Kulturminnene våre er ikke fornybare ressurser. Jeg tror fremtiden vil takke oss for alle kulturminner vi

klarer å ta vare på. Et gjennomsnittlig tilskudd er på 173 000 kroner. Beregninger viser at verdien av arbeidet som støtten utløser, er tre ganger så stor. Dette viser med all tydelighet hvor viktig denne tilskuddsordningen er for private eiere.

På tre år har antall søknader til Norsk kulturminnefond doblet seg. Da årets søknadsfrist for støtte til restaurering av kulturminner gikk ut hadde Kulturminnefondet fått inn 902 søknader fra hele landet. Det er 14 prosent flere enn i fjor og 43 prosent flere enn for to år siden. Når det er så mange eiere som vil restaurere sine kulturminner, er det veldig gledelig. Når bevilgningene fra Staten også øker, betyr det at vi kan hjelpe flere eiere med sine prosjekter.

Det har blitt «trendy» å ta vare på gamle fartøy. Overalt møter jeg eiere som er stolte over å ha bidratt til å ta med noe av historien inn i framtida.

Dampskipet «Stord I» ble bygget for

Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap i 1913 og gikk i rutefart fram til 1969. Etter en brann, omfattende restaureringsarbeid og 22 millioner kroner er skipet igjen i fart. Nærmere 1,5 millioner har kommet fra Kulturminnefondet.

Skipet brukes nå til charter og forhåndsannonserte turer som er åpne for alle, fra mai til september. Det er et populært tilbud. Mange besteforeldre tar med barnebarn på en historisk reise tilbake i tiden. Etter krigen ble det satt inn to dieselmotorer, men etter restaureringen er skipet er nå slik det så ut i 1931, med trippel dampmaskin.

«Stord I» går nå kun på damp. Til sommeren blir den del av en temareise som heter «Som å reise i gamle dager», der turen går med dampbåt, damptog og veteranbuss. En rekke fartøy som eies av medlemsforeningene bak Dampskibsposten har også fått tilskudd fra Kulturminnefondet.



Den største tildelingen til fartøyvern i år gikk til motorkutteren «Glimt II» fra Bø i Vesterålen. Den fikk 200 000 til en omfattende restaurering som har gått over flere år. Bildet viser båten i hallen ved Samhold Slip ved Alsvåg i Øksnes kommune. Båten er bygget i 1933, mens motoren er fire år eldre. Foto: Samhold Slip

Dette er eksempler på engasjerte eiere som lykkes i å ivareta kulturhistoriske verdier. Det resulterer ofte i bærekraftig næringsutvikling som gir lønnsomhet og dermed muligheter for å holde kulturminnet i stand også i fremtiden. Gjennom målrettet og systematisk arbeid har hele kulturminneforvaltningen lagt vekt på «vern gjennom bruk» da dette er den beste forvaltningen av kulturminnene.

Satsingen på kulturminner som ressurs bidrar til en positiv utvikling av byer, tettsteder og lokalsamfunn over hele landet. Stortinget er i statsbudsjettet for 2016 spesielt opptatt av at kulturminneforvaltningen skal legge til rette for at eiere og andre aktører kan drive næringsutvikling i tilknytning til kulturminnene som blir satt i stand.

Uten den frivillige sektoren ville landet vårt mistet langt flere kulturminner. Derfor mener jeg det er viktig både å takke og anerkjenne den store innsatsen

som hvert år gjøres av de frivillige.

Hvert år blir flere hundre forfalne kulturminner forvandlet til moderne kontorer, overnattingssteder, serveringssteder, forretningslokaler, kulturlokaler, oppgraderte turstier, flytende båter og malende møller. Bevaringen skjer faktisk gjennom at det legges et grunnlag for fremtidig verdiskaping.

Gjennom bevaring, gjenbruk og ny bruk av eksisterende bygningsmasse kan vi også bidra til å redusere energiforbruket og dermed den negative påvirkningen et endret klima vil ha for kulturminnene.

Lite utskifting og stor gjenbruk av opprinnelige bygningsdeler blir i de fleste tilfellene høyt verdsatt ved restaurering av alle typer kulturminner. Det viser seg å være av verdi både for kulturminnet og miljøet. Vi kan derfor slå fast at kulturvern er god miljøvern. Ved å redde flere kulturminner, gjør vi også en stor innsats for miljøet.



«Blomøy» har fått 70 000 kroner fra Kulturminnefondet i år for å skifte kjølen. Båten eies av Salten veteranbåtlag i Røsvik i Sørfold, som også eier «Bolga». Bildet er fra vårpussen i fjor, da begge båtene ble tatt over Vestfjorden til slippen i Ballstad. Det er «Blomøy» vi ser til venstre. Foto: via Lofotliv

Dampmaskin til «Rogaland»

En dampmaskin kan være så mangt. Gjennom den om lag 150 år lange perioden den var i bruk til fremdrift av skip skjedde en stor utvikling.

Et av de siste trinnene var tvillingcompoundmaskinen, som vi kan lese om her.

Av Torstein Randa. Foto: Sigurd Jansen

Da D/S «Rogaland» blei bygget var dampmaskin nesten enerådende i skip av denne størrelsen. Dampmaskiner er forholdsvis dyre i drift, men de blei kontinuerlig utviklet, så de blei stadig mer økonomiske.

De første dampmaskinene var med en sylinder og utnyttet dampen dårlig. Så blei det utviklet en tosylindret type med en liten høytrykksylinder som fikk dampen først og som i neste takt slapp dampen over i den noe større lavtrykksylinderen. Disse blei kalt Compound-maskiner. En ulempe med disse var at veivene måtte stå i 90 grader på hverandre for å kunne startes uten å risikere at de sto på dødpunkt, derfor kunne ikke dampen utnyttes maksimalt her heller. Trippel ekspansjonsmaskinen blei utviklet på slutten 1800 tallet. Denne hadde tre sylindre av forskjellig diameter hvor

dampens ekspansjon blei utnyttet i tre trinn. Dette var den klart vanligste skipsdampmaskinen.

I 1920 årene blei det konstruert en 4 sylindret maskin i Tyskland som blei kjent som Lenz maskin. Disse blei kalt dobbel compound maskin, og hadde to høytrykksylindre av lik diameter og to lavtrykk av noe større diameter. Her var veivinkelen mellom høy og lavtrykksylinder 180 grader og da kunne dampen utnyttes maksimalt, og så blei veivinkelen mellom de to sylindreparene satt til 90 grader, dermed blei den manøverdiktig.

Stavangerske fikk sitt første nybygde skip for hurtigruten Bergen – Kirkenes bygget i Tyskland ved Dansiger Verft i 1927. Denne fikk Lenz dobbel compound maskin, og da rederiet skulle kontrahere to litt mindre båter for Kysthurtigruten



Slik ser dampmotoren ut nå, midlertidig lagret på Bredalsholmen

Bergen – Stavanger – Oslo, blei det valgt samme verft og langt på vei lik utrustning. Nå klarte Stavanger kommune å påvirke handelen slik at det ene skipet skulle bygges ved Stavanger støberi & dokk. Dette verftet bygget også dampmaskiner, men det var bare tripelmaskiner, og her skulle det være det mest moderne som kunne skaffes. Lenz maskinen blei bygget på lisens ved Nyland verksted Oslo.

Under totalhavariet i Bergen 20. april i 1944 må denne maskinen ha fått en uopprettelig skade, for etter re-

parasjonen hadde «Rogaland» en tripelmaskin noen få år, før dieselmotoren blei innsatt.

Etter krigen var det som kjent stor mangel på tonnasje, det var derfor det i det hele tatt var aktuelt å sette i stand et vrak som båten jo var. Maskineri var det like vanskelig med, så vi må tro det blei tatt det en kunne få fatt i, og denne dampmaskinen var kanskje ikke i så god stand, ettersom den blei skiftet ut så snart det lot seg skaffe et bedre maskineri. «Rogaland» var utstyrt med to røkrørskjeler av såkalt skotsk type,

sannsynligvis bygget på Stavanger støberi & dokk. Disse sto der generatorene og bunkerstankene er idag. De var kullfyrte, fyrgangene vendte forover og fyrbøterne hadde egen nedgang til fyrdørken.

Etter at dieselmotoren var installert brukte båten ennå damp til drift av vinsjer, ankerspill og styremaskin, så den ene kjelen blei brukt som donkeykjel, sannsynligvis ombygd til oljefyr. Den andre kjelen kan ha blitt omgjort til bunkerstank, men det er usikkert.

Som «Stauper» blei båten ombygd til sandblåsingsstasjon. Da blei kjelene fjernet, i likhet med rigg og vinsjer, og det blei satt inn 6 Scania dieselmotorer, 5 for drift av kompressorer og en for generator. Jeg går ut fra at dagens bunkerstanker også kom inn da. Det lille dampbehovet som var, blei nå erstattet av trykkluft fra kompresorene.

Da «Rogaland» blei kjøpt tilbake til Stavanger 1989 blei det vedtatt at båten skulle restaureres til utgaven som nybygg. Det var den epoken som var best dokumentert, og det var da den virkelig var en stasbåt. Riksantikvaren mente imidlertid at båten burde vise hvordan forholdene var etter krigen. Skulle den øvre spisesalen bygges opp og styrehuset løftes et dekk opp, så måtte den og ha dampmaskin, og det ville være vanskelig å få tak i en passelig sådan. Men så, høsten 1998 dukket det opp, av alle steder, i «Båtbørsen» en tidligere russisk damptråler med en 800 hk maskin, bygget i Polen så sent som i 1960. Dette var en såkalt Fredrikstad dampmotor.

Det som var spesielt med Lenz maskinen som hadde stått i «Rogaland» var at den hadde ventiler i stedet for sleider,

nesten som en 4 takt motor. Fredrikstad mek verksted kom med sin Dobbel compound maskin i 1930. Den har sleide på høytrykk, mens lavtrykksylindrene har porter som en totaktmotor. Disse var de mest økonomiske dampstempelmaskinene, og FMV brukte betegnelsen «dampmotor» som et salgsfremmende typenavn. Fredrikstad dampmotorer blei produsert på lisens mange steder rundt i verden, også på Rosenberg i Stavanger.

Altså: Den originale maskinen var en tysk konstruert, norsk produsert dobbelcompoundmaskin på 800 hk. Den vi fikk tak i er en norsk konstruert, polsk produsert dobbelcompoundmaskin på 800 hk. Nærmere kunne vi vel ikke regne med å komme.

Den russiske tråleren var eid av en kar i Grimstad og var fortøyd i Vikilen. Båten gikk for egen maskin til Stavanger hvor maskinen blei tatt ut, og lagret forskjellige steder. For og gjøre en lang historie kort, så står den nå på Bredalsholmen, og er overtatt av Riksantikvaren.

Vi må si at prosjektet blei for tungt. Å drifte båten med dampmaskin ville bety et brennstofforbruk 2 -3 ganger dagens + at en måtte ligge med varm kjel hele seilingssesongen + vanskeligheter med kvalifiserte dampmaskinister.

Håpet er at Riksantikvaren vil se verdien av å sette maskinen i lasterommet på «Rogaland», hvor det kunne lages til en utstilling med dampmaskineri inkludert hjelpemaskineri og pumper. Her kunne en formidlet både norsk skipsfartshistorie og industrihistorie. Så langt vi vet er dette den eneste Fredrikstad dampmotor som er bevart.

Hvordan ødelegge et bevaringsprosjekt

I desember 2014 avlyste Redningsselskapet (RS) og Norsk maritimt museum (NMM) sitt samarbeid om å bevare og formidle RS 14 «Stavanger» som del av en ny avdeling om sjøredningens historie på Bygdøy. Hvordan kunne det skje?

Av Torstein Arisholm og Johan J. Petersen

Flere av oss som har vært engasjert i bevaringen og formidlingen av denne unike redningsskøyta og sjøredningshistorien, får stadig spørsmål om hvordan et så udiskutabelt viktig og spennende og tilsynelatende godt forankret prosjekt kunne kollapse. Når også Dampskibspostens redaktør spør, føler vi oss kallet til å informere skriftlig om misæren.

Saken

RS 14 «Stavanger» ble bygget i 1901 og var i tjeneste som redningsfartøy til 1938. De neste 60 årene var hun i familien Jul Nielsens eie som lystfartøy. I motsetning til alle andre gjenværende redningsskøyter ble «Stavanger» aldri bygget vesentlig om. Dermed er «Stavanger» det klart mest autentiske og

best bevarte fartøyet av denne type. Hun er også landets mest autentiske tre-fartøy overhodet i sin aldersgruppe. På det maritimhistoriske område er Colin Archer fortsatt en av Norges mest kjente personer verden over. Redningshistorien er dramatisk, har mange aspekter, favner hele kystens befolkning og er sterkt knyttet til allmennmenneskelige verdier som mot og medmenneskelighet. Bevaring og formidling av skøyta var og er en åpenbar kulturoppgave. Prosjekthistorikken er likevel kompleks og har strukket seg over mange år. Vi velger å rekapitulere hovedpunktene – som kan dokumenteres:

1998: Redningsselskapet kjøper RS 14 «Stavanger». En ikonisk del av selskaps historie skal berges ved å bevare og stille ut skøyta i hus på land.

2000-2002: Antikvarisk restaurering i Risør. Kostnad kr 1,2 mill. – finansiert av Riksantikvaren, Norsk kulturråd og private kulturstiftelser.

2002: Seilas mot museum i Stokmarknes. Mens skøyta er i Kristiansund, blir det klart at prosjektet i Stokmarknes ikke kan realiseres.

2006: Båthallen til Norsk Sjøfartsmuseum (NSM) identifiseres som en bygning der skøyta vil passe inn, både praktisk og formidlingsmessig. «Stavanger» og sjøredningshistorien vil tilføre utstillingene en ny, faglig dimensjon med bred appell. Konstruktiv dialog om samarbeid mellom RS og NSM. De planlegger i fellesskap å skaffe finansiering for ekstrakostnadene knyttet til selve landsettingen og den nødvendige tilpasningen av hallen (5 m forlengelse og «grav») samt bygging av sjøredningsutstillingen.

2007: Avtale mellom Norsk Sjøfartsmuseum og RS om landbevaring i Båthallen. Offentliggjøring av prosjektet, blant annet med eget program i NRK P2s Museum.

2007-2009: Budsjettprosesser i RS og NSM konkluderer med projektkostnader på 8,4 mill kroner.

2009: «Stavanger» blir tilkalt til museet fordi det avtalte prosjektet er fullfinansiert og skøyta skal inn i hallen høsten 2009. (Finansiering gjennom tilskudd fra Riksantikvaren, Kyst- og fiskeridepartementet, Norsk kulturråd, ulike kulturstiftelser, samt garantier fra museet og RS.) Store deler av RS' kulturhistoriske gjenstandssamling overtas og registreres av museet. «Stavanger»s siste seilas – avskjedseilas langs norskekysten fra Vesterålen til Oslo – blir gjen-

nomført. Stort faglig utbytte, omfattende dokumentasjon med film, foto og prosedyrer. Tung mediedekning, blant annet med en NRK-dokumentar som er sett av 1,5 mill. nordmenn. Ved ankomst til museet i september 2009 har museet utsatt landsettingen til 2010. «Sommeren 2010 vil vi grave en stor grav inne i Båthallen, der RS «Stavanger» vil plasseres.» (Utkikken 4-2009)

2010: Vinter: Dreiebok til utstilling ferdigstilt av partene i godt samarbeid.

Vår: Nye planer fra museet (fra 1. januar: Norsk maritimt museum, NMM). NMM lager arkitektkonkurranse for å se på Båthallen på nytt. NMM velger arkitekt og igangsetter nytt skisseprosjekt. Dette skal ifølge museet ikke medføre forsinkelser av betydning for prosjektet eller økte kostnader for RS.

2011: «Stavanger» heises på land og settes i krybbe utendørs, rett utenfor Båthallen der hun snart skal inn. Operasjonen finansieres av Riksantikvaren. Uttørkingen begynner. Skøyta blir på museets forlangede strøket som «skip» i registrene og registreres som museumsgjenstand. (I april 2016 ligger NSM.01004 fortsatt på digitaltmuseum.no.) Museet overtar ansvaret for skøyta.

RS' gjenstående innsats skal kun bestå i kunnskapsmessig arbeid for å ferdigstille utstillingene. For øvrig er formuleringene i avtalen hele veien valgt i henhold til at det reelle eierskapet vil være NMMs, mens RS beholder et symbolsk eierskap som en hyggelig «fjær i hatten». Dette er RS' og NMMs felles forståelse.

2012: Basert på skisseprosjektet, som ble startet to år tidligere, framlegger NMM et budsjett på ca. 50 mill.



Frisk seilas. Foto: Nic Compton.

kroner, der omtrent 40 mill. er rehabilitering/oppgradering av Båthallen og eksisterende utstillinger. 8-12 mill. for Stavanger/sjøredningsutstillingsdelen. Skisseprosjektet innbefatter endringer i grunnprosjektet, inklusive ombygginger i tillegg til renovering av selve båthallen, og valg av antatt bedre, men også langt mer kostbare detaljløsninger. NMM informerer samtidig om at de ikke kan ta tak i prosjektet før de andre utstillingene, finansiert av Maritime Partners, er ferdigstilt.

RS loves tallgrunnlaget og spesifikasjonene i skisseprosjektet, men har aldri fått det.

2014: NMM ber om at RS står «skulder ved skulder» med NMM om å skaffe de 50 mill. På grunn av denne nye forventningen får RS' administra-

sjon sitt styre til å be om opphevelse av samarbeidsavtalen. NMMs styre gjør det samme. NMM/RS går dermed fra sitt ansvar for bevaring av skøyta i Båthallen, som var hele formålet med landsettingen. I styremøte i RS 2. september 2014 gjøres følgende vedtak i Sak 31/2014:

Sentralstyret gir generalsekretæren fullmakt til å inngå avtale om salg av RS Stavanger i tråd med vilkårene i pkt 5 i kjøpekontrakten med Jeppe Jul Nielsen av 25. mars 1999 med endringer av 6. mai 1999, eller til markedspris.

I saksfremlegget og redegjørelsen fra generalsekretæren vises det til intensjonsavtalen med museet. Samtidig opplyses det om at kostnadene knyttet til det opprinnelige prosjektet med plassering av «Stavanger» har økt kraftig, og

det antydes et beløp på ca. 50 mill. kr. NMM har gitt tilbakemeldinger om at de ikke anser det som mulig – verken alene eller ved hjelp av mulige sponsorer – å realisere prosjektet med de kostnader dette medfører. Når totalrammene som var estimert til 6 mill. kr i 2007, plutselig er økt til 50 – nesten tilsvarende det en ny redningsskøyte koster, fortøner prosjektet seg som urealistisk for RS' styremedlemmer.

2015: NMM konsolideres med Norsk Folkemuseum (NF). NFs direktør overtar. Februar/mars: Det blir kjent at museet planlegger at funn fra Bjørvika skal utstilles der «Stavanger» var planlagt å utstilles. Museet takker nei til tilbud om finansiering av en forlengelse av Båthallen for også å få plass til «Stavanger».

September/oktober: Kulturdepartementet bevilger 29 mill., og Sparebankstiftelsen/Bergesenstiftelsen bevilger nær 8 mill. til museet. Oppgradering og rehabilitering av Båthallen er ifølge museet fullfinansiert. Det som var helt urealistisk året før er blitt virkelighet! Men utenfor står RS 14 «Stavanger» og forfaller på fjerde året – uten en plan for bevaring.

Uttalelser fra en rekke fagpersoner innhentes av RS 14 Stavangers venner og publiseres på nettverkets nettside. Disse er samstemte i at «Stavanger» har særskilt høy antikvarisk verdi og må bevares og formidles på land.

November: På tross av alle de faglige uttalelsene går RS og NMM i dialog med privatperson i Fredrikstad om å restaurere skøyta og sette henne på sjøen igjen. NMM/RS tilbyr personen en medgift på minimum 1,5 mill. kr samt

gratis transport av skøyta til Fredrikstad.

For å hindre dette benytter «Stavanger» tidligere eier, Jeppe Jul Nielsen, sin kontraktsfestede forkjøpsrett og får skøyta fraktet til Moen ved Risør.

Oppsummering

Siden 2012 har NMM primært kommunisert totalsummen for alle de ønskede arbeider med Båthallen (renovering/endring/ombygging) og lagt til grunn at RS skulle dele økonomiansvaret for alt dette med museet. Dette til tross for at det i 2007-avtalen, i de samordnede styrevedtakene årene etter samt i annen formell (og uformell) kommunikasjon kun var ekstrakostnadene for å plassere «Stavanger» og lage tilhørende utstilling som var avtalt. Utover at de nye kalkylene tilsynelatende stilte realismen for revitalisering av hele Båthallen i et vanskelig lys, skulle de ikke berøre RS' økonomi. Dessverre synes det ikke som om nåværende ledelse i RS har forstått at de ikke var forpliktet til å dele disse kostnadene, når den overfor sitt styre begrunnet avviklingen av prosjektet med de nye, enorme kostnadene som museets nye budsjetter og «skulder ved skulder»-krav medførte.

Museets sammenblanding av de forskjellige elementene i økonomien og lukketheten knyttet til dette, slik det har foregått siden sommeren 2012, er hovedårsaken til prosjektets kollaps. Dette er svært kritikkverdig. Det er også uklart hvor de innsamlede pengene til «Stavanger»/sjøredningsutstillingsprosjektet tar/har tatt veien.

Gjenstandsbevaring er museenes unike samfunnsoppdrag, og det er aldri trukket i tvil at «Stavanger» er en



Slik ser det ut under dekk. Gardinene dekker åpningene til køylene. Dagslys kommer fra glassprismene i dekket. Foto: Johan J. Petersen

unik og sjeldent autentisk gjenstand av sin type. I det selve NMM landsetter et vernet kulturminne av denne verdi, overtar ansvaret og gjør henne sjøudyktig, er det en opplagt faglig og museumsetisk begrunnet forventning at museet anstrenger seg svært hardt for å bevare fartøyet som planlagt, og etter de avtaler som er inngått. Det er vanskelig å se at NMM over hodet har forsøkt å realisere dette. Det kan snarere virke som museet alene har utviklet et nytt konsept for Båthallen – et konsept der det ikke samtidig var plass til «Stavanger» og sjøredningshistorien – og dermed hadde en motivasjon for å få det opprinnelige prosjektet til å kollapse.

Det er positivt at Redningssselskapet primært arbeider for å redde liv og berge verdier. Men det er både underlig og skuffende at selskapet nå ikke

ser nok verdi i sin egen historie til å være med å berge en flik av denne. Enda mer underlig og skuffende er det at landets største maritime museum, NMM – som igjen er en del av landets største museum, NF – ikke evner å prioritere bevaring og formidling av den ikoniske RS 14 «Stavanger» og redningshistorien. Aller mest underlig og skuffende er det at dette museet arbeidet aktivt for å sette skøyta på vannet igjen – stikk i strid med alle museumsfaglige råd og museumsetiske retningslinjer.

Ps

På tross av RSs og NMMs ansvarsløshet er det fortsatt håp om at skøyta kan gis en trygg og formidlende framtid! Men det var ikke tema for denne artikkelen.

Ds

Immateriell kulturarv

Kulturarven, den finner vi på museene, tenker vi. Ja også fartøyene våre da, de kan vi vel også regne som en del av kulturarven. Hva med språk, sosiale forhold, ferdigheter og slikt som ikke kan settes i en monter på et museum? Det er i dag økt oppmerksomhet om det som betegnes som den «den immaterielle kulturarven». Vedkommer den oss fartøyvernere?

Av Georg Jensen. Foto: Harald Sætre

Norges Kulturvernforbund arrangerte i mars sin årlige kulturvernkonferanse. Temaet denne gang var «Den immaterielle kulturarv». Der spurte professor Brita Brenna fra Universitet i Oslo om det er det immaterielle som er den egentlige kulturarven. Her vil jeg forsøke å formidle noen av hennes tanker, slik de omformes i en fartøyverners hode.

Hva inneholder dette begrepet, den immaterielle kulturarven? En UNESCO-deklarasjon lister opp fem temaområder: muntlige uttrykk, utøvende kunst, sosiale praksiser, kunnskap om naturen og universet og tradisjonshåndverk.

Kan noe av dette gjelde vårt fartøyvern? Utøvende kunst kan vi plukke bort med en gang, men de andre kategoriene er aktuelle for driften av fartøy-

ene våre. Hvilket fagspråk og hvilke betegnelser bruker vi, som ikke er vanlige på land? Hvordan deler vi mannskapet i kategorier for dekk, maskin og bysse og hvordan er arbeidsdeling og rangordning ombord? Hvilke kunnskaper må skipperen ha om vær og farvann? I kategorien tradisjonelt håndverk kan vi trygt regne ferdigheter og samspill ombord, for eksempel når skuta skal legges til kai: Skipperen som gir beskjeder til rorgjengeren, sender signaler med maskintelegraf og som roper: «Sett fast», til matrosen som har fått springet i land.

Kan noe så tilsynelatende trivielt som dette være kulturvern? Det å utøve et yrke er ikke nødvendigvis kultur, men når det kobles til sider av yrkesutøvelsen som ikke lenger er i vanlig bruk, da nærmer vi oss begrepet tradisjonshånd-



verk. Da er vi også inne i Riksantikvarens verneform: Vern gjennom bruk. Et vernet fartøy er en gjenstand som krever kunnskap og erfaring for å brukes. Det er denne kunnskapen og erfaringen som er immateriell kulturarv. For at det vernede fartøyet skal bli fullstendig som kulturminne må det altså ha med seg den immaterielle kulturarven. Når skuta legger fra kai med øvet mannskap, med lyd og lukt fra maskinen, med bevegelse i sjøen, da kan fartøyet fortelle sin historie. Denne formen for historiefortelling er i hovedsak de frivilliges domene.

Hva så med de som tradisjonelt har tatt vare på vår maritime kulturhistorie, sjøfartsmuseene? Hva er deres domene? Jo, i stikkordsform skal de samle og sikre, forske og formidle. Altså i hovedsak arbeide med kunnskap. De håndfaste gjenstandene er kilder til kunnskap, og hjelpemidler for å formidle kunnskapen. Tidligere gikk vi med store øyne i kystbyenes sjøfartsmuseer. Vi så mo-

deller, kart, tegninger, kompasser og imponerende ratt. I en tid da en tredjedel av norske menn hadde erfaring som sjømenn var det ikke nødvendig med så mange forklaringer. Vi kjente igjen det vi så. Den immaterielle delen kjente vi også, enten av egen erfaring eller fra folk i nærmiljøet. De gamle museene som var bygget opp av entusiaster uten museumskunnskap, er nå konsolidert inn i profesjonelle museer. Om vår barndoms museum lever, er det vanligvis ganske ribbet for det vi fant spennende.

Kanskje kan det hevdes at vi har fått en arbeidsdeling, der museene forteller gjennom gjenstander, mens de frivillige forteller gjennom handling? Samtidig snakker vi om ulike tidsspenn. Museene dekker tiden fra helleristingenes båter til i dag. De frivillige har kun forutsetninger for å dekke et kort tidsrom, fra så langt tilbake som de har et personlig forhold til drift av båten, gjennom egne erfaringer eller fra fortellinger fra far eller bestefar, og frem til tiden da båten

tas ut av aktiv tjeneste. Selvfølgelig kan de drifte båter eldre enn dette, men da blir det på grunnlag av erfaringer og opplæring på veteranfartøyet. Dermed havner det i grenseland for begrepet immateriell kulturarv.

Oppfatningen av kulturarven som to adskilte deler, materiell og immateriell, er nå i endring. I følge professor Brenna er all kulturarv immateriell, fordi den påvirker oss. Likevel vil det være skiller, både i formidlingsform og i formidlingsmulighet.

I et forsøk på å formidle vår nære fortids sjøfart til nye generasjoner bruker museene tekniske hjelpemidler av alle slag, ofte presentert av folk med inngående datakunnskap, men uten egen sjømannserfaring. Prøver man derved å vekke et «dødt» museum til live med moderne datateknologi, med begreper og presentasjonsformer som yngre generasjoner kjenner? Da er et nærliggende spørsmål: Kan sjøfolks kunnskap, ferdigheter og erfaringer formidles i et museum? Antagelig i liten grad. Likevel er ikke sjøfartsmuseene overflødige. De forteller sin del av historien, på sin måte. Tilsvarende må de vernede fartøyene være i drift for å supplere museene. De kan formidle de nære historiene, både i tid og sted, altså de omtrent siste hundre år og i kystfarvann.

Et vernet fartøy i drift på gamlemåten, det kan vi kalle levende kulturarv. Hva så med et fartøy som er bevart på land, for eksempel polarskuta «Fram», er den et dødt kulturminne? Hva med gjenstandene vi finner i sjøfartsmuseene, er de også døde? Kan det samme skje med fartøyene? Vil de med

Norges Kulturvernforbund er en paraplyorganisasjon for organisasjoner som driver med materielt eller immaterielt kulturvern. Det ble opprettet i 1994 etter initiativ fra Fortidsminneforeningen, Forbundet KYSTEN og Norsk Forening for Fartøyvern. Et av tiltakene til forbundet er Kulturminnedagene hver høst, et annet Kulturvernkonferansen i mars. Forbundet har nå 22 medlemmer, alle er landsdekkende frivillige organisasjoner.

Forbundet het KORG de første årene, men skiftet navn i 2004.

tiden bli så skrøpelige at de bare kan bevares på land? I så fall blir de museums-gjenstander, og derved utenfor de frivilliges domene.

Hvilken utvikling har vi så i fartøyvernet? Mange fartøyvernprosjekter startet som foreninger, ble stiftelser, og senere konsolidert med museer. Kan de frivillige også konsolideres? Kan de frivillige, med maritim og praktisk kompetanse underlegges en museumsledelse med hovedsaklig museal, altså historiefaglig kompetanse? Det vil nok sikre fartøyenes autentisitet og historiske verdi, men faren er at entusiastene skremmes vekk. På den annen side: De frivillige ønsker å kjøre båt, og overlater gjerne administrasjon og papirarbeid til museene. Slik er de to partene avhengige av hverandre. Vi trenger derfor gjennomtenkte samarbeidsformer. Vi må innse at det frivillige fartøyvernet er skjørt, med svak rekruttering og etter hvert svakere faglig bakgrunn hos dem som rekrutteres. Likevel, vi kan ikke gi opp. Den immaterielle, maritime kulturarven trenger oss.

Strengere krav til mannskaper

Fra kommende årsskifte trer nye regler for sertifikater i kraft. Hva det innebærer for driften av våre fartøyer har vært tema for mange diskusjoner. Her får vi en orientering om hva kvalifikasjonskravene innebærer, og hvordan vi i miljøet kan skaffe oss nødvendig oppdatering.

Kvalifikasjonsforskriften

Av Eivind Lande, leder i Norsk Veteranskibsklub,
kaptein på hurtigruta «Lofoten».

Fra 1. januar 2017 skal de nye endringene i STCW-konvensjonen som ble vedtatt i Manilla i 2010 være implementert i det norske regelverket. Mange vil hevde at dette gjør det ennå mer krevende å drifte våre vernede/fredede fartøyer.

I praksis er det imidlertid ikke så mye som er nytt. Hovedprinsippet er som før – sertifikater og sikkerhetskurs må fornyes hvert femte år. Der som man kan dokumentere minst 12 måneders effektiv fartstid om bord i løpet av de siste fem årene, er kravene til oppdateringskurs ganske begrenset i forhold til om man ikke har den tilstrekkelige fartstida. Fartstidskravet er nærmest umulig å innfri for mannskapene på de verneverdige fartøyene

fordi seilingssesongen er for kort og de fleste har dette som en fritidsaktivitet ved siden av vanlig arbeid. I utgangspunktet må derfor de aller fleste belage seg på å ta nytt fullt sikkerhetskurs hvert femte år. På passasjerskip må sikkerhetsmannskapet i tillegg ta nytt kurs i passasjer- og krisehåndtering hvert femte år.

For å fornye et kompetansesertifikat (dekksoffiser og maskinoffiser) kreves også 12 måneders relevant fartstid siste fem år, noe de færreste kan dokumentere. Alternativet er retrainingskurs, ny sertifikatprøve eller at man dokumenter tre måneders effektiv fartstid i løpet av de siste seks månedene før sertifikatfornyelsen. Det er også mulig å fornye kompetansesertifikatet uten tilstrekkelig fartstid

ved å gå ned én sertifikatklasse. I tillegg til sertifikatfornyelse hvert femte år må offiserer også fornye sikkerhetskurs (for offiserer) samt kurs i passasjer- og krisehåndtering. Det er også et nytt krav fra 2017 at dekksoffiserer og maskinoffiserer skal ha et 3-dagers BRM eller ERM-kurs (Bridge Resource Management/ Engine-room Resource Management). Dette handler mye om hvordan man bør samarbeide og kommunisere på bro/maskinrom – særlig når vanskelige og uforutsette situasjoner oppstår. Som et alternativ til fullt BRM/ERM-kurs kan en godkjent assessor gjennomgå – og forhåpentligvis godkjenne – nødvendig innsikt, holdninger og kompetanse på dette feltet.

Både for offiserer og øvrig mannskap stilles det relativt store krav til kurs og kompetanse. Det er imidlertid viktig at også offiserer og mannskap på de verneverdige fartøyene er så godt kvalifisert som mulig. Mange deltar aktivt om bord bare noen få uker eller måneder i året, og da er det spesielt viktig å få påfyll i form av teori og praktisk trening på et kvalifisert sikkerhetssenter/skole. Mange skeptikere vil hevde at kursene ofte er veldig generelle og lite tilpasset hvert enkelt fartøy. Det er vanskelig å unngå dette, men i tillegg til de formelle generelle kurskravene er det jo også

krav om tilstrekkelig kjennskap og trening på det enkelte skip hvor man skal fungere som mannskap.

Kravene gir selvsagt store utfordringer for mange enkeltpersoner og foreninger. For det første tar det mye tid å gå på kurs og for det andre er det dyrt. Jeg vil likevel ikke argumentere for at fartøyvernet skal kjempe for dispensasjoner og særordninger på dette feltet. Kursene er nyttige og bidrar til økt sikkerhet for passasjerer, mannskap, fartøyer og miljø. Fartøyvernmiljøet bør heller forsøke å bidra til at kursene blir enda bedre og billigere. I tillegg bør det bli lettere å skaffe økonomiske tilskudd til å følge opp alle offentlige sikkerhetskrav som legges på det frivillige fartøyvernet.

Tabellen til høyre forsøker å vise minuskraftene for offiserer og mannskap når det gjelder fornyelse av kompetansesertifikat og sikkerhetsopplæring på ordinære passasjerfartøyer. I tillegg vil det være ulike fartøytyper som krever at deler av besetningen har en del andre kurs i tillegg, som for eksempel livbåt, hurtigående MOB, ASH (arbeidsmiljø, sikkerhet og helse), assessor, høyspentkurs osv. På de fleste vernete fartøyene her i landet er det imidlertid få som kommer inn under disse kravene.

Om regelverk og sikkerhetsarbeid i Fartøyvernforeningen

Av Christian Lien Jensen, rådgiver i Norsk Forening for Fartøyvern

Grunnlaget for de fleste norske forskrifter, inkludert Sjøfartsdirektoratets, finner vi

ofte i internasjonale direktiver og avtaler. Foreningen har derfor i det siste økt

Type stilling	Krav i utgangspunkt	Krav ved fornyelse hvert 5. år	
		Med 12 måneders fartstid siste 5 år	Uten 12 måneders fartstid siste 5 år
Kaptein/dekksoffiser	Dekkssoffisersertifikat		Sertifikatprøve, re-treningskurs 80 timer eller ned en sertifikatklasse
	Grunnleggende sikkerhetskurs 50 timer og videregående sikkerhetskurs for offiserer, inkludert medisinsk behandling 80 timer	Oppdatering sikkerhetskurs 24 timer Oppdatering medisinsk behandling 8 timer	Sikkerhetskurs inkludert medisinsk behandling 66 timer
	ROC – Restricted Operator’s Certificate (VHF m.m.)		Oppdateringskurs 3–5 dager
	BRM – Bridge Resource Management 3 dager		
	Passasjer- og krisehåndtering 16 timer		Passasjer- og krisehåndtering 16 timer
Maskinoffiser	Maskinoffisersertifikat		
	Grunnleggende sikkerhetskurs 50 timer + videregående sikkerhetskurs for offiserer inkludert medisinsk behandling 80 timer	Oppdatering sikkerhetskurs 24 timer	Sikkerhetskurs inkludert medisinsk behandling 66 timer
	ERM – Engine-room Resource Management 3 dager		
	Passasjer- og krisehåndtering 16 timer		Passasjer- og krisehåndtering 16 timer
Matros, motormann	Fagbrev eller tilsvarende		
	Grunnleggende sikkerhetskurs 50 timer	Oppdatering sikkerhetskurs 16 timer	Grunnleggende sikkerhetskurs 50 timer
	Passasjer- og krisehåndtering 16 timer		Passasjer- og krisehåndtering 16 timer
Underordnet mannskap	Grunnleggende sikkerhetskurs 50 timer	Oppdatering sikkerhetskurs 16 timer	Grunnleggende sikkerhetskurs 50 timer
	Passasjer- og krisehåndtering 16 timer		Passasjer- og krisehåndtering 16 timer

fokuset på internasjonalt lobby-arbeid for å påvirke regelverket der det skapes. 2. mars var generalsekretær Hedda Lombardo i Brussel sammen med europeiske kollegaer for å tale vår sak for EU-kommisjonen. Det er passasjerskipdirektivet (2009/45) som skal revideres og unntaksbestemmelsene der er viktige for norske veteranskip. Unntaksbestemmelsene gir nasjonale myndigheter mulighet til å lage egne forskrifter, som for eksempel «vår egen» forskrift for skip som er vernet av Riksantikvaren. Hedda møtte samtidig norske diplomater i Brussel og et kontinuerlig arbeid pågår mot EUs parlamentarikere. European Maritime Heritage (EMH) er organet foreningen bruker for å få større gjennomslag i saker som har internasjonalt utspring. Det arbeides nå også for å få bedre innpass i IMO sine prosesser. NFF har styrket samarbeidet med våre skandinaviske søsterorganisasjoner for å lette seiling mellom landene. Sjøfartsdirektør Olav Akselsen er positiv til å gjeninnføre den gamle MoU (Memorandum of Understanding) for Skandinavia. MoUen sa at man kunne seile til en rekke andre Europeiske land på sine nasjonale sertifikater. Etter en konflikt mellom Danmark og Nederland ble MoUen satt til side. For NFF sin del er det viktig at våre skip som er sertifisert etter verneforskriften kan seile til utlandet på denne MoUen.

Sikkerhetskurs blir en stadig større utgift for veteranfartøylene. Fra 1. januar 2017 går alle sertifikater ut dersom

ikke alle obligatoriske kurs er gjennomført. Ingen slipper unna. Vi har gjort noen regnestykker som viser at prisen for sikkerhetskursene for våre medlemsfartøy kan komme opp i 10 millioner kr. NFF har derfor i lengre tid jobbet for finne praktiske løsninger på dette. I dialog med Sjøfartsdirektoratet og i samarbeid med Sjøredningsskolen skal vi komme med forslag til et tilpasset sikkerhetskurs til og med fartsområde 4. Det vil si fart på norskekysten hvor skipet ikke passerer noen utaskjærs strekning på over 25 nautiske mil. Etter intensjonale avtaler kan Norge lage egne forskrifter til og med fartsområde 4.

Norsk Forening for Fartøyvern arbeider også med å arrangere et stort sikkerhetskurs for alt mannskap på medlemsfartøyer. Foreløpige ser det ut til at Stavanger blir stedet, med kurs om bord på «Rogaland» og «Sandnes». Målet er å få ned kostnadene og øke relevansen på kursene, og samtidig holde seg innenfor regelverket. Jeg tror dette er en fin mulighet å samle hele fartøyvernmiljøet i relevante og rimelige omgivelser. Våren 2017 er det tidligste vi kan arrangere et slik kurs, men det kan skje uforutsette ting underveis. Derfor alle må være klar over at det kan være en risiko å vente til våren med å starte sertifisering av mannskapene, selv om kapasiteten hos de kommersielle tilbyderne antagelig blir mye bedre etter nyttår.

Vår tekniske infrastruktur

Små «komponentverksteder» vil være et nyttige ledd i vårt vernearbeid. En viktig oppgave vil være å finne frem til dem, etablere samarbeid og gi dem oppdrag. Her kan vi ha nytte av samarbeid med våre kolleger som driver med museumsjernbaner.

Av Georg Jensen. Foto: Bjørn Anderssen

Våre gamle fartøyer er blitt vedlikeholdt og reparert gjennom hele sin levetid. Det meste utført av mannskapet, gjennom daglig stell og en litt større sjau noen ganger i året. Noen ganger var det imidlertid behov for en reparasjon eller overhaling som krevde mer kompetanse eller mer utstyr enn det mannskapet rådde over. Da gikk skuta gjerne til en slipp eller et verksted som kunne hjelpe.

Slik er det også nå. Problemet er bare at det ofte er så langt mellom verkstedene, at kompetansen på gammelt maskineri er mangelfull, våre oppdrag er for små og for spesielle, og derfor kalkuleres til en pris som kan virke urimelig høy.

Derfor ble fartøyvernsentrene opprettet. De fyller en viktig oppgave, ved å ta vare på gammel kunnskap og gamle ferdigheter, og ikke minst dokumenta-

sjon. Likevel er det behov for et mer finmasket nettverk av mindre lokale verksteder, eller verksteder som rendyrker en spesialitet. Mange av disse verkstedene finnes, sågar i vernemiljøet. Vi må bare se over fag-grensene for å oppdage dem.

Vi kan for eksempel se mot Urskog-Hølandsbanen. Denne museumsjernbanen er i dag konsolidert med Akershusmuseet, og derved en del av det store nettverket som fartøyvernprosjektene våre også inngår i.

For å drifte og vedlikeholde banen, med tre damplokomotiver, en skifte-traktor, en rekke vogner, 3,7 km spor og flere bygninger, er det nødvendig med verksted, fagfolk og ikke minst en aktiv venneforening. Alt dette finner vi på Sørumsand, der banen starter. De frivillige er organisert i en venneforening som står for togdrift og vedlike-



Tre entusiaster foran lokomotivet «Höland» fra 1925. Fra venstre Alexander Hagenes, Ragnar Andenæs og Are Eeg. Alexander representerer de frivillige. Som prosesstekniker i Nordsjøen ser han dugnadsarbeidet med gamle tog som en fin avveksling i friperiodene.

hold av vogner og spor. Selv om dette i hovedsak er oppgaver som ikke krever spesialkompetanse, har de også utført klinking av vognrammer. Bygningene er i hovedsak nybygde, som kopier av bygninger på andre stasjoner på banen. I lokomotivstallen er det innredet verksted for både tre- og stålarbeid. Her arbeider to fast ansatte, Ragnar Andenæs som driftsleder for rullende materiell og Are Eeg som driftstekniker. Stillingsbetegnelsene er såpass romslige at de omfatter de fleste vedlikeholdsoppgavene på anlegget. Ragnar har lang erfaring fra vedlikehold av historisk jernbanemateriell. Mye av erfaringen har han fra jernbaneverkstedet på Grorud i Oslo, der de unge entusiastene fikk hjelp og veiledning fra «gamlekara». Banens egne behov har naturlig nok første prioritet ved verkstedet, men det er også rom for andre oppgaver. Et eksempel på

det er overhaling av en pumpemaskin på slepebåten «Styrbjørn», som foregår nå.

Verkstedet har kompetanse og utstyr til de fleste typer maskinarbeid, så som dreining, fresing og støping av lagre. Begrensende faktorer er at det er trangt, og at de mangler løfteutstyr. Stort sett kan de ikke maskinere større emner enn det to mann kan løfte på plass. Maskinene er slett ikke av siste mote. De er kjøpt brukt fra nedlagte verksteder, satt i stand og gjør full nytte for seg.

På den andre siden av jernbanesporer ligger bedriften Rainpower, tidligere Sørumsand verksted, som er et av verdens ledende vannkraftverksteder. Her har museumsbanens verksted ved flere anledninger fått nyttig hjelp til større oppgaver.

Et beslektet verksted finner vi på Jernbanemuseet på Hamar. Her har Roar Stenersen en oppgave tilsva-



Her er veivakselen fra pumpemaskinen spent opp i dreiebenken. Den er montert eksentrisk slik at veitappen er sentrisk i dreiebenken. Her skal lagre og aksel finpusses.

rende den Ragnar Andenes har på Sørumsand. De to har også samme bakgrunn: de startet som frivillige, tilegnet seg kompetanse på vedlikehold og drift av museumsbaner og er nå begge museumsansatte. Roars stab er to snekkere og en mekaniker. Oppgaven er å vedlikeholde og restaurere museets materiell og bygninger. Dette er en så omfattende oppgave at det ikke er rom for eksterne oppdrag. Metallverkstedet er større og bedre utstyrt enn det på Sørumsand, i stor grad med maskiner som er utrangert på NSBs verksteder. Roar medgir at det er svakt utnyttet, her er det plass til flere mekanikere.

Ved andre museumsbaner er det også verksteder med varierende kapasitet og kompetanse. De er helt nødvendig for banene. I begrenset grad, som i tilfellet med maskinen til «Styrbjørn», har de

også påtatt seg eksterne oppdrag. Kan de ta flere slike oppdrag? Under et seminar på Rjukan i vinter ble behovet for samarbeid påpekt. Kan verkstedene samarbeide om å utvikle hver sin spesialkompetanse, og derved ta oppdrag for hverandre, eller andre i vernemiljøet? Kan også verksteder i fartøyvernemiljøet få være med? Det bør være muligheter for erfaringsutveksling og samarbeid, både internt og i hele vernebransjen.

Hvem kan så ta initiativ og være pådrivere i en slik prosess? Selvfølgelig alle som har et behov, men også våre overordnede organer. De frivillige har sine overbygninger i Norsk Jernbaneklubb og Norsk fartøyvernforening. Museene har også sine samarbeidsorganer. Her ligger det til rette for samarbeidsfora og samarbeidsordninger som alle parter vil være tjent med.

Kadettar til veteranskip

Kan veteranskipa våre gje praksisplassar, der styrmannskule-elvar får naudsynt fartstid? Kan desse elevane kome attende som frivillige? Då vil ei slik ordning vere til hjelp for begge partar. Vi vonar nokre av veteranskipa kan prøve til sommaren.

Tekst og bilete: Arnt Håkon Barmen, prosjektleiar ved NTNU i Ålesund.

På NTNU i Ålesund, tidlegare Høgskulen i Ålesund, studerer rundt 120 ungdomar, frå heile landet, for å ta ei Bachelorgrad i nautikk. Dette vil, saman med fartstid gje dei rett til å søke dekkoffiser klasse 3 sertifikat innan to år etter fullført studie.

Vi ynskjer å tilby ei svært praksisretta utdanning, samstundes som vi også fokuserer på eit bredt spekter av farty. Når vi rekrutterer studentar hit, har dei enten allmennfagleg utdanning eller fagbrev som matros

eller fiskar, halvparten av våre studentar har dermed fagbrev som matros med seg når dei byrjar.

Vi har fram til no, i samarbeid med lokale offshore reiarlag kunna tilbydd praksis for ein del av våre studentar i



sommarmånedane mellom studieåra, noko som både bidreg til auka motivasjon for vidare læring, opptening av fartstid, samt auka forståing av kva sjømannsyrket ber med seg.

I år har vi diverre ikkje moglegheit å tilby slik praksis, då svært mange av reiarlaga som har tilbydd å ta imot studentar har ei stor mengde farty i opplag. Vi har difor inngått avtale med Norsk Foreining for Fartøyvern slik at kadettane kan tene opp fartstid på veteranskip. Der kan dei kan bidra med viktig arbeidskraft og forhåpentlegvis bli rekruttert til vidare frivillige innsats. I rundskriv 11 av 2015 opna sjøfartsdirektoratet for at ein også kan samle ein del av fartstida for å løyse sertifikat på farty som er sertifiserte for å segle i fartsområde 1 og 2. Dette gjer at ein del av fartya som er organiserte i Norsk foreining for fartyvern kan være aktuelle. Kravet i dag for å føre fartstid er at fartyet er over 15 meter, dei har ei godkjent opplæringsavtale med eit Maritimt Opplæringskontor og at dei får gå saman med ein navigatør med dekksoffisersertifikat klasse 3 eller høgare. Det vil og være ein føresetnad at fartyet skal segle i sommar, sjølv om det er opning for at delar av praksisen kan være medan båten ligg ved kai.

Slik praksis ser vi på som både eit verkty for å auke motivasjonen til studentane, gje praktiske knaggar å henge ny kunnskap på, og vekke interessa for fartyvern blant neste generasjon skips-offiserar. Det er difor svært viktig for oss på NTNU i Ålesund å oppmode om å ta imot studentane våre, både for å heve kvaliteten på det studiet vi tilbyr, og for å ivareta kulturarven vete-

ranskipa representerer.

Vi tek utgangspunkt i at studentane kan ordne seg plass å bu på land i nærleiken av dei aktuelle fartya, men at dei kan få være med ut når fartyet skal segle, samt være med når det skjer arbeid om bord, gjerne når det skal gjerast vedlikehald. Vi ser og at kadetten vert lønna etter gjeldande tariff for kadettar, noko som i stor grad vil refundert det enkelte farty frå Stiftelsen Norsk Maritim kompetanse. NTNU i Ålesund og Maritimt Opplæringskontor i Ålesund vil kunne informere nærmare om desse ordningane for dei som har moglegheit til å ta imot studentar i praksis.

Altså;

- Praksisplassar for kadettar ønskes på veteranskip som er over 15 meter.
- Ansvarlig offiser for opplæringa har minimum dekksoffiser klasse 3.
- Skipet må betale kadetten løn etter tariff, som seinare vert refundert frå stiftinga Norsk Maritim Kompetanse.

NTNU Ålesund og Norsk Foreining for Fartøyvern håper mange kadettar kan tene opp fartstid på veteranskip denne sommaren. Vi ser på dette som ein god start på ei framtidig maritim karriere, samt ein flott arena for veteranskipa å rekruttere nye, unge offiserar til bevaringa av den operative kompetansen som trengst for å halde dei flotte fartya i drift for framtida.

For nærmare informasjon om ordninga kan de ta kontakt med Arnt Håkon Barmen ved NTNU i Ålesund.

Maskin og kjele på «Hestmanden»

De ekstra midlene til fartøyvern gjør at «Hestmanden», det største verneprosjektet i landet nå kan fullføres

Av Sam Bugge, Bredalsholmen.

Stortinget har prioritert «Hestmanden» som et av Norges viktigste krigsminner. Nå skal den endelig ut å seile for egen maskin. Hundre år etter dåpen i Bergen ble båten overlevert til Stiftelsen Hestmanden «ferdig» restaurert, dog uten eget fremdriftsmaskineri. Til tross for det enkelte har hevdet har dampmaskinen og kjelen stått om bord hele tiden, også da alt ble restaurert.

Etter de siste direkte bevilgningene til Vestagdermuseet/stiftelsen Hestmanden fra Miljøverndepartementet ved Riksantikvaren og tre andre departement, er «Hestmanden» nå i siste fase av restaureringsarbeidet, skipet skal gjøres seilklart med eget maskineri. I den forbindelse har Vestagdermuseet engasjert kjeleinspeksjonsfirmaet Inspecta, kjelespesialisten Halvorsen Offshore fra Kvinesdal, Sjøfartsdirektoratet, Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter samt venneforeningen i et forprosjekt. Dette for å undersøke

om det i det hele tatt er mulig å bruke den originale dampkjelen og maskinen. Kan fremdriftsmaskineriet fra byggeåret virkelig settes i gang etter så lang tid?

Forprosjektet er viktig med tanke på hovedbolken av arbeidet som skal utføres seinere, nemlig dokking, istandsetting av kjele og maskin, propell og propellanlegg, samt gjenstående stålarbeid. Er det ikke mulig å få fremdriftsmaskineriet i gang på en sikker måte må prosjektet revurderes og evalueres igjen. Mye av arbeidet består i å finne status.

Planen er at «Hestmanden» sertifiseres og utrustes til seilas langs norskekysten med og uten passasjerer, som et nasjonalt krigsminnesmerke og som et senter for formidling av skipets historie, sjøfolk, krigsseilere og Norges maritime kulturarv.

Arbeidet startet med at tidligere inspektør fra kjelekontrollen, nå Inspecta, overingeniør Rune Løvlie undersøkte

kjelen visuelt utvendig og innvendig før jul 2015 og den umiddelbare oppfatningen var at: «kjelen er i rimelig god stand». Det som skal undersøkes videre eller allerede er undersøkt, både innvendig og utvendig på kjeleskall, fyrganger og ildkasse, omfatter måling av tykkelser og korrosjonskader, tilstand på stag og nagleforbindelser og søk etter sprekker. Videre må det kontrolleres at fyrgangene er runde, og at kjelearmaturer holder mål.

Når alle punktene på lista er utført og godkjent, starter trykktesting av kjelen, rørsystemer og armatur samt testing av sikringssystemer. Arbeidet er svært grundig og spesifisert for å få en totaloversikt over tilstanden. Dette vil lette senere sertifiseringsarbeid når utgangstilstanden

er kjent og dokumentert.

Så langt er det ingenting som har forandret inntrykket fra den første inspeksjonen før jul, Inspecta mener fortsatt at kjelen er i god stand og at det ikke er forhold så langt som tilsier at ikke kjelen skal bli godkjent. Det overordnede ansvaret for sertifiseringen har Sjøfartsdirektoratet, som følger arbeidet tett fra avdelingen i Kristiansand.

Arbeidet med forundersøkelsene er så langt i rute, planen er at skipet igjen skal seile langs norskekysten sommeren 2017 med hjemmehavn Bredalsholmen. Her skal det gamle messebygget omvandles til et besøkssenter som sammen med brygger og fasiliteter skal muliggjøre besøk om bord for alle interesserte, store som små.



Her er kjelen avkledd og klargjort for kontroll. Isolasjon og røykopptak, det som vanligvis er alt vi ser, er borte. De tre store hullene er fyrgangene, de to mindre hullene nederst er mann hull. De små åpningene øverst er for røykrørene. De fleste er fjernet, bare stagrørene står igjen. Det hvite som ser ut som maling, er st stoff som smøres på for å avsløre sprekker. Bildet er tatt under en kontroll i 2008. Foto: Bredalsholmen

Hyllest til maskinisten

Det å utføre kompliserte reparasjoner på nesten utilgjengelige steder, med trang økonomi og begrenset tilgang til verksted, det var hverdagen for mange maskinister tidligere. Det har det også vært, og er, for dagens veteranskipsmaskinister.

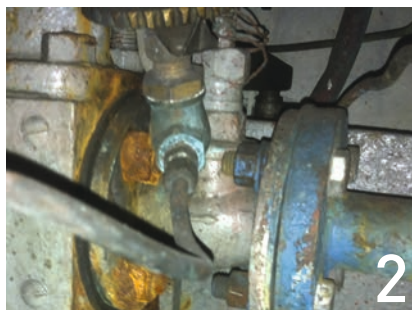
Tekst og bilder: Bjørn Anderssen

Dette har skjedd før. Hver gang en maskindel er blitt så gammel og slitt at de som forstår seg på det sier at nå må vi lage en ny del, da er det at vi får historien til den gamle delen. Av og til er den som har reparert delen flere ganger tilstede, andre ganger må vi «lese» selv av reparasjonen som vi gjerne både kan se og ta på. Nå vil jeg omtale fire vesentlige reparasjoner på en og samme maskindel. Ombord i «Børøysund» er der en rekke på fem ventiler som er samlet i en ventilkasse. Med disse ventilene kan vi styre vann av forskjellig type i forskjellige retninger og også damp om nødvendig.

La oss først ta det som har vært mest synlig. På frontveggen av kassa har vi sett to rader med linsehodeskuer med tverrspor, en i overkant og en i underkant. De holdt en 6-7 mm tykk plate på

plass. Slik har det alltid vært, tenker nyankomne. Når vi konsulterer en av urkildene ombord kommer historien: Det var mye lekkasje i fronten og det var godt synlige hull i støpejernet. I nærheten av selve hullene er det ingen mulighet for en god reparasjon fordi støpejernskvaliteten i området rundt hullet var meget dårlig. Da er det bedre å gå lenger vekk fra det perforerte godset for å finne plasser med tilstrekkelig kvalitet. I dette tilfellet ble det altså boret og gjenget to rader med skruehull, 8 mm i diameter og 15 mm dype. Frontveggen på kassa ble best mulig reingjort, en god blanding «stålplast» ble smurt over hele flaten og en nøyaktig tilpasset aluminiumsplate ble skrudd fast. Og siden har den frontveggen vært tett. Enkelt og greit.

I hver ende av kassa har der vært et rør



- 1: I forkant av hele ventilkassa er lekkasjer tettet med en aluminiumsplate som er limt med «stålplast» og skrudd fast i støpejernet.
- 2: Selv om det opprinnelig var en tilsvarende rørstuss i forkant som i akterkant av ventilkassa velger vi å beholde løsningen med den påskrudde ventilen fordi denne har en funksjon og er et kjent bilde av ventilkassa slik vi har sett den så lenge vi har vært med ombord.
- 3: Rørstussen i akterkant av ventilkassa er laget av messing og er gjenget og skrudd inn i støpejernet for hånd mens kassa sto på sin plass i maskinrommet.
- 4: Kragen som skal holde mutterstykket var opprinnelig av støpejern som gradvis smuldret vekk. Her er en av kragene laget i messing og skrudd fast i flensen av pakkboksen.

med utvendig diameter 3" og flensdiameter ca. 4". Lengden var 3". Dette var støpejernstusser som var støpt som en del av kassa. Tidens tann hadde gjort sitt der også, og begge stussene ble kappet av. I den fremre enden ble den erstattet av en ventil med to flenser. Den ene flensen ble skrudd mot den planslippte endeflaten der stussen en gang hadde stått. Vel og bra, men det var ikke nok godstykkelse

til 5/8" skuer som trengtes for å holde dette sammen. Dette ble løst ved å lime pinnskruene fast i det gjengede hullet, som til å begynne med ga tilstrekkelig tetting. Nå før siste demontering var det ikke tett lenger.

I den bakre enden av kassa var det valgt en annen metode. Det var laget en 3" rørstuss av messing med flens i ene enden og utvendige gjenger i den andre.

I enden av kassa hadde en så med forskjellig verktøy laget et tilsvarende hull med passelig diameter som ble gjenget opp med 3" innvendig gjenge. Alt dette ble utført for hånd. Rørstussen ble så skrudd fast og siden har det vært helt tett frem til det siste! Fantastisk!

I tillegg til de 12 tilslutningsrørene på kassa er det fem ventilspindler med egne ratt. Ventilsetet er en bronseforing som er satt fast i bunnen av selve ventilkassa. Den aksiale bevegelsen på hver ventil fremkommer av en flatgjenget skruparti på spindelen som går i et firkantet mutterstykke av bronse. Mutterstykket henger fast i en støpejernflens med pakkboks som er skrudd fast i overdelen av ventilkassa. Godset under en slik støpejernflens som skulle holde fast mutterstykket viste seg å være helt vekksmuldret. Alle unntatt en så bedrøvlige ut. Hva var det så med denne

ene som så brukbar ut? Jo, den hadde vært reparert før. Skruer en til ventilen, dvs. lukker den, er presset fra mutterstykket oppover mot flensen i toppen. Skal en åpne ventilen og stempelet har satt seg litt fast i ventilsetet er kraften på mutterstykket nedover og det blir strekkspenninger i den støpejernkragen som skal holde imot. Utarmet støpejern klarer ikke dette og brudd oppstår. På den ene som var i orden hadde dette skjedd for lenge siden og hele kragen rundt mutterstykket var laget på ny av bronse og skrudd fast på undersiden av flensen hvor det skadede støpejernet var slipt vekk og planslipt. Skrudd fast med 4 forsenkede skruer på en vakker og teknisk god måte, og siden har det virket. Ventilsetene var tydelig yngre enn selve kassa og vil faktisk bli brukt videre i den nye.

Ventilkassa kan være et eksempel på en rekke reparasjoner som har gjort at veteranskipene kunne holde dampen oppe og legge fra kai. Denne artikkelen er skrevet for å ære maskinistene som gjorde disse jobbene. På «Børøysund» er det Arnold Lindner som skal ha æren. Gjennom 45 år har han vært den samvittighetsfulle omsorgspersonen for det mekaniske på båten. Teknisk kompetent til fingerspissene, med mer enn 3 000 dugnadstimer ombord og med mange kveldstimer på Thune Eureka, der han som ansatt hadde tilgang til godt utstyrt verksted.

God redskap er halve jobben, sier et ordtak. Det må også maskinistene ha, i form av et verksted. Ikke nødvendigvis med fullt ut moderne utstyr, men med plass og mulighet for å utføre sin del av det frivillige arbeid som fartøyvern er.



Arnold Lindner er kunstneren som har utført alle de omtalte reparasjonene.

Engøyholmen

En enslig veteranbåt ved ei gammel industrikai gir ikke mye miljø. Et kystkultursenter uten håndverkere og uten fartøyer i bruk gir heller ikke mye miljø. Det er først når disse faktorene samles, at vi får resultater. Partene bygger hverandre sterke, til gagn for alle. Det som skjer på Engøyholmen bør inspirere.

Av Christian Fr Wyller. Bilder: Enghøyholmen

På to holmer i Stavangers havnebas-seng holder Engøyholmen kystkultursenter til. Her er det gamle sjøhus, to nottørker, to veteranfartøyer og en rekke mindre båter som representerer ulike sider ved kystkulturen. Engøyholmen er et kompetansesenter for formidling av kystkultur i fylket og driver en mangslungen

virksomhet som omfatter alt fra besøk fra SFO til hogst av materialer til restaurering av både hus og båter. Mange veteranfartøyer har vært innom holmen og vi håper å få flere oppdrag fra den kanten sier daglig leder Ketil Thu i samtale med Dampskibsposten. Han gir oss gjerne et innblikk i historien og dagens virksomhet.



«Nøkk» og «Hundvaag I» i hjemlig miljø.

Historien

Kystkultursenteret ble stiftet av Fortidsminneforeningen og Rygja kystlag tilbake i 1989. Det skjedde i samarbeide med Byantikvaren i Stavanger og byantikvar Unnleiv Bergsgard var også stiftelsens første formann. Den gang var hovedformålet å bevare et gammelt fiskebruk og en nottørke som stod til forfall. Fiskebruket var opprinnelig bygget for mottak og salting av sild

og senere var det brukt til ulike andre formål med tilknytning til fiske og fangst. Men da stiftelsen kjøpte holmen hadde bygningsmassen forfalt i mange år og det var i siste liten den ble reddet. I dag er det et mønsterbruk med velholdte bygninger og herfra drives det en mangslungen virksomhet knyttet til kystkultur, fartøyvern og undervisning.

Natvigs Minde

På en nærliggende holme som kalles Natvigs Minde, hadde byens havnevesen sin lagringsplass og her var det også et stort sjøhus der sjøfartsmuseet hadde lagret mange båter. Dessverre brant sjøhuset helt ned i 2003 og det var uaktuelt for havnevesenet å bygge det opp igjen; tvertimot avvirket man all virksomhet her. Etter forhandlinger med havnevesenet fikk Engøyholmen disposisjonsretten over deler av holmen og forsikringssummen, og i dag er det et nytt sjøhus på plass – bygget på den tradisjonelle måten. Her er det også lagerplass for mange av stiftelsens egenbygde båter og siste tilskudd er en verkstedsbygning der

Jøsenfjords styrehus og skipperlugar blir restaurert.

Undervisningsopplegg m.m.

Ulike undervisningsopplegg har i lang tid vært en viktig virksomhet på holmen forteller daglig leder Ketil Thu, som selv har bakgrunn som barnevernspedagog. Vi deltar i «den kulturelle skolesekken» og har årlig ca. 30 skoleklasser med elever i 10-12 års alder på besøk. De får omvisning i verkstedene på holmen, kjennskap til vestlandsk byggeskikk, båttyper, historie om sildefiske, fraktefart, rutefart og meget mer. Besøket inkluderer også en båttur i havnebasenget, noe som er svært populært. På holmen er det også elever som får arbeidstrening som alternativ til skolegang én dag i uken.

Bygningsvern

Helt fra starten av var bygningsvern den viktigste del av stiftelsens virksomhet og det er den fortsatt. Her brukes gamle metoder når sjøhusene skal restaureres og ved-likeholdes. Da sjøhuset på Nat-



Skoleklasse på tur.

vigs Minde ble bygget opp igjen, sørget man også for å skaffe seg eget, utvalgt tømmer til dette formålet. I Vats i Tysvær kommune kom man i kontakt med skogeiere som hadde gammel furuskog. Her ble trærne valgt ut etter hvilket formål tømmeret skulle brukes til, og selv om det ble brukt motorsag og traktor, skjedde hogsten etter gamle prinsipper. En viktig del av dette er å ta vare på rot velter som kan brukes til knær, både i bygninger og skip.

Båtbygging og fartøyvern

Det drives ikke bare reparasjon og restaurering, men også nybygging av båter på gamlemåten. Gjennom årene er det bygget to gavlbåter og fire andre trebåter som dokumenterer viktige bruksbåter i kystkulturen. Stiftelsen disponerer dessuten to små veteranfartøyer – passasjerfergen «Hundvaag I» og brannbåten «Nøkk». Den første er bygget i 1939 og gikk i rutebart mellom byen og øya med samme navn der den fraktet både passasjerer og melkespann. Etterhvert fikk den konkurranse fra busser og privatbiler, og da bybrua kom i 1978 var det slutt med rutebarten. I noen år var den i privat eie før den ble kjøpt av en stiftelse i 1994 og deretter grundig restaurert ved holmen. I dag er den i tipp topp stand og den origanle Rubb-motoren går som en klokke.

Brannbåten «Nøkk» var et kjent innslag i bybildet i mange, mange år, og den er kanskje mest kjent for å vise seg frem ved ulike maritime arrangementer. Men mange branner på byøyene og i havnen er slokket eller begrenset av «Nøkk» i årene fra 1939 til 2004 da den ble erstattet av den mer moderne «Vektaren». Stavanger kom-

mune tilbød stiftelsen å overta bruken og selv om den fortsatt eies av kommunen, er det stiftelsen som vedlikeholder og driver den mot et tilskudd. Både «Hundvaag I» og «Nøkk» er med i Norsk Forening for Fartøyvern og kjent kysten rundt fra deltakelse i Nordsteam, Fjordsteam og andre arrangementer.

Antikvariske restaureringsoppdrag for andre

Dette er en ny virksomhet som stiftelsen håper kan utvikle seg. For en del år siden ble MK «Andholmen» restaurert på holmen i samarbeide med blant andre Godalen videregående skole. I dag er to prosjekter igang. Det ene er styrehuset på «Jøsenfjord» som allerede er nevnt. Det er et krevende prosjekt der alt arbeide skal gjøres etter strenge antikvariske prinsipper og det skjer med god veiledning fra ressurspersoner hos Riksantikvaren og Hardanger Fartøyvernssenter. Det samme gjelder et oppdrag ombord i «Rogaland». Her er to lugarer på hoveddekket allerede ferdig restaurert og ytterligere tre lugarer og et dusjrom står for tur. I tillegg står to styrmannslugarer på brodekket for tur. «Rogaland» er fredet og utpekt til Stavangers byskip. Også her utføres arbeidene med god veiledning fra ressurspersoner i Oslo og Norheimsund.

Vi på Engøyholmen håper at vi kan bli et samlingssted for fartøyvern og kystkultur i Stavanger og Rogaland avslutter Ketil Thu som også ser frem til å ønske fartøyvernere fra hele landet velkommen når Norsk Forening for Fartøyvern holder sitt årsmøte i Stavanger til høsten.

Kysten rundt

Pengedryss til fartøyvernet i Rogaland

Det var nok mange fartøyvernere som hadde store forhåpninger til penger fra Riksantikvaren i år – større enn vanlig. For som et sysselsettingstiltak for verftsbransjen hadde regjeringen gitt 40 mill. kroner ekstra til fartøyvern. Årets «pott» var derfor på rundt 100 millioner – nesten det dobbelte av hva den pleier å være. Da listen forelå var det klart at Rogaland var vinnerfylket. Mer enn 16 mill. kroner ble gitt til ulike fartøyer fra oljefylket i 2016.

Slik ser listen ut:

1. «Jøsenfjord»	6.000.000
2. «Fremad II»	3.160.527
3. «Ekar»	2.600.000
4. «Rogaland»	1.693.000
5. «Sandnes»	1.600.000
6. «Riskafjord»	530.000
7. «Andholmen»	50.000

Denne gladnyheten fører til at Bredalsholmen kan holde frem med skrogarbeidene på årets vinner – «Jøsenfjord» – arbeider som tidligere er omtalt i Dampskibsposten. På annenplass kom fiske- og frakteskuten «Fremad II» som

holder til på Jørpeland, men som nå blir restaurert i Norheimsund.

«Fremad II» ble pensjonert i 2007 etter å ha gjort tjenste langs kysten i 119 år og vi håper å komme tilbake med en større presentasjon i et senere nummer av Dampskibsposten. Årets bevilgning er et løft for mange fartøyvernere både i Rogaland og andre steder, og når problemene for verftene har slike konsekvenser, er det nesten så vi håper at de vedvarer!

Fartøyvernerne møtes i Stavanger

Norsk Forening for Fartøyvern har som tradisjon å holde årsmøtene sine ulike steder i landet. I fjor var det Gjøvik og «Skibladner» som fikk besøk og i år er det Stavanger som er vertskap. Årsmøtet arrangeres 21.-23. oktober ombord i «Sandnes» som har liggeplass i Vågen. Programmet er ikke klart enda, men det legges sikkert opp til besøk flere steder i tillegg til foredrag og årsmøtesaker.

Veteranbåthavn i Stavanger

Veteranbåter kan ikke seile hele tiden, de trenger også en havn, og i Stavanger har det vært jobbet målrettet for å få et skikkelig tilbud. Hittil har de store

skipene – «Rogaland» og «Sandnes» – holdt til i Vågen og det er en plass som gir god eksponering. Men de mindre har ikke hatt noen egnet plass og for disse er det dessuten et problem at nordavinden tar godt i Vågen. Derfor har en arbeidsgruppe utgått av flere lokale kystkulturlag arbeidet med et alternativ ved den såkalte Bekhuskaien. Den ligger like øst for Fiskepiren der Tau-fergen og hurtigbåtene holder til, og idag brukes den til supplybåter. Det er på langt nær like sentralt som Vågen, men det kan det bli. For Stavanger kommune har nettopp lansert en ny sentrumsplan som innebærer en betydelig revitalisering av kaiområdene i øst. Her har den iherdige arbeidsgruppe med Jan Welde og Robijne Verstegen i spissen fått gjennomslag for veteranbåthavn. Det er fortsatt et stykke igjen før dette er en realitet, men blir det like flott som på Jens Flesjås

skisse, har fartøyvernerne i Stavanger noe å glede seg til.

Siste om «Stavenes»

Verftet som «Stavenes» har lagt ved siden høsten 2015, BMV Noryards Laksevåg, ble 13. april begjært konkurs. Om nye eiere vil komme inn er usikkert. Det er synd om tradisjonell verftsindustri må vike for enda flere konturløse boligprosjekt i sjøkanten.

Det har vært gjort en god jobb av skikkelige fagfolk fra verftet ombord i «Stavenes», og det ser ut som arbeidet får fortsette fram til dampen er oppe. Det er rørarbeid i maskinrom det ha vært jobbet mest med de siste ukene. Om «Stavenes» blir siste båt på Laksevåg er ringen sluttet. Det var dampskip man startet opp med å bygge her på 1800-tallet, blant annet «Hestmanden», 1911 og «Stord» 1913.



Veteranbåthavn



Her ser vi røropplegg for dampfløyten. Foto: Øyvind Konglevoll

Arrangementer i Bergen

Fjordabåtutflukt

Fjordabaatane arrangerer også i år sin tradisjonelle tur til Bekkjarvik. Siden annen pinsedag i år er 16. mai, er turen flyttet til søndag 29. mai. Deltagende fartøyer blir «Stord I», «Atløy», «Midthordland», «Vestgar» og «Vulcanus». Avgang fra Holbergkaien kl. 10:00 – retur fra Bekkjarvik 16:00.

Hansadagene 9. - 12. juni

Dette blir årets folkefest i Bergen med deltagelse fra Hansabyer fra mange land i Europa.

Fjordabåtene er invitert til å ligge i området hvor Hansamarkedet skal foregå. Lørdagen under Hansadagene

er også Torgdagen og fjordabåtene tar da folk fra distriktet inn til Vågen og hjem ut på ettermiddagen. Som vanlig forventes fulle båter. Da «Granvin» er ute av drift, grunnet store planlagte restaureringsarbeider i sommer, vil «Atløy» ta ruten fra Rebnord i Austrheim, «Oster» kommer fra Osterfjorden, «Stord I» fra Brattholmen og Skogsvåg på Sotra sør, mens «Midthordland» og «Vestgar» tar Sotra nord med Solsvik, Turøy og Misje.

«Hardingen»

En av de mange bøkene som er skrevet om ferjene på Vestlandet heter *Ferjelandet*. Da må det vel være ferjefolket, de som bor i dette landet. Folk som har reist med fergene, ventet på fergene, vært

avhengige av fergene. Eller folk som har et nærere forhold, de som har vært mann-skap, har bygget eller vedlikeholdt dem. Alle har et forhold til disse båtene. Likegyldighet for noen, kjærligheten for langt flere. Denne kjærligheten blir antagelig sterkere jo lenger forholdet har bestått, altså jo eldre ferje, jo sterkere kjærlighet. Det er få som vet at de fleste av ferjene i Sunnhordland fra 1960-årene er konstruert av en skipsingeniør ved Ankerløkken Marine A/S i Bergen, nemlig Cornelis van der Meeren .

Ferjene han konstruerte er skåret over samme lest, og har «signaturen» hans, både i skrog og overbygg. Det var «Skånevik» (som er fredet), «Vikingen», «Melderskin», «Strandbarm» og flere. Den største av dem er «Hardingen» som ble bygget og levert i Florø i 1966.

Van der Meeren mente at de gamle ferjene ikke var pene, en oppfrisking

skulle være på sin plass, både av skrog, overbygning og skorsten. De burde få en slankere utseendet. Dette har van der Meeren fått til, ikke minst gjelder det for «Hardingen». I følge Otto Erslund, forfatter av boken *Dei fine ferjene*, skulle «Hardingen» være den peneste av dem alle.

Etter 25 år i Italia er «Hardingen» nå tilbake på Vestlandet. Den vil få navnet «Hardingen sr» og settes inn i turistfart på Sognefjorden, sammen med «Skånevik» I Italia har fartøyet fått noen endringer, likevel vil ferjefolket kjenne igjen båten og si at «Hardingen sr» er vår «Hardingen» som nå er kommet hjem. Ikke minst gjelder dette skipsingeniøren som prosjekterte og tegnet «Hardingen» Den er hans spesielle «baby» som gir mange gleder, gleder han deler med så mange fergeentusiaster.



Slik så «Hardingen» ut i vår, ved ankomst til Rubbestadneset. Foto: Harald Sætre

Smøreolje

Av Tom Kristian Kurland, produksjef

Uno-X Smøreolje – Texaco

Smøring av dampmaskiner har en lang historie og tidlig forsto maskinoperatørene at en eller annen form for friksjonsnedsettende tilsetning måtte til for å smøre sleidemekanismen og sylindren. Det første smøremiddelet som ble benyttet var talg laget av fett til oxen. Talg var tidligere også hovedbestanddelen i håndsåpe. Dessverre hadde talgen uønskede egenskaper da fettsyrene dannet korrosive syrer sammen med vanddampen og metalledene korroderte. I siste halvdel av 1800-tallet skjøt utviklingen fart da smøreolje basert på raffinert råolje kom på markedet. De første raffineriene brukte enkle destillasjonstårn for å skille ut blant annet parafin, lette smøreoljer og tunge smøreoljer. Reststoffet i bunnen av destillasjonstårnet viste seg å gi utmerket smøring for de varme dampsylindrene. Denne baseoljen ble kalt for «cylinder stock» og bærer den dag i dag dette navnet. Bruk av tunge mineraloljer viste seg etter hvert å ikke være optimalt. Store mengder med vanddamp dannet vanddråper i sylindrene og hindret at oljen dannet oljefilm på sylinderveggene og store mengder med oljer måtte til. Etter noe tids forskning fant man ut at ved å blande inn hvalolje eller talg så fikk man redusert oljeforbruket betraktelig.

Av en eller annen grunn har dampmaskinoljer aldri blitt formulert til standard spesifikasjoner som for eksempel dieselmotoroljer. Etter hvert som dampmaskinene har blitt faset ut har også oljeselskapene sluttet å selge

dedikerte formulerte oljer til dampmaskiner. Vår erfaring er at Texaco Meropa som er en formulert girolje med gode emulgerende egenskaper har fungert utmerket til dette formål.

Smøreoljeprodukter er under stadig utvikling grunnet lengre skiftintervaller, mindre oljesumper, høyere oljetemperaturer samt avanserte avgassrensesystemer. Dette medfører nye tilsetninger og høyere krav til baseoljene i dagens produkter. Mange av dagens produkter kan uproblematisk benyttes i eldre utstyr om det så gjelder motoroljer, giroljer, hydraulikkoljer eller smørefett. Normalt bør man styre unna de dyreste syntetiske oljene på eldre utstyr da man ikke vil dra full nytte av egenskapene disse produktene har. Ellers er vår erfaring at det finnes mye kompetanse om smøreolje i entusiastmiljøer og at det kan være lurt å forhøre seg litt rundt om deres erfaringer.

Våre generelle Texaco marine produktanbefalinger er:

Ursa Premium TD SAE 15W-40 / Delo 1000 Marine 40 som motorolje. Meropa i forskjellige viskositetsklasser som girolje. Hydraulic Oil HDZ 32/46/68 som hydraulikkoljer. Multifak EP 2 som lagersmøring og Novatex EP 2 som et vannbestandig fett til blant annet dekkstutstyr.

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

Postboks 26, 5991 Ostereidet
www.oster.no/torjb@online.no
Leiar: Tor Bjørgaas, tlf: 975 47 816

Nordenfjeldske Staalskibs-union

c/o Per Kr. Rognes, Schøllers gate 12
7068 Trondheim
Tlf: 73 52 68 08 / 907 41 054

Josenfjord Rutelag AL

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

Veteranbåtlaget M/S Stangfjord

v/ Lasse Vie, 6984 Stongfjorden
lasat-v@online.no
Facebook: M/S Stangfjord

Vestfoldmuseene IKS

avd. Sandefjordsmuseene
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

Veteransklagslaget Fjordabåten

Postboks 1740, Nordnes, 5816 Bergen
www.fjordabaaten.no/hhusekl@online.no
Leder: Hanne Huseklepp,

Veteranbåtlaget Ekar

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

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

Veteransklagslaget 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

AS Oplandske Dampskibsselskap

Postboks 230, 2802 Gjøvik
www.skibladner.no
skibladner@skibladner.no

Mjössamlingene

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

Venneforeningen for MS Brandbu

c/o Atle Lyhmann
Fjordsvegen 88, 2760 Brandbu
msbrandbu@hotmail.com



Omslagsbildene:

Forsidebildet: Bildet på forsiden gir nesten en katedralfølelse. Det er tatt inne i den ene skovlkassen på «Skibladner», der maskinistene kontrollerer eksenterstagene som vrir skovlene slik at de står mest mulig vertikalt mens de er nede i vannet. Skovlhjulene med eksenterstag er fra 1888, da båten ble forlenget og fikk nye kjeler og trippelmaskin. Foto: Brynjar Eidstuen.

Baksidebildet: På baksiden ser vi aktivitet ved Engøyholmen, der «Meriel» sjøsettes. Hun er 31 fot lang og ble bygget ved Engøyholmen kystkultursenter i 2008, som et delprosjekt av kulturhovedstaden Stavanger dette året. Foto: Kystkultursenteret.