

DAMPSKIBS

P O S T E N



TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 107 | 3/2016

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. Det 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.

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

Redaktør



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

Kontaktmenn

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

Bergensområdet: Harald Sætre
Bogane 20, 5260 Indre Arna
Tlf. 907 59 186
harald@setre.net

Nord-Norge: Tor Skille
Gammelveien 34, 8030 Bodø
Tlf. 416 58 230
tor.skille@online.no

FRIST FOR STOFF TIL NESTE NUMMER

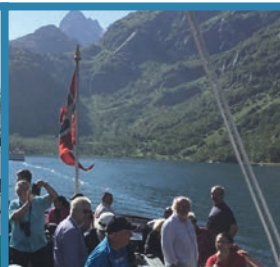
16. januar 2017

Opplag: 2665
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar





7



14



29



44

INNHold

4	Formannen har ordet
7	En dronning med 300 venner
10	Om forsikringer
14	Veteraner i langfart
22	Spennvidde i fartøyvernet
26	Den første norskbygde dampmaskin
29	«Hindholmen» 100 år
34	«Stord I» – frå prosjekt til drift
37	Kysten rundt
40	Kjelehavari på «Børøysund»
42	Bevaring av motortegninger
44	Mannskapstur til Sverige
47	Foreningene bak bladet

Nytt nummer av Dampskibsposten. Som dere ser av foregående side har vi endret litt på redaksjonen. Vi har nå tre kontaktmenn langs kysten, og håper det kan bringe oss litt nærmere både leserne og fartøyvernmiljøene. Har dere kommentarer til det vi har skrevet eller tips om nye saker: ta kontakt. Vi vil også minne om at dette er et medlemsblad, av og for medlemmene. Det er altså dere lesere, de fleste av dere er jo medlem i en venneforening, som i prinsippet skal bestemme hva som skal stå i bladet. La oss samarbeide om å gjøre bladet bedre. God lesning.

Formannen har ordet

Det er ikke bare i veteranbåtmiljøet de nye forskriftene diskuteres. I skipsfartsmiljøer langs kysten ser man også at de nye forskriftene gir store utgifter uten påviselig øket sikkerhet. Derved kan ferjer, hurtigbåter, ambulansebåter og annen fart som er nødvendig for bosettingen bli så kostbare at de må legges ned. Hva skjer da med Kyst-Norge, og med grunnlaget for fartøyvernet?

Av Øyvinn Konglevoll, leder av Veteranskipslaget Stavenes

Reell eller regelstyrt sikkerhet?» og «Min båt er så liten og kravet så stort». Disse overskriftene fant jeg i medlemsbladet til norske hurtigbåtredereier, da jeg var på ekstrajobb om bord i NORLEDs M/S «Frøya».

Her tør man sette ord på frustrasjonen man har, og stiller spørsmål ved Sjøfartsdirektoratets (SD) utøvelse av sitt mandat: Å sikre trygg ferdsel på norske fartøyer og i norsk farvann. I fartøyvernet er mange livende redde for å provosere SD, av frykt for å få problemer neste gang man har med SD å gjøre. Slik skal det ikke være i Norge. Man skal kunne kritisere og stille spørsmål ved enhver offentlig etats gjøren og laden.

I forrige nummer av Dampskipsposten redegjør Eivind Lande for nye og strengere krav til mannskaper på ver-

neverdige fartøyer. Tross oppklaringsmøter og forhandlinger mellom NFF og SD opplever mange at det blir stadig mer krevende og vanskelig å drive med verneverdige fartøyer.

Slik jeg forstår artiklene i hurtigbåtbladet er IMO et regelverk for internasjonal skipsfart, mens det enkelte land kan gjøre egne tilpasninger for sine kystnære farvann. SD lar internasjonalt farvann gå helt inn i fjæresteinene og i den dypeste fjordarm.

Etter min mening er reell sikkerhet bedre enn regelstyrt sikkerhet. En regelverk som tar utgangspunkt i faktiske forhold og erfaringer, har folk større forståelse for og lettere for å etterleve, enn regler og pålegg som ikke gir noen synlig sikkerhetsgevinst. De virker bare meningsløse.



Fartøyene våre skal i størst mulig grad se ut og være utstyrt som da de var i opprinnelig drift. Det hindrer selvsagt ikke at vi retter oss etter nyere krav når det gjelder sikkerhetsutstyr. Likevel må vi hver gang nytt utstyr eller nye rutiner innføres, ha lov til å spørre: Øker dette den reelle sikkerheten med den driftsformen vi har på vårt fartøy. Her ser vi øvelse med bruk av redningssklie og redningsflåte, under evakueringsøvelse på »Rogaland«.

Foto: Jan Welde.

Når den verneverdige flåten, tross stadige møter og håp om enklere og klarere regler, opplever at det hele tiden blir vanskeligere og vanskeligere å holde det gående, står en svært viktig del av Norges kultur og historie i fare for å forvitte. Særlig gjelder det alle nye krav om kurs og sertifikater.

Noen av de nye kravene er meningsløse. Det at mannskaper må ha minst

12 måneders fartstid i løpet av 5 år for å slippe å ta alle sertifikater på nytt. Denne bestemmelsen er til plage for fartøyvernet, men til glede for kurssettene og deres aksjonærer. Dette kravet er ikke bærekraftig. For å få dette til å gå opp, hjelper det ikke å holde seg med en god base av frivillige, for da blir det for lite fartstid på hver. Kravet om fartstid betyr også at verneverdige fartøyer

må brukes mer enn de bør for å få nok fartstid til alle.

Det sies at er man kreativ skal det gå greit. Det er helt useriøst og oppfordring til fjusk. Man må kunne få til bestemmelser som tar hensyn til faktisk erfaring og kunnskap hos menneskene.

Hvis det stadig kommer pålegg og krav bør det til dels være med utgangspunkt i statistikk. Hva sier statistikken om forlis og personskader / omkomne relatert til Norges verneverdige fartøyer? NFF bør i møte med SD dokumentere ulykkesnivået om bord i verneverdige fartøyer sammenlignet med andre fartøyer. Jeg tør påstå at det finnes trolig ikke noen sikrere måte å forflytte seg på enn med verneverdige fartøyer. Det blir ikke sikrere på sjøen om de verneverdige fartøyene forsvinner og passasjerene havner om bord i lystfartøyer. Vi vet hvor ulykkene skjer.

På landjorden har myndighetene tiltro til veteranbilmiljøet, for de vet at det skjer lite ulykker med veteranbiler. Derfor kan man kjøre på alle landets veier, inkludert motorveier uten bilbelter i veteranbil. Alle andre blir bøtelagt om de stoppes uten bilbelte.

Reell sikkerhet bør NFF også prøve å få gjennomslag for når det gjelder kursing. Jeg er enig i at ungdommer som melder seg til tjeneste bør få kurs som inkluderer alle ferdigheter, og som siden kan bidra til at de får seg et yrke på sjøen. Men mange engasjerer seg i godt

voksen alder, og de trenger overhodet ikke bruke tid og penger på røykdykking og å snu flåter, når fartøyene de er på ikke har krav om eller er utstyrt med røykdykkerutstyr og overbygde flåter. Med lang erfaring som brannmann vet jeg at å øve på det som er reelt og aktuelt gir best sikkerhet. Oppstår det brann og man ikke har røykdykkerutstyr er det viktig å vite hva som da er viktigst; varsle og få tilkalt profesjonell hjelp, slukke om man kommer til og det er mulig, stenge lufttilførsel og få passasjerer og mannskap i sikkerhet. Opplæring og øvelse med utgangspunkt i eget fartøy gir best sikkerhet. Å øve på å kjøre trailer når man skal kjøre personbil er meningsløst.

Til slutt: Kurs i krise og passasjerhåndtering er av en slik art at det må kunne tas som selvstudium, eller i regi av instruktør fra NFF. Det må være nødvendig å betale tusenvis av kroner for dette rene teorikurset, selv om det inkluderer en bedre lunch. Da kan man heller ta med matpakke. Og å måtte repetere kurset hvert 5. år blir like meningsløst som om man må repetere konfirmasjonsundervisningen. Da kan man i stedet møte til skriftlig prøve, og får man for mange feil må man ta kurset opp igjen.

Helt til slutt: Man skal ta med alt som er til det bedre. Det er fint at mannskaper over 50, som ellers er friske, nå bare trenger gå til skipslegen annet hvert år.

En dronning med 300 venner

Epoken med luksuriøse passasjerskip i fart langs kysten eller over Nordsjøen er definitivt over. Likevel, når vi ser «Sandnes» gli inn mot kai, kan vi få litt av følelsen av tidligere tiders stil og eleganse. Hun er ganske enestående. Derfor ble hun da også tildelt prisen for best vedlikeholdt/bevarte fartøy under Forbundet Kystens landsstevne i Bodø i sommer.

Tekst: Christian Fr. Wyller. Bilder: Ryfylke Dampskibsselskap.

Det tidligere natttruteskipet MS «Sandnes» er kalt kystens dronning. Hun er bygget ved Nylands Mekaniske Verksted i Oslo i 1950 og gikk i fast turnus i Nattruten mellom Sandnes/Stavanger og Bergen i mange år. Men i 1974 var det slutt, da overtok Flaggruten med nybygde westamaraner. Takket være to maritime skoler ble hun tatt godt vare på – først som «Gann» i Stavanger og deretter som «Sjøkurs» i Kristiansand. I 2007 tok skoleskipslivet slutt for den aldrende dronning, og som veteranskip vendte hun tilbake til hjemfylket med nymalt grønt skrog – det var Sandnæs Dampskibs-Aktie-selskabs farge. Hjemkjøpet var det Ryfylke Dampskipsselskap AS som stod for og hun erstattet den noe mindre «Gamle Salten». Siden den gang

har den aldrende dronning hatt fast plass i Vågen i Stavanger og hatt en allsidig drift med cruise, blåturer, selskapsarrangementer, konserter og meget mer.

Det er mange måter å organisere drift av et veteranskip på og i tilfellet «Sandnes» er det todelt. Ryfylke Dampskibsselskap eier skipet og er fullt ut ansvarlig for driften. Men hadde det ikke vært for den gamle damens omfattende vennekrete, ville nok aktiviteten vært langt mer begrenset. De er organisert i foreningen Nattrutens Venner som har nærmere 300 betalende medlemmer og som står for en omfattende dugnadsinnsats. Vi traff foreningens leder Torill Lura en lørdags formiddag mens det var hektisk aktivitet ombord. Naturlig nok er ikke alle vennene aktive på dugnader, men som regel er fullt opp av folk som



En flaggpyrde MS Sandnes på tur i Ryfylke.

ønsker å gjøre en innsats forteller Torill. Denne lørdagen var det så mange at det nesten manglet arbeid til flittig hender som ville gjøre en innsats.

Natrutens Venner har en samarbeidsavtale med rederiet som gir aktive medlemmer førsterett til en rekke arrangementer ombord – først og fremst de mange turene som arrangeres gjennom sommersesongen. «Sandnes» var naturligvis med på Grunnlovskonvoien i 2014 og dro deretter til Göteborg. I 2015 var Fjordsteam i Florø og i år Forbundet Kystens landsstevne i Bodø naturlige mål for sommerturen. På disse turene er foreningens medlemmer både deltakere og mannskap og de kan «betale» deler av turen med dugnad. Det er ca. 130 køyplasser ombord og ved større arrangementer er skipet hotellskip for tilreisende. Det sier seg selv at dette krever stor innsats med rengjøring og



Torild Lura i Natrutens Venner og Alf Kåre Olavesen i Ryfylke Dampskipsselskap med prisen for best vedlikeholdte skip.



Det mangler ikke på eleganse i det gamle nattruteskipet.

matlaging og her trør vennene til. Men det går unna og ved neste store arrangement – årsmøtet i Fartøyvernforeningen – stiller dugnadsgjengen opp.

Men også ellers i året er virksomheten omfattende – det arrangeres kveldsturer på fjorden og det er alltid en egen St Hans-tur. «Sandnes» dukker også opp på mange festivaler i nærområdet – Skudefestivalen på Karmøy og ikke minst den årlige Sildajazz i Haugesund. Da bandet Det Betales var på Skudefestivalen, bodde de ombord. De likte seg så godt at da skulle opptre på Sandnes (by) i november, ville de komme tilbake og holde konsert ombord! Det gjorde de og det ble suksess.

Dimensjoner: 222 x 36 x 21 fot, klinket skrog.

1 534 bruttotonn

Maskin: 6 sylindret Atlas Polar, 1 800 hk.

«Sandnes» fikk status som vernet skip av Riksantikvaren i 2007.

Mange av skipene fra Nylands Mekaniske Verksted er seiglivede. Byggenumrene 1 og 2, «Engebret Soot» og «Gahn», begge fra 1861, lever som veteranskip i Haldenvassdraget. Her kan de også møte «Turisten» fra 1887. Ute i Halden er «Fredrikshald I» fra 1890 under oppbygging som veteranskip, etter at store arbeider er utført på Bredalsholmen. Den siste i dette eksklusive selskap er «Hansteen» fra 1866. Med gener fra slike forgjengere går «Sandnes» en lys fremtid i møte.

Om forsikringer

Hvilket ansvar vi har i forbindelse med vårt fartøyvern? Hvilken risiko har vi, og hva kan konsekvensen av uønskede hendelser være? Slike spørsmål stiller vi ikke til daglig, men om noe skjer, er det viktig at noen har vært forutseende og tegnet forsikringer. Større fartøy, og vanligvis våre veteranskip, forsikres i spesialiserte forsikringsselskap. Denne grenen av forsikring kalles sjøforsikring, og domineres av ansvars- og kaskoforsikring.

Tekst: Atle Vie. Bilder:

Ansvarsforsikring (P&I)

En 'P&I' betyr altså Protection & Indemnity, og innebærer forsikring som beskytter mot ansvar som påløper i forbindelse med virksomhet til sjøs. Det er like viktig med en god forsikring om fartøyene er store eller små, nye eller gamle. For eiere av det selskapene definerer som 'small craft' vil noen av de viktigste ansvarsområdene være i forbindelse med personskader, forurensning, vrakfjerning og last. Med 'small craft' menes mindre lokale ferger, fiskefartøy, taubåter, arbeidsbåter, mindre lastebåter med flere. Veteranbåter hører vanligvis hjemme i denne gruppen.

En P&I forsikring er en god og viktig investering, og fartøyeieren kan ha full fokus på virksomheten og driften

av fartøyet uten å tenke på hva som vil skje dersom en ulykke skulle inntreffe. Vi vet også at det kan være et krav fra enkelte havneiere om at fartøyet har en gyldig forsikring som inkluderer vrakfjerningsansvar. Et fartøy kan synke ved kai, og eier bli pålagt å fjerne vraket.

Mange eldre fartøy har sesongdrift, og er kun i virksomhet sommerhalvåret. Resten av året ligger båten enten i opplag ved kai eller blir tatt på land. P&I politen vil likevel ha en 12 måneders varighet hvor det tas hensyn til sesongdriften.

I forbindelse med kjøp av en P&I forsikring er det flere faktorer som bør vurderes:

- Hva er inkludert i dekningen? P&I

forsikringen er en reder-ansvars forsikring som dekker reders juridiske ansvar i forbindelse med driften av fartøyet. For å være på den sikre siden er det likevel viktig å sjekke at det ikke finnes hull i dekningen. Innhold i dekning kan variere noe fra selskap til selskap så det er viktig å sjekke detaljene. Det kan være viktige element som er ekskludert fra dekningen, for eksempel kollisjons- og støtningsansvar.

- Hvem er forsikringsgiver? Med en god forsikring beskyttes virksomheten mot uhell og katastrofer, og det er derfor viktig at forsikringsgiveren stiller opp når uhellet er ute, er finansielt sterk til å utbetale erstatningsbeløp raskt samt har den nødvendige ekspertise og service.
- Hva vil forsikringen koste? For å gi en riktig pris, må selskapet selvstendig ha forsikringskompetanse, men også kjennskap til fartøyvernbransjen og lokale forhold, slik at hver forespørsel kan bli behandlet individuelt.
- Eierne av fartøy har en opplysningsplikt i forhold til forsikringsselskapet, og alt av endringer må rapporteres. Det kan være endring i passasjersertifikatet, driftsperiode, fartsområde, mulige slep, utleie, salg mm.

Kaskoforsikring

Vilkår

Mens man for fritidsbåter opplever forskjell i kaskovilkår fra selskap til selskap, har man i sjøforsikring to standardiserte vilkår mange selskaper benytter: «Nordisk Sjøforsikringsplan» (Planen)

og «Forsikringsvilkår for Næringsfartøy under 15 m». Skillet går som man skjønner på fartøyetys lengde, der «Planen» er ment for større fartøyer. Det som skiller de ulike forsikringsselskapene er dermed i mindre grad vilkårene, men heller pris og andre betingelser samt det viktigste: hvilken service ytes til kundene om noe skulle skje.

Hva dekkes?

Felles for begge sett med vilkår er at de er såkalte «all risk» vilkår. Det betyr at alle skader i prinsippet er dekket med mindre det er formulert et unntak. Her finnes det en del unntak, for mange til å ta med her, men i det store og hele er vilkårene formulert slik at det er skader på selve skipet som er dekket, i tillegg til at hele fartøyet erstattes om det skulle gå tapt. Det er også krav om at skaden skal være «plutselig og uforutsett.» Et av de viktigste unntakene finner vi for fartøy under 15 meter samt for noen større under Planen, der dekning for maskinhavari er unntatt. Selskapet vil da kun vil dekke skader på maskineri om skaden skyldes en «ytre påvirkning» som eksempelvis grunnstøting, lynnedslag med mer.

Særfradrag

I tillegg til egenandel som man kjenner fra privatforsikring, har man i sjøforsikring flere andre særfradrag der maskinfradrag er mest vanlig. Her er det noe forskjell mellom de to vilkårsettene, men i prinsippet knyttes fradraget til alderen på maskineriet som ble skadet. For de minste fartøyene trekkes kun maskinfradrag dersom man erstatter skadet utstyr fremfor å reparere, mens



«Full City» drev på land utenfor Langesund i juli 2009. Aksjonen medførte store forsikringsoppgjør. Foto: Kystverket

for de større trekkes ikke slikt fradrag om skaden skyldes «ytre påvirkning.» Andre særfradrag kan være elektronikkfradrag eller isfradrag.

Kollisjonsansvar

Selv om kasko i utgangspunktet kun dekker skader på eget fartøy, er det inkludert en begrenset ansvarsforsikring kalt «kollisjonsansvar.» Som navnet antyder er det her snakk om å dekke det ansvaret eier av fartøyet eventuelt blir pålagt etter en kollisjon eller støtning. Kollisjonsansvaret har et begrenset dekningsområde der fartøyet verdi (forsikringssum) danner øvre grense for utbetaling. En slik utbetaling under kollisjonsansvaret kommer i tillegg til reparasjoner av eget fartøy, og erfaringen viser at for mange situasjoner der fartøyet eksempelvis har støtt borti et annet fartøy eller en kai, er kollisjonsansvaret tilstrekkelig slik at ansvarsforsikrings-selskapet (P&I) ikke blir involvert. At kunden skal slippe å forholde seg til to selskaper er også noe av hensikten med å inkludere kollisjonsansvar under kasko. P&I dekker det overskytende om kol-

lisjonsansvaret ikke er tilstrekkelig og det anbefales sterkt å tegne en ansvarsforsikring (P&I) i tillegg til kasko for de gangene der det går virkelig galt.

Andre forsikringer

Her er medtatt en del aktuelle forsikringer som ikke regnes som sjøforsikring. Det kan være en fordel å samle disse forsikringene, slik at man ikke betaler for overlappende forsikringer.

Yrkesskadeforsikring

I henhold til Lov om yrkesskadeforsikring, har virksomheter lovpålagt plikt til å tegne forsikring for sine arbeidstakere. Arbeidstakerens status (ansatt eller frivillig), er ikke avgjørende for denne plikten. Med virksomhet regnes ikke bare selskaper som driver næring, men også ideelle virksomheter som har et delvis kommersielt preg. Vår passasjerfart kan vanligvis regnes som kommersielt preg.

Kollektiv ulykkesforsikring

Forsikringen kan gjelde i arbeidstid.

For oss vil det si under dugnadsarbeid. Det må fremgå hvem som dekkes av forsikringen, for eksempel om den gjelder bare medlemmer. Forsikringen gir rett til utbetaling ved død og/eller varig medisinsk invaliditet som følge av ulykkesskade inntruffet i forsikringstiden.

Forsikring mot innbrudd, tyveri og hæverk

Forsikringen gjelder primært ved opplag eller når fartøyet ikke er i bruk eller uten tilsyn. Forsikringen tegnes med forsikringssum inntil den verdi som blir valgt.

Det er vanligvis krav til lås, alarm og tilsyn, og kvaliteten på disse tiltakene.

Styreansvar forsikring

Ved å inneha et styreverv pådrar man seg et ubegrenset personlig ansvar overfor aksjonærer, kreditorer, kontraktspart-

nere og andre. Man er også solidarisk ansvarlig overfor andre styremedlemmer. Styret har både et forvaltningsansvar (organisere og fastlegge planer og rutiner for virksomheten) og et tilsynsansvar (føre tilsyn med at planer og rutiner følges). Styret har ansvar både som følge av en handling og som følge av en unnlatelse.

Alminnelig ansvarsforsikring

En slik forsikring dekker rettslige erstatningsansvar virksomheten kan pådra seg for fysisk skade eller økonomisk tap påført annen person eller bedrift.

Om forfatteren:

Atle Vie har lang fartstid i forsikringsbransjen. Han er også styremedlem i Norsk Forening For Fartøyvern og i Stiftelsen Stord 1 og mannskap på «Stord 1».

Forsikringsselskap som har bidratt til denne artikkelen:

Gard

Gard er verdensledende innen forsikringsløsninger for maritime virksomheter. Hovedkontoret ligger i Arendal, og ansatte fra mer enn 30 nasjoner bidrar til at selskapet forsikrer over 12.700 små og store skip over hele verden.

Havtrygd Gjensidig Forsikring

Havtrygd er et spesialisert forsikringsselskap for fiskebåter og annen kysttonnasje. Selskapet forsikrer rundt 1000 fartøyer fra svenskegrensen til Møre, og har kontor i Bergen og Måløy.

Tryg

Tryg er Nordens nest største forsikringskonsern med aktivitet i hele Skandinavia. Det har 3.700 medarbeidere og 2,7 millioner kunder. Det norske hovedkontoret ligger i Bergen.

Søassuransen Danmark

Selskapet har hovedkontor i Marstal på Ærø, og har drevet med sjøforsikring i 140 år. Norsk Forening for Fartøyvern har inngått avtale med Søassuransen i Danmark. Primært gjelder dette kaskoforsikring av skip.

Veteraner i langfart

Vern gjennom bruk er mottoet for fartøyvernet. På den måten skal fartøyene vise seg frem og fortelle sine historier. To av båtene våre gjorde det riktig grundig i sommer, en i langfart mot nord og en mot syd. «Børøysund» besøkte sine hjemtrakter i Vesterålen og Lofoten, mens «Rogaland» var filmstjerne i Frankrike

«Børøysund» på sommartokt til Nord-Noreg.

Tekst: Agnar Aas

Innleiing

I sommar la «Børøysund» turen tilbake til Nord-Noreg og Vesterålen. Dette var 4. gongen skipet var tilbake heim til området der ho var i aktivt arbeid i til saman 44 år, og som ho forlét i 1969 for å gå til Oslo.

Toktet starta i Oslo 29. juni og tilbakekomsten var over 5 veker seinare ein regntung søndag 7. august. Då var det segla ein distanse på over 2300 nautiske mil, og ho hadde vore under fart i sjøen i nesten 300 timar. Rundt 40 ulike hamner var besøkt. Fyrbøtarane hadde skuffa om lag 75 tonn kol for å halde damptrykket oppe på kjelen. 43 menneskap deltok totalt, av desse var 9 med på heile toktet.

Planlegging

Ein slik langtur krev god planlegging. Det er mykje som skal klaffe for at ein slik krevjande tur skal bli vellukka. Mannsapslistene skal gå i hop slik at det er nok menneskap til ein kvar tid, dette innafor avgrensa plass til overnatting om bord. For alle hamnene som skal besøkast må det gjerast avtalar i forkant, kor skipet skal legge til, vatnforsyning og landstraum. Det var lagt opp til eit variert program for menneskapet i mange av hamnene, også dette måtte planleggast og avtalast. Ei av dei største utfordringane er å kjøpe inn kol og få det plassert i depot rundt kysten, slik at det er tilstrekkelege mengder og at det blir tatt hand om så det er klart på kaia når båten kjem dit. Det krevst også at båten er i god teknisk stand, dei mange timane i sjøen i samanhengande segling betyr at skrog og maskin må

fungere utan store tekniske problem eller feil. Mat skal skaffast til vegs og lagast til. Det var planlagt mange passasjerturar, og billettsal og annonsering måtte organiserast.

Mange hadde gjort ein innsats for at toktet vart mogeleg å gjennomføre. Hovudplanlegginga vart gjort av Laila, Eivind, Magne, Birthe, Pål og Anne. Stor honnør til alle som bidrog, og særleg ros til Laila som reiseleiar og til Magnar som også i år stilte som kokk under heile turen!

Transport nordover

Første del av turen nordover var prega av dårleg vær. Ytre Oslofjorden viste seg frå si verste side. Det vart landligge i Horten, og vinden var slik at det tok ekstra lang tid å komme rundt Lindesnes, Lista og Jæren. Dette gjorde at Skudeneshavn og festivalen der måtte droppast for å komme i rute til Leirvik og Bergen.

Vidare nordover letta været. Stad, Hustadvika og Folla viste seg frå si som-

marvenlege side. Sør-Helgeland var like sommarblank og vakker som sist «Børøysund» gjekk nordover for 8 år sidan. Det er ei stor oppleving å sjå fjell som Dei Sju Søstrene og Hestmannen i nydeleg kveldssol.

Bodø

200 års jubilanten tok i mot oss på ein fin måte, og det vart kaiplass rett bak «Gamle Salten». Inntrykket var slik som tidlegare, di lenger nordover skipet kom, di meir merksemd fekk ho. I Bodø var ho tilbake i sitt gamle fartsområde, og det kom folk om bord som hadde vore passasjer i gamle dagar, eller var slektningar til tidligare mannskap.

Dessverre vart det planlagde opplegget mykje amputert då dampkjelen måtte repararast for ein lekkasje. Dette gjorde at passasjerturane til Bliksvær og Kjerringøy måtte kansellerast, til stor skuffelse for mannskapet og passasjerane som hadde kjøpt billett.



«Børøysund» i Sortlandsundet.

Foto: Tom Steiro



Trollfjorden, eit høgdepunkt for både passasjerar og mannskap. Foto: Laila Andresen.

Lofoten og Vesterålen

Reparasjonen førde også til at første stoppet i Lofoten, Sørvågen, måtte droppast og vi kom seint fram til Ballstad. Men så var vi i rute att. Det var gjævt å være mannskap om bord på «Børøysund» inn mot dei gamle heimehamnene i Stokmarknes og Melbu! Det strøynde framleis til folk som hadde ei historie dei ville dele med oss mannskapet på «Børøysund». I Melbu fekk vi også ei gammal kolskuffe i gåve, denne hadde vore brukt om bord i gamle dagar.

Dei gamle hamnene som skipet var innom i rutefarten sin vart besøkt etter tur, slike som Sildpollen og Eidsfjord, Risøyhamn, Sortland, Digermulen, Skrova, Svolvær og Henningsvær. Mange av dagane var solblanke, varme sommardagar.

Det kom mange godord til Norsk Veteranskipsklub fordi dei har tatt så fint vare på «Børøysund» i alle desse åra båten har vore i Oslo. Og mange kommenterte spesielt at dei var imponerte og svært glade for at klubben tok båten nordover att slik at dei fekk oppleve ho i sjøen i det gamle heimeområdet, og at dei fekk komme om bord. Det vekte gamle gode minner hos mange.

Transportetappen sørover

Turen sørover gjekk stort sett etter planen. Det vart ei lita forseinking då «Børøysund» måtte gå innom Askvoll for å tette ein liten lekkasje i eit røykrøyr. Denne gangen viste Lindesnes seg frå ei snill side med lite sjø. Høgdepunktet på denne delen av toktet var deltaking i Risør trebåtfestival. Her er alltid båten

velkommen. Vi vart møtt av mellom anna «Southern Actor», den praktfulle gamle kvalfangarskuta som nå høyrer heime i Sandefjord. Men Ytre Oslofjorden ga litt sjø også på avslutninga.

Litt om utfordringane med mannskap

Det har vist seg dei seinare åra at det til tider er vanskeleg å få tak i tilstrekkeleg mannskap, og spesielt i maskina. Dette slo også til i planlegginga av dette toktet. Viss vi ikkje hadde fått hjelp frå veteranbåtmiljøet i Bergen og i Bodø ville denne turen ikkje ha vore mulig å gjennomføre. Tor Skille frå hurtigruta Lofoten og Odd Magne Stikholmen frå «Stord I» må nemnast særskilt, det same må Sveinulf Olsen frå Bodø og statslos Harald Otervik frå Bindal.

Det vart også stort ansvar og stor arbeidsbyrde på Pål. Då han gjekk om bord i Bodø som ansvarleg maskinsjef vart han møtt med lekkasje i kjelen. Det vart mykje grubling og vanskelege avgjerder som måtte takast med stort ansvar, og lange netter og mykje arbeid i maskina. Ei særleg takk til deg og Bjørg som medansvarleg under dette arbeidet i Bodø!

Avslutning og refleksjon

Ein slik tur er absolutt i ytterkant av kva ein 108 år gammal båt og med eit sterkt aldrande mannskap kan klare. Likevel var turen vert alle utfordringane når ein veg dette opp mot all merksemd «Børøysund» fekk i Nord-Noreg. Skipet er freda, og ein slik tur gjer at mange får sjå og oppleve båten i sitt rette element. Som eit levande museum kjem ho ut til fleire, og dette vert det sett umåteleg stor pris på når ho kjem tilbake til Vesterålen

og Lofoten. Eit slikt levande museum kjem ut til eit publikum som har særleg varme kjensler for «Børøysund» og det store arbeidet klubben driv med å teke vare på skuta.

Ei stor takk vert retta frå mannskapet og klubben til alle dei som kom om bord og besøkte oss, som var med på passasjerturar, som organiserte kaiplass, som serverte oss under vegs, som hjalp til i alle mulige slags situasjonar. Kort sagt - takk til alle som gjorde dette toktet mogeleg!

«Rogaland» som filmstjerne i Dunkirk

Tekst: Sigurd Jansen, styreformann og lettmatros

M/S «Rogaland» har vært filmstjerne som hospitalskip i en krigsfilm i Dunkirk. Nå skal jeg fortelle litt om forberedelsene, seilassen og oppholdet i Frankrike.

Femte januar i år kom følgende melding på post@gamlerogaland.no:

I am a film location manager currently working for Warner Bros. on a WW2 film. I would like to enquire about the availability and cost to charter MS Rogaland for a 2-3 weeks in May or June this year for filming on the North coast of France. I look forward to hearing from you.

Etter en rask diskusjon med styret besvarte vi mailen positivt, men selvfølgelig med mange forbehold og vi vurderte det til 5 % sannsynlighet at dette ble noe av. Neste steg var besøk 21. januar av 4 representanter fra Warner Bros. Det var hyggelige folk og vi hadde



«Rogaland» ved piren, fylt med soldater på fordekket.

Foto: Sigurd Jansen

en god prat, men de var lite konkrete omkring oppdraget, litt hemmelighetsfulle. Vi økte sannsynlighet til 10- 20 % og startet planleggingen og papirarbeidet.

- Gir Riksantikvaren tillatelse til å seile til utlandet?
- Vil forsikringen skape utfordringer?
- Ville Sjøfartsdirektoratet gi seilings-tillatelse?
- Har vi kvalifisert mannskap som kan være med i 2 til 3 uker?
- Hvordan skulle vi sikre oss kontraktsmessig?

Spørsmålene stod i kø, men vi møtte positive og konstruktive holdninger i dette for oss ukjente farvann. Litt etter litt falt brikkene på plass.

- Riksantikvaren sa ja med forbehold om at Rogaland ikke skulle gå til bunns i sluttscenen.
- Forsikringen falt på plass mot en

tilleggspremie som Warner Bros. dekker.

- Sjøfartsdirektoratet hadde strenge krav men var konstruktive i dialogen og til slutt var også denne tillatelsen på plass.
- Mannskapet var begeistret for oppdraget og ryddet plass i kalenderen. Nødvendig tilleggskursing ble gjennomført for at alle skulle være kvalifisert.
- Kontraktutkastet ble mottatt fra Warner Bros. Det var ensidig i deres favør og vi responderte med 22 merknader.

Omfattende mailutveksling fulgte. Vi insisterte på betaling fra vi seilte fra Stavanger og til vi var tilbake. Malingen skulle betales på forhånd og en stor del av hyren skulle betales «up-front». Forskuddsbetaling var viktig for «cash-flowen». Forberedelsene kostet pen-



I filmen skal hospitalskipet eksplodere og synke. Slik så det ut etterpå. Men vi sank ikke. Foto: Sigurd Jansen

ger. Hvem var disse Warner Brother folkene? Kunne vi stole på dem? Med forhåndsbetaling kunne vi sikre oss slik at vi ikke skulle ende i en økonomisk katastrofe.

Søndag 15. mai kl 1800 var vi klar for avgang med følgende mannskap:

- Kaptein: Per Øhman
- Styrmenn: Edvin Bøe, Arne Ryeng og Lars Utsola
- Maskinsjef: John Larsen
- Øvrig maskinbesetning: Terje Bersagel og Thomas Rott
- Matroser: Stian Bærheim og Thomas Johannesen
- Lettmatroser: Bjørn Åstein og Sigurd Jansen
- Byssa: Solveig Thomassen og Reidun Petterson

Skipperen satte to-vaktsystem og vi var i gang med det store eventyret. Det var litt sjø men nok en gang fikk vi er-

fare Rogaland som en utrolig god sjøbåt. 17. mai ble feiret med norske flagg, lammestek og kaker. 18. mai tok vi los om morgenen og seilte inn til Dunkirk for første gang. Vi gikk gjennom slusene og frem til Pier 7 hvor det allerede lå flere eldre krigsskip. «Rogaland» hadde tilbakelagt 652 nautiske mil på 2 døgn og 19 timer.

Ankomsten var godt innenfor tidsfristen i kontrakten, men gjett om vi var spente på hva og hvordan ting nå skulle foregå. Første utfordring var landstrøm, men vi hadde vært forutseende og tatt med transformator så omkoblingen fra 400 til 230 gikk greit. Ferskvannstilkobling ble en utfordring men her fikk vi låne koblinger som passet av nabobåten. Vi var spente på Port State kontrollen, men skipper Per var godt forberedt og kontrollen gikk uten anmerkninger.

Utstyret vi skulle ha om bord lå på

kaien. Bårer, tauverk, medisinskrin og alt som skal til for å forvandle «Rogaland» til et Hospitalskip. Dekoratorene var opptatt av detaljer. Lyspærer ble skiftet, lampeglass beiset for å se gamle ut og alle moderne detaljer dekket til. Løftekraner ble kjørt inn og de røde korsene malt på med største nøyaktighet. Dette arbeidet tok en uke og vi var klar før første oppdrag onsdag 25. mai.

Filmopptakene skulle foregå langs en lang pir som var rekonstruert av Warner Bros. til slik det var i mai 1940. Denne piren var i innløpet til havnen utenfor slusene og det var ca. 6 meter forskjell på flo og fjære.

Warner Brothers hadde laget ferdig fendere, en kraftig plank med bildekk på innsiden., som skulle ligge an mot dolfinene hvor vi skulle fortøye. Men dagen vi skulle ut blåste det kuling med mye svell i havnen. Det gikk ikke lenge før plankene knakk som fyrstikker og vi måtte forhale i all hast. Med amerikansk effektivitet ble det fremskaffet Yokohama fendere som viste seg å fungere langt bedre. Vi lå ut ved piren et par netter men det ble en strevsom affære. Det var ikke landstrøm så vi måtte kjøre hjelpemotoren døgnet rundt. Trossene måtte justeres kontinuerlig selv om vi hadde 70 meter med trosser både forut og akter.

Filmselskapet hadde en egen maritim avdeling som hadde kontakt med, og hjelp, de forskjellige skipene. Dette viste seg å være en velsignelse for oss. Det var maritimt utdannede folk med lang erfaring som forstod våre utfordringer. De var med om bord og hjalp til, men den viktigste rolle var som fender mellom oss og de kreative filmfol-

kene som aldri så noen begrensninger, bare muligheter.

Derfor ble det besluttet at vi skulle ligge inn forbi slusene om natten, med landstrøm og uten tidevannsendringer. Det resulterte jo i hyppige sluseoperasjoner, Skipper Per har notert 44 slusegjennomganger. Selv innenfor slusene gikk sjøen hvit enkelte dager og skipperen måtte bruke ankeret flere ganger for å fortøye trygt mellom krigsskipene.

Neste utfordring var korte planleggingshorisonter og testing av tålmodigheten. Skulle vi ut i dag? Når tid? Vi måtte hele tiden ta hensyn til flo og fjære på grunn av landgangen til piren og vi seilte ut tidligst kl 0500 om morgenen og var senest tilbake kl 2300. Streik blant slusepersonell gjorde ikke operasjonen lettere. Men ventetiden ble brukt til innvendig vask og vedlikehold av ting vi ikke rekker å gjøre en normal dugnadskveld hjemme.

Et eksempel fra dagboken tirsdag 31. mai:

Avgang planlagt til 10.00, utsatt til 12.00, utsatt til 14.00. Endelig avgang kl 1500.

Liten kuling og 12 grader.

Tett med soldater på piren som ventet for å komme om bord.

Filmet hele ettermiddagen. Gangveien opp og ned hele tiden og våre to ungdommer Thomas og Thomas var sminket og ikledd gamle klær og var gangveisvakt. Så dem ser vi nok på filmen som skal være kinoklar juli 2017.

Det var kaldt. Soldatene og våre to Thomas-er frøs så de hakkete tenner. Soldatene søkte ly i alle korridorene om bord, filmstjernene installert vi i Mar-

tha salongen og noen søte sykepleierne fikk varmet seg nedenunder.

Slik gikk nå dagane. Lørdag og søndag hadde vi fri, så da ble det tid til litt sight seeing, museumsbesøk og på lørdagskvelden fikk mannskapet nyte litt av det franske kjøkken.

Plutselig fikk WB det travelt. I henhold til kontrakten skulle vi være tilbake i Stavanger 10. juni. De brukte en uke på opprigging og dekorering, mens nedriggingen ble gjort på en dag. Riktignok ble vi enige om en del ting som vi kunne gjøre når vi kom tilbake til Stavanger. Og etter en måned i Dunkirk var skuta og mannskapet klar for å sette kursen nordover.

Edvin, Terje, Stian, Solveig og Reidun hadde mønstret av og Torstein Randa, Ivar Andersen, Arild Medby, Kjell Haugvaldstad og Rune Watson var kommet om bord.

Lørdag 11. juni var alt klart og vi startet hjemturen. Flott seilas med pent vær og kl. 11.00 mandag 13.6 klappet vi til kai i Stavanger. Vi ble møtt av koner, venner, radio og TV.

Ja, dette oppdraget har gitt mye god PR for «Rogaland». Antall «likes» på Facebook økte kraftig selv om vi var forsiktige med å legge

ut bilder fra filmingen på grunn av en streng konfidensialitet-klausul.

En stor takk til mannskapet, Sjøfartsdirektoratet, Riksantikvaren og lokale leverandører som har gjort dette oppdraget mulig. At «Rogaland» ble plukket ut til denne filmen er en fjær i hatten for Riksantikvaren og våre politikere som gir oss midler til å ta vare på slike maritime kulturskatter. Det er få av dem i Europa (umiddelbart etter hjemkomst fikk vi forespørsel om ny filmning i Makedonia).

Når vi nå i september har gjort opp det økonomiske bilde er vi fornøyd med resultatet. Etter at alle regninger er betalt kan vi innfri lånet på 600.000 og «Rogaland» kan seile gjeldfri inn i fremtiden.



«Rogaland» ved piren før filming.

Foto: Sigurd Jansen.

Spennvidde i fartøyvernet

Fartøyvern kan være så mangt, fra det svært store til det mer beskjedne, fra det lokale til det landsdekkende. Likevel har alle sin berettigelse, alle kan fortelle sin del av den store historien. Her presenterer vi to ytterpunkt. Begge er forholdsvis nye i vernemiljøet. Da kan det være på sin plass at vi blir kjent med dem.

«Kvitebåten» i Haugesund

Tekst: Georg Jensen, etter opplysninger fra Gunvar Grindheim. Foto: Havnedagene i Haugesund

Passasjerbåten «Svanøy» var i flere år under restaurering i Haugesund av Haugealand Veteranbåtlag. Båten ble bygget ved Hauges Jernskibsbyggeri i Haugesund for Fylkesbåtene i Sogn og Fjordane i 1925. Den ble dessverre sterkt skadet i brann vinteren 2012, og arbeidet måtte oppgis. De siste restene av skroget er nå borte, det ble hugget tidlig i sommer.

Bolindermotoren og en del utstyr unngikk imidlertid brannen. Motoren var på det nærmeste ferdig restaurert, og kjøres nå under de årlige Havnedagene i Haugesund, til stor glede for alle entusiaster. Det er en ganske spesiell og sjelden motor, en semidiesel med direkte omkastning og fast propell. Tung er den også, seks tonn, eller 50 kilo pr. hk. Det arbeides nå for å få en betryggende

oppbevaring for den.

Veteranbåtlaget er oppløst, men har gjenoppstått med et nytt prosjekt, «Kvitebåten». Dette er et viktig minne fra Haugesunds sjøfartshistorie. Det vil si, egentlig var det et tvillingpar, to like 32 fots båter, bygget hos båtbygger Martin W. Haugen i Jondal i Hardanger. Den første ble levert i 1928, den andre året etter. Det var svært solide båter, klinkbygget med skøyteskrog, og med mer bruk av kobber og messing enn på en vanlig arbeidsbåt. Bestiller var byens store rederi Knut Knutsen OAS, som også drev hvalfangst i Antarktis. Båtene ble brukt til frakt av mannskaper og utstyr mellom byen og rederiets verft på Vibrandsøy, til transport til båter i opplag og annen virksomhet. Annen virksomhet vil i noen grad si som lystbåt for rederen og hans familie. At det var to båter var det ikke alle som visste. En av dem lå nemlig til enhver tid på slipp,



«Kvitebåten» i fin fart.

mens den andre var i drift. Da var det ikke vanskelig å holde en høy standard på vedlikeholdet.

Da rederiet ble avviklet i 1984, ble tvillingene solgt til private. Etter mange år og mange eierskifter eksisterer visstnok den første fremdeles på bergenskannten, men sterkt ombygget. Den andre, som var i tilnærmet original stand, ble gitt i gave til Havnedagene i Hauge-sund i 2008. Etter et halvt års opphold ved Ryfylke Trebåtbyggeri på Judaberg på Finnøy, er skroget på det nærmeste ferdig restaurert, mens det gjenstår en del detaljarbeid før båten er som den var som ny. Motoren er den originale, en 16 - 32 hesters Wichmann. Den har også krevet stor restaureringsinnsats.

Et annet originalt trekk er at båten vil få vinterplass på slippen i Nylands-huset på Vibrandsøy, der den for mange år siden delte plass med sin tvillingsøster. Haugesund kommune eier nå huset og det er totalrenovert. Bruken er allsidig, vinteropplag for «Kvitebåten»,

kystkulturformål, og i vår også som scene for «Stormen» av Shakespeare.

Riksantikvaren har forlenget gitt «Kvitebåten» status som vernet skip, og når alle arbeider er ferdige om et års tid, er målet å bli medlem i Norsk Forening for Fartøyvern.



Fra restaureringen av «Kvitebåten»



KNM «Narvik» som museumsskip i Horten.

KNM «Narvik»

Tekst: Georg Jensen, etter opplysninger fra Bent Smørsteen. Foto: Stiftelsen KNM Narvik.

Et av våre nyeste veteranskip er fregatten KNM «Narvik». Med sin lengde på 96,6 meter (317 fot) er hun så absolutt det største. Sammen med fire andre fartøyer skal hun vise marinens nyere historie. KNM «Hitra» fra 1943 er det eldste, og det eneste med aktiv krigstjeneste, nå med base ved Haakonssvern. Fra etterkrigstiden har vi minesveiperen KNM «Alta», som ligger i Oslo, undervannsbåten KNM «Utstein», landsatt ved Marinemuseet og kanonbåten KNM «Blink», som ligger i kanalen utenfor museet.

Det arbeides nå med forføyningsarrangementer som skal gi «Narvik» plass som stasjonært museumsskip, også det utenfor Marinemuseet. Nå ligger skuta i Steindokka like ved, for å klargjøres for sin nye oppgave. Etter krav fra Marinen er ror og propell fjernet, og etter ønske

fra Riksantikvaren er det ikke foretatt andre endringer om bord, heller ikke tilpasninger for bevegelseshemmede. Maskinen er konservert, skuta har landstrøm og nytt luftkondisjoneringsanlegg, ellers er alt slik at skuta kan være et tidsbilde fra 2007.

30. november, på dagen 50 år etter at hun gikk inn i tjeneste, åpnes skipet offisielt, med sponsorer og annet fint folk til stede, mens publikum kan komme om bord til våren. Da vil medlemmer av venneforeningen være guider, og utstillinger forsterker begrepet tidsbilde.

«Narvik» ble levert fra Marinens Hovedverft i Horten i 1965, som den tredje av fem fregatter av Oslo-klassen. Disse fartøyene var de største i den norske marinen, og hovedoppgaven var eskortetjeneste for å bekjempe undervannsbåter i kystfarvann. Dette var i den kalde krigens tid, og siden dette var et viktig ledd i NATOs forsvarskjede, dekket USA halvdelen av byggeomkostningene. Både byggingen og utrustnin-



Fra befalsmessa.

gen av skipet medførte store oppdrag og kompetanseheving, ikke bare for byggeverkstedet, men også for produsenter av militært utstyr, så som Kongsberg Våpenfabrikk, Raufoss, Nera og Simrad. Både bedriftene, underleverandører og knoppskytingsbedrifter har vokst på slike oppdrag, og flere av dem er i dag



Fra et av kontrollrommene.

verdensledende, både på sivilt og militært utstyr. Oppgradering av våpensystemene på slutten av 1970-tallet bidro også til kompetanseutvikling hos leverandørbedriftene.

I begynnelsen av 2000-årene hadde fregattene nådd aldersgrensen. Fire av dem fikk ingen pensjonisttilværelse, de endte som spiker eller mål under skyteøvelser. «Narvik» derimot, den siste som ble tatt ut av tjeneste, ble sommeren 2007 gitt som gave fra marinen til Stiftelsen KNM Narvik. I sannhet en forpliktende gave.

Stiftelsen har som formål å eie, bevare og forestå museumsvirksomheten på skipet. Til hjelp i dette arbeidet er det opprettet en venneforening. Den skaper et sosialt miljø rundt fregatten og utfører årlig over 2000 dugnadstimer. Vi ser altså her det samme mønster som ved de fleste fartøyvernprosjekter: en stiftelse eller museum som eier fartøyet og en venneforening av frivillige som står for det praktiske arbeidet.

Den første norskbygde dampmaskin

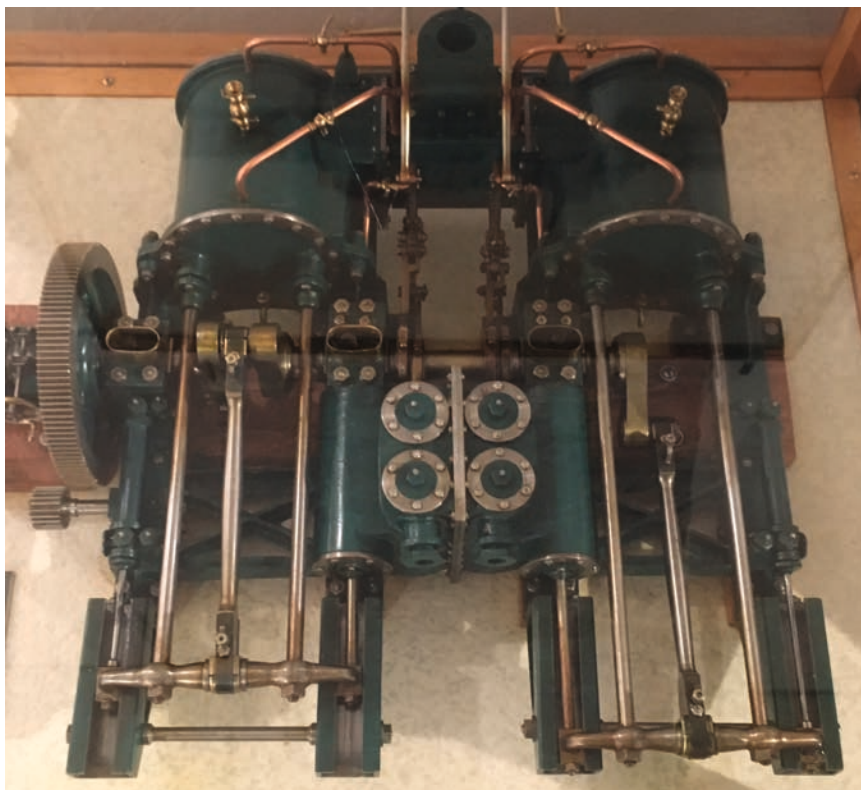
I 1827 startet «Constitutionen» den langsomme overgangen fra seil til damp i Norge. Etter 20 år med importerte skip, var norsk verkstedindustri så langt utviklet at vi selv så smått kunne bygge maskineri, og etter hvert også jernskrog. Marinemuseet i Horten har en liten modell av en dampmaskin som kan fortelle litt om starten på det som senere ble en av Norges viktigste næringer.

Tekst og foto: Bjørn Anderssen

I årbok fra Norsk Sjøfartsmuseum (nå Maritimt Museum) utgitt i 2004 (for året 2003), finner vi en meget lesverdig artikkel om maskiner i de tidligste dampskip. Artikkelen er skrevet av Hans Breder og omfatter perioden fra de tre første norskeide dampskipene «Constitutionen», «Prinds Carl» og «Oscar» og frem til 1857 da Bergen Mek. Værksted leverte «Bygdø». Frem til 1850 ble alle de norske dampskipene utstyrt med maskiner som enten var bygget i England, Skottland eller Sverige. Bedrifter som var ledende i produksjon av skipsdampmaskiner lå i Birmingham, London, Newcastle eller Glasgow pluss Motala i Sverige. Tidlig på 1840-tallet ble det etablert verkstedmiljøer i Christiania, Trondheim og Horten.

I 1845 hadde Stortinget bevilget penger til to bukserdampskip til marinen. De ble bygget ved Marinens Hovedverft og ble døpt «Gyller» og «Gler». «Gyller» fikk sin maskin fra Motala Mek. Werkstad, mens maskinen til «Gler» ble bygget ved Marinens hovedverft i 1848-50 (årstallet varierer litt i forskjellige kilder). Maskinen var konstruert med maskinen i «Gyller» som forbilde. Konstruktøren av maskinen fra Sverige var O. E. Carlsund og i Norge var det direktør Sørensen ved Marinens Hovedverft som sto for «etterligningen». Denne regnes for å være den første norskbygde skipsdampmaskin. Begge båtene var propelldrevet, noe som var nytt på den tiden.

Breder skriver i sin artikkel at det ikke foreligger tegning av maskinen til



Marinemuseets modell av maskinen til «Gler». En maskinist ser lett hvilken utvikling som skjedde de neste 50 årene.

Gler, men at Marinemuseet i Horten har en meget fint utført modell. Denne modellen var hovedattraksjonen for en gjeng fra «Styrbjørn», som var på tur til Horten en helg i høst. Størrelsen av modellen var beskjedne, ca 45 cm lang. Den var plassert i et glassmonter med trykknapp under. Gleden var stor da vi trykket på knappen og maskinen begynte å arbeide. Den hadde to liggende sylindere som sto tverss, vinkelrett på propellakslingen. Vi tillater oss å klippe litt fra Breders artikkel:

«Glers» maskin var en to-sylindret, horisontal lavtryksmaskin. Sylindrene var

bygget sammen med et felles sleideskap. Hver sylinder har to stempelstenger som passerer over veivakselen, og på motsatt side er festet til et tverrstykke/krysshode. Fra tverrstykket går veivstaken tilbake til den midtplasserte veivakselen. Den støpte maskinrammen bærer i den ene enden sylindrene, i den andre enden føringene for tverrstykket, og på midten lagrene for veivakselen. Luftpumpen drives fra tverrstykket og er plassert horisontalt innvendig på maskinrammen. Føde- og lensepumpene er plassert horisontalt utvendig på rammen, og drives på tilsvarende måte fra den andre enden av tverrstykket.

Kondensatoren (innsprøytnings-) er utført som en hul del av maskinrammen mellom sylinder/sleideskap og luftpumpen. Maskinen er bygget for omstyring med to faste eksentre og kulisser for hver sylinder (Stephenson-styring). Propellakselen kan frakobles med en mekanisme i den aktre veiven.

Sylinderdiameteren var 34", det vil si ca. 86 cm og slaglengden 27", dvs. ca. 69 cm. Ytelsen var 60 nHK ved 64 omdreininger pr. min. I 1851, seks år etter Stortingets bevilgning uttaler Marine-departementet blant annet: *Den første Søe-Dampmaskine, som ved Verkstedet er blevet forarbeidet, nemlig den til Dampskibet «Gler» er et i alle Henseende vellykket og fortrinlig udført Maskineri. Den arbeider med lethed, der vidner om en særdeles Nøiaktighed i alle dets Dele, og med en Kraft, der driver Fartøyet frem med tilbørlig Hurtighed, paa samme tid som Kjelderne med forholdsmæssig lidet Brændselsforbrug producere Overflødighed af Damp.*

Dette leder oss videre til neste modell som hadde fått en litt mer beskjeden plassering og hadde et litt merkelig utseende. Vi så i teksten ved modellen at utseendet hadde gitt den navnet Gresshoppemaskin. Vi er nå kommet frem til 1866 og dette var en maskin på 330 iHK (andre kilder sier 150 iHK) til en båttype som ble kalt Monitor, etter USS «Monitor», bygget i USA og kjent for sin innsats under borgerkrigen. Typen var rimelig å bygge og ble også brukt i flere europeiske land. Særtrekket var

særdeles lavt fribord og tung bestykning i et pansret tårn. De var mest effektive i skjermet farvann, for eksempel til forsvaret av havner. Modellen viser maskinen til «Scorpinen», den første av tre norskbygde monitorer som ble bygget i Horten. De andre to var «Mjølner» og «Thrudvang».

«Skorpinen» var moblisert under unionsoppløsningen i 1905 og ble senere stasjonert en kort tid ved Drøbak til forsterkning av forsvaret ved Oscarsborg festning. Den ble solgt til opphugging i 1908.

«Den horisontalt enkelekspanderende maskinen var en særdeles komplisert konstruksjon», forteller museets informasjon ved modellen, og gjengir maskinist og kapteinløytnant Henry Rørens beskrivelse av maskinen. Her fortelles om mange maskinproblem fra båtens operative historie. Som konstruktør er angitt monitoroppfinneren John Ericson. Maskinen lignet antagelig på «Monitor»s maskin. Det første maskindrevne skip, «Comet», som ble satt i fart på Clyde i Skottland i 1812, hadde også en slik maskin, og på hjulbåter var den slett ikke uvanlig.

De to etterfølgende monitorene fikk større og bedre maskiner. Så denne modellen viser egentlig en mislykket maskin. Ut fra det vi vet om maskiner i etterfølgende båter må vi anta at kun denne ene maskinen har vært montert i båt. Så dette må tolkes som den rake motsetning til maskinen som ble karakterisert som Norges første 16 år tidligere.

«Hindholmen» 100 år

Jubilanten «Hindholmen» er ei av skutene som tek vare på minne om fiskeria på Mørekysten. Samstundes har folka som driv henne funne fram til og utvikla nye bruksmåtar. Ungdomar som skal bli sjøfolk brukar skuta som prøvestad for å få fagbrev som matros, medan skuleborn kan gle seg over det dei finn i «den kulturelle sjømannsekken».

Tekst: Karl Johan Barstad. Bilete: Stiftinga MS Hindholmen

MS «Hindholmen» er Norges eldste og største verna fiskefartøy. I 2016 feirar vi hundre år for skuta som vart bygd i stål ved Kristiansands Mek. Verksted i 1916. Båten høyrer heime på Vartdal på Sunnmøre, og ligg vekselvis ved



Hindholmen var med på Grunnlovs-konvoien 2014. Her er mannskapet om bord i samtale med folk på kaia på eit av stoppa på turen.

Aarseth-buda der den høyrde til då den var i drift, og ved reiarlaget sin gamle sildoljefabrikk i Ulsteinvik.

«Hindholmen» var eit av dei første fartøya i Norge som vart verna. Det skjedde i 1979 og primus motor for dette var kona til reieren, Brit Aanning Aarseth. Ho, representantar frå skuleverket og andre interesserte på Vartdal fann det for gale at denne flotte skuta skulle søkkjast i fjorden. Ei skjebne alle dei andre gamle skutene hadde lidd. Venneforeininga Hindholmens Venner vart stifta og fekk kjøpe ut fartøyet for ein symbolsk sum frå reiarlaget. Planen var eit samarbeid med skuleverket for å få båten inn som ein del av undervisning og opplæring av born og unge. Dette skulle vise seg å vere ei klok avgjerd. «Hindholmen» er den einaste av

denne typen fartøy som er teken vare på i tilnærma original stand.

Igjennom eit stort restaureringsarbeid utført av frivillige, saman med Riksantikvaren igjennom Bredalsholmen Fartøyvernssenter og Hardanger Fartøyvernssenter, er no båten nærast identisk slik den var under storheitstida for fiskeri på 50-talet.

Formålet til Stiftinga MS Hindhol-

men er å verna «Hindholmen» for etterlekta og med det bruke båten i samsvar med tradisjonane, herunder maritim opplæring. Stiftinga har og som formål å synleggjere metodar for fiske og fangst som er representative for fartøyet. Hovud-aktivitetane om bord er opplegg for fagprøver for matrosar i samarbeid med Møre og Romsdal fylkeskommune.

Fagprøvene for matrosar er direkte i

høve det som står i Stiftinga MS Hindholmen sin formålsparagraf. Matroslærlingane har mellom andre «Hindholmen» som prøvestad. Prøvene går over fleire dagar om bord der kandidatane får vise sine kunnskapar. I tillegg får dei eit godt innblikk i eit historisk fartøy som er høgst relevant for deira vidare karriere til sjøs. Etter bestått prøve kan kandidatane pryde seg med fagbrev som matros.

For «Hindholmen» sin del har dette sjølvsagt også andre positive sider. Båten vert gjort kjend for mange nye personar som har



Opplæringa startar tidleg ombord. Den må tidleg koblas som god elektriskar skal bli.

ei sterk maritim interesse. Det er eit håp at nokre av desse får eit forhold til 'Hindholmen', og kanskje vert med på arbeidet med å halde båten verna. Det konkrete arbeidet lærlingane gjer om bord kjem også godt med i det daglege vedlikehaldet av båten. «Hindholmen» er eit fartøy som i dag er i veldig god stand.

I tillegg til aktiviteten med fagprøvene går også «Hindholmen» på turar med ulike grupper. Båten har passasjersertifikat for 60 passasjerar, noko som passar for 2 skuleklasser eller ein busslast med gjestar. Det er laga eit undervisningsopplegg kalla «Den kulturelle sjømannsekken» for grupper frå skulen, som gjer at elevane får eit godt innblikk i båten og fangsten den har vore med på. Ofte er det mannskap om bord som tidlegare har drive fiske med «Hindholmen» eller liknande fartøy. Dette gjer at turane og informasjonen som vert gjeven om bord

er truverdig.

«Hindholmen» har også eit stort museum i lasterommet. Rommet som før vart brukt for å laste fisken i, er no gjort om til eit museum med gjenstandar, bilde og multimedia. «Hindholmen» er ein stor båt og museet er nær 100 m². Her kan ein og samle store grupper til undervisning og foredrag.

Det viktigaste arbeidet ein gjer når



Odd Runar Bjørndal er ansvarleg for gjennomføringa av fagprøvene om bord. Han er til dagleg sjøkaptein, og har fleire i slekta som har vore mannskap om bord på Hindholmen i fiskeri.

ein driv fartøyvern er rekruttering av nye medlemmar, og eit godt opplegg for å ta vare på dei eldsjelene ein har i miljøet. Dette er eit vanskeleg og krevjande arbeid, men av å til skyt ein blink og treffer personar som har både interesse, tid og kunnskapar som eit slikt fartøy er heilt avhengig av. Vi ser at arbeidet ein gjer heilt ned i småbarnalderen gjer at ein 10-20 år etterpå møter folk på kai-kanten som allereie har ein relasjon til båten, og vil kome om bord og hjelpe til.

Det er eit problem for «Hindholmen», og dei aller fleste andre verna fartøy i Norge å ha nok kvalifiserte folk og gode eldsjeler på laget. Det er mange aktivitetar å velje i og prioriteringane til folk si tilmålte fritid er hard. Særskilt på sertifisert personell for å føre båtane når dei er på tur er ei kjempeutfordring i heile fartøyvernmiljøet.

Det er dei same reglane som gjeld for utrustning og personell om bord på ein veteranbåt som om bord på Hurtigruta, danskeferjene og verdast største cruise-skip for den del. Også på det administrative er det mange oppgåver. Stiftinga vert sett på som eit reiarlag, og må på mange område utføre dei same pliktene som dei store reiarlaga må. Dette gjev sjølvstøtt utfordringar når det meste skal gjerast med frivilligheit og på dugnad.

Regelverk og støtteordningar til slike ting må tilpassast desse fartøya. Det kjem stadig nye reglar og krav ein må halde seg til. Det er likevel mange verna fartøy langs kysten og på vassdrag i Norge. Dette fortel noko om at på trass av store krav og utfordringar, finn dei som held på med dette ei stor glede i dette.

Hundrevis av eldsjeler rundt om

brukar si dyrebare fritid, kunnskapar og midlar på desse båtane. Dei gjer det med stor glede og iver! Slik har vi det også ombord på «Hindholmen». Tunge tak for å halde båten «ship shape», vert fort gløymde når Wichmannen startar opp og ein går ut fjorden, eller når ein samlast i messa om bord og dei gode historiene sit laust rundt bordet!

Det er ei eiga oppleving å kjenne at dette nypussa museet som ligg ved kaia, ikkje berre er eit museum, det er faktisk eit fullt fungerande fartøy! Du kan kjenne på rullinga, på takta frå maskinen, sjå utstyr i full drift, kjenne lukta frå byssa. Dette gjev eit unikt innblikk i korleis desse båtane fungerte, og korleis mannskapet om bord hadde det i sitt daglege virke.

Engasjementet rundt «Hindholmen» og rammevilkåra vi har i dag, gjer at ein ser temmeleg lyst på framtida til båten. Det har vore store strabasar dei første 100 åra, og nokre skal det nok og bli dei neste 100.

Den kulturelle sjømannssekken

Tekst: Georg Jensen / Magnus Sefland.

Deler av kulturformidlinga har dei seinare åra fått nokre nye namn. «Den kulturelle skolesekken» og «Den kulturelle spaserstokken» er omgrep som dei fleste kjenner. I miljøet rundt «Hindholmen» har dei laga endå eit slikt omgrep: «Den kulturelle sjømannssekken». Det er eit undervisningsopplegg for skuleelevar som omfattar eit teksthfte, besøk om bord og - om mogleg - ein tur på sjøen.

Ved å bruke dette kan innhaldet i mange fag gjerast meir spennande og

konkret enn det som er mogleg i eit klasserom. Heftet startar med avsnitt om sikkerheit om bord og om sjøvettreglane. Deretter er det stoff om skuta si historie, kva elevane kan sjå i maskinrommet, i styrehuset og i mannskapsromma. Der er også stoff om fiskeri som «Hindholmen» har vore med på. Det dekkjer det aller meste innan kyst- og havfiske. Det siste avsnittet handlar om fartøyvern og kystkultur, noko som gler oss fartøyvernarar. På slutten av kvart avsnitt er det oppgåver, og bakerst i heftet eit diplom som eit minne om opplæringa. Ein treng om lag 1,5 – 2 timar for å gjennomføre opplegget i heftet.

Brit Aanning Aarseth på Vartdal, tidlegare lærar og kultursjef, står bak opplegget. Det var ho som gjekk i brodden for verving av «Hindholmen».

I diskusjonar om skulen har vi stadig høyrte om tidstjuvar, både i form av rapporteringsrutiner og ulike organisasjonar som vil spreie ein ideell bodskap i skulen. For at eit opplegg som dette ikkje skal reknas som ein tidstjuv, må det lagas

i samarbeid med skulen. Vinklinga må være slik at vitjinga ombord kan innpassas i eitt eller fleire fag, slik at ein når skulens kunnskapsmål, og at nivået er tilpassa elevane. Praktiske tilhøve, så som transport, må og vere gjennomtenkt og avklara. Først då blir opplegget «salbart», og kan gje nyttig variasjon i undervisninga. Det kan være ein fin innfallsvinkel til lokalhistoria, og vise på ein konkret måte noko av erfaringsbakgrunnen til foreldre, besteforeldre og folk elles i kystdistrikta.

Sjølvsagt vil eit opplegg som dette koste. Sjøl om det i stor grad byggjer på frivillig arbeid, krevs kyndige folk som kan lage eit opplegg, som har kontaktar i skuleverket og som kan vere engasjerande omvisarar om bord.

Ved å knyte fartøya til lokalsamfunna på denne måten kan vi skape interesse hos dei unge, hos foreldra deira og forhåpentlegvis forståing i langt vidare krinsar. Kanskje kan vi også verve nokre nye medlemmer til verneprosjekta på den måten.



Brit Aanning Aarseth med interesserte tilhørarar i lasteromet.

«Stord I» – frå prosjekt til drift

Det å restaurera og å drifta ein båt er to vidt forskjellige ting. Det har dei fleste fartøyvernarar som er ferdige med restaureringsepoken fått erfara. Nedanfor kjem, i lett revidert form, ei orientering mannskapet på «Børøysund» fekk i Bergen i sommar.

Tekst: Harald Kvinge, leiar av Stiftelsen D/S Stord I. Foto: Harald Sætre

Restaureringa av «Stord I» starta i 1981 og det har frå første stund vore meininga at båten skulle setjast i drift – segla i dei Vestlandske fjordane til glede og hyggje for bymann og bonde. Og gjerne og for pengesterke utanlandske turistar. I fantasien om drift såg ein føre seg at inntening til å dekkja driftskostnader og lån ikkje ville bli noko problem. Det var i grunnen berre eit spørsmål om å få båten ferdig og i drift fortare enn svint!

Vel – det tok 32 år frå restaureringa byrja til «Stord I» hadde passasjersertifikat i 2013 – same året som skipet feira 100-årsjubileum! Me er no i fjerde sesongen med drift – kanskje rettare prøvedrift.

Prosjekt restaurering D/S «Stord I»

Fasen med istandsetjing var krevjande, men på mange måtar ein grei fase: det var å byggja båten oppatt steg for steg

etter brannen i 1987 i samsvar med teikningar og beskrivelser av 1931-versjonen av «Stord». Først stålarbeid og så setja i stand maskinarrangementet og anna teknisk utstyr, for vidare å gå i gang med innreiing. Til slutt få båten godkjent av alle godkjenningssinstansar. Til alle tiltak og prosessar trongst det pengar og kompetanse. Over 25 millionar er samla inn og brukt på istandsetjing. I tillegg kjem dugnadsinnsats knytt til praktisk arbeid og til administrativt arbeid med å skaffa pengar og administrera prosessen.

«Stord I» segla for eiga dampmaskin inn på Vågen under Nordsteam 2005. Etter det har skipet hatt årlege seglingar for å delta på ulike arrangement i Bergen og i distriktet, men utan passasjerar fram til 2012 – mest for å visa seg fram, og PR-turar for å byggja opp under søknader om pengar til vidare istandsetjing.

Slik sett har ein fått erfaring med å segla båten over tid og overgang til turar med passasjerar var ikkje så stor sett ut frå ein operativ maritim synsvinkel.

Passasjerdampskipet «Stord I»

Det hadde sine utfordringar å gå frå restaureringsprosjekt til drift av passasjerdampskipet. Kontakt med kundar/brukarar av båten var nytt for oss. Driftsøkonomi var og eit nytt felt for styret. Kompetanse er bygd opp på desse områda og må vidareutviklast.

Styret i Stiftelsen D/S Stord I har, slik styrer vanlegvis har, ansvar for strategisk styring og strategiske avgjerder. I høve til drifta dreiar dette seg om kontakt og oppfølging av eksterne nettverk (offentlege og private interessegrupper og bidragsytarar) og interne nettverk (dugnadsfolka). Styret skal og ta overordna avgjerder om budsjett og seglingsomfang.

Stiftelsen D/S Stord I har ingen tilsette i administrasjon. Styret er i praksis stiftelsen sin administrasjonsavdeling. Halve styret har ansvar for den operative drifta av «Stord I». Det vil sei: har ansvar for sjøklart skip og for alt det inneber for å kunna segla med passasjerar. Den andre halvparten av styret har ansvar for administrasjon og støttenester som: dagleg leiing, budsjett, rekneskap, marknadsføring, sal av turar og billettadministrasjon.

Styre og organisasjon

Styret er vald av årsmøtet i Veteran skipslaget Fjordabåten og har 10 medlemmer – 7 faste og 3 varamedlemmer. Alle deltek på styremøta og er tildelt ansvars- og arbeidsområde. Frivillige

mannskap tel vel 40 personar, medrekna styrets 10 medlemmer.

Organisasjonen skal levera eit sjøklart skip, godt vedlikehalde og med ein tilstand som tilfredsstiller alle krav til godkjenning, skal bemanna for passasjerfart og ha restaurasjonstilbod.

Det er om lag 30 seglingsdagar i sesongen mai – september.

Føresetnad for god styring og kontroll er:

- Budsjett og rekneskap
- Planar for seglingar, bemanning og marknadsføring
- System for billettsal
- Rutinar for søknad- og rapportering knytt til offentlege og private tilskot
- Rutinar for rapportering til offentlege register m.v.

Det som skil drifta av «Stord I» frå anna ordinær verksemd er at det vert ikkje betalt løn for arbeid!



Her går nokre av dei 3 000 fornøgde passasjerane i land i Bekkjarvik.

Budsjettet for 2016 har slike hovudtal:

Inntekter frå seglingar, restaurasjon og sal av div. effektar	1 162 000
Sum driftskostnader, inkl. nyanskaffing og utskifting utstyr	-2 173 000
Driftsresultat budsjett 2016 (underskot)	-1 011 000
Ekstraordinære tilskot, offentlege og private	1 197 000
Årsresultat drift (overskot)	186 000
Avdrag investeringslån	- 400 000
Underskot som må dekkast av likviditeten/utsetjing av låneavdrag	- 214 000

Kan slik drift forsvarast?

Me har heile tida vore medvitne om at «Stord I» er eit museumsskip. Me gjorde det veldig klårt i prospekthefta i 1999. Me har fått økonomiske tildelingar frå Riksantikvaren og Hordaland fylkeskommune på ideen og like mykje frå private fond og næringsliv. Hordaland fylkeskommune har kystkultur som satseområde innan kulturminne. «Stord I» er i så måte «flaggskipet» blant veteranskipa i fylket.

Gjennom meir enn 35 år har entusiastar teke eit stort løft for maritim kulturarv ved å ta ansvar for restaurering av «Stord I». Det er frivilligheten å takka at Noreg har eit utval av veteranskip som minnar oss om ein svært viktig epoke i samferdsel, næringsutvikling og kulturutvikling i Kyst-Noreg.

Budsjettet viser underskot, men budsjettet viser ikkje alt. Utan talfesting i kroner og øre i planar og budsjett, gjer dugnadsgjengen kring «Stord I» årleg arbeid som summerer seg til om lag 3,5 årsverk og det representerer verdiskaping på om lag kr. 2,5 millionar

kroner i 2016! Eg er stolt av det me har fått til ved restaurering av «Stord I» og eg er uendeleg takksam og glad for den entusiasmen og påståviljen som dugnadsgjengen viser med å ta så godt vare på «Stord I» og ved å vera mannskap slik at folk kan oppleva eit verdig maritim kulturminne frå vår rike kystkultur gjennom generasjonar.

Vår viktigaste basis for å driva fartøyvern, formidling og turar med «Stord I» er at folk bryr seg om det me held på med. Stiftelsen D/S Stord I vil gi tilbake til folk opplevingar ved å kunna reisa med eller koma om bord i skipet. I programmet for opne turar i 2016 var det i alt 19 opne einskildturar og 9 dagar med open båt ved kaiar. Best betalt var leigeturane som var 14 i talet. Om lag 3000 personar har reist med eller vore om bord i D/S Stord I ved kai i sesongen 2016. Reine driftstilskot frå Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune utgjer gode 50-kroner per reisande/besøkjande. Tilsvarande utgjer innsatsen til dugnadsgjengen vel 800 kroner per reisande/besøkjande.

Kysten rundt

«Granvin» – eit omfattande arbeid går mot slutten

Tekst: Harald Sætre etter opplysningar frå Kåre Kvalvik.

Sesongen 2016 vart den første sommaren etter at Veteranskipslaget Fjordabåten overtok båten våren 1988 at den ikkje har vore i drift.

Etter at «Granvin» vart freda er laget, i samarbeid med Riksantikvaren, i

gang med å utarbeida ein plan for framtidig restaurering og vedlikehald av båten. Denne planen inneber demontering og dokumentasjon av innredning. Dette arbeidet vart påbegynt hausten 2015 ved Hardanger Fartøyvernssenter.

Vidare har «Granvin» sidan vinteren 2015/16 lege på slipp hos Dåfjorden Slipp AS i Fitjar. Her er det utført eit omfattande arbeid med skifte av hudplater, strekkplater og rennesteinar, eit



Status 1. mars i Dåfjorden. Arbeida på «Granvin» vart mykje meir omfattande enn først antatt. Mellom anna var det mykje tæring på hudplater og stål som måtte skiftast.

Foto: John Lind Hansen



MS Granvin - demontert røykesalong. I samband med dokumentasjons- og reparasjonsarbeidet er all innreiing om bord teke ut. Foto: Hardanger fartøyvernssenter.

arbeid som vart meir omfattande enn først planlagt.

Etter grunnberøringa i august 2015 er det også føreteke reparasjon av propell, ny aksling og hylse samt ettersett akslingpakkbox. I tillegg måtte skade på rør og rorstamme utbetrast. Eit så omfattande arbeid er ikkje mulig utan god støtte. Wärtsila har teke seg av dette arbeidet som ein reknar skal vera ferdig i løpet av november. Advantec AS har stått for trykktesting, kontroll og sertifisering på smøreoljekjølaren på maskina, inklusive reservemaskina laget fekk overta frå «Helena» i Oslo.

Vi skal heller ikkje gløyma dei mange einskildpersonane som gjer ein fantastisk innsats gjennom dugnadsarbeidet. Her kan nemnast at Øystein Fadnes har demontert alle teakdørane for ei grundig oppussing. Dei var mildt sagt veldig slitne. Arbeidet på «Granvin» krev fortløpande planlegging, oppfølging og tilsyn. Her legg Kåre Kvalvik og medhjelparar frå laget ned ein uvurderleg innsats som er heilt avgjerande i denne

krevjande prosessen.

Dersom resten av arbeida går etter planen, vil «Granvin» like over nyttår gå til Hardanger fartøyvernssenter i Norheimsund for montering av innreiinga.

Restaureringsprosjekt oppgitt

Tekst: Harald Sætre

Den første bilferja som vart sett i drift mellom Halhjem og Fitjar, no Sandvikvåg, var «Bjørnefjord» bygd i 1962 for Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap. Dette sambandet, som no er eit av dei mest trafikkerte i landet, var opna sommaren 1963 av 30-bilars ferja med namn etter fjorden ho kryssa.

I 2010 vart «Bjørnefjord», som i mange år hadde lege som lager ved eit oppdrettsanlegg ved Sandnessjøen, kjøpt av Johan Brigtsen frå Kvinnherad med tanke på restaurering. Ein stiftelse i Odda overtok ferja og starta restaureringsarbeidet. Av ulike årsaker stopp arbeidet opp, og «Bjørnefjord» vart liggjande i



Bjørnefjord i opplag i Sagvåg.

Foto: Harald Sætre.

opplag. No er det bestemt at ferja går til opphogging etter at brukande utstyr er teke på land. Så det er ikkje alle fartøyvernprosjekt som let seg gjennomføra.

«Styrbjørn» i 2016

Tekst: Thomas Haugen

Årets sesong for «Styrbjørn» har ikke blitt det helt store, på grunn av mannskapsmangel og en maskinoverhaling som ga oss noen tidkrevende utfordringer. Siste helgen i mai skulle vi i samarbeid med Norsk Maritimt museum på Bygdøy, ha passasjerturer og åpent skip. Dette måtte vi dessverre avlyse da vi hadde store utfordringer med innjustering av dampmaskinen til skipets kjøle- og beregningspumpe, etter en omfattende overhaling i løpet av vinteren. Så kom «Børøysund»s sommertur til Nord-Norge som opptok mange av klubbens aktive mannskaper. Dermed ble «Styrbjørn» liggende.

I starten av august var vi klare for årets første tur, teknisk prøvetur. Turen

gikk i pent sommervær, noen mindre problemer ble avdekket men ellers en fin tur. Klubben har i en årrekke hatt tradisjon med en avslutningstur for aktive medlemmer med «Børøysund». I fjor ble denne turen gjennomført med «Styrbjørn». Slik ble det også i år, og med Horten som mål. Turen startet med åpent skip og kulturnatt i Oslo fredag kveld, seiling til Horten lørdag og retur søndag. I Horten hadde vi selskap av «Thor III» som lå til verkstedopphold.

Det er de små detaljer som setter kronen på verket i et restaureringsprosjekt, disse kommer ofte i skyggen av andre større prioriterer oppgaver. Foran på styrhuset har det manglet et ratt. Vår tusenkunstner Bjørn Anderssen kom i vinter over et messingratt som i utførelse, størrelse og utseendemessig passet flott inn foran på styrhuset. Rattet ble overlevert under turen og vil fremover bli satt opp ved åpent skip og ved seilinger. Turen til Horten ble «jomfruturen» for nyervervelsen. Båten er blitt en flott detalj rikere.

Kjelehavari på «Børøysund»

Norsk Veteranskibsklub, ja hele fartøyvernmiljøet, har nå fått en stor utfordring. Hva gjør vi når en stor og kostbar komponent ikke duger lenger. Her får vi diskusjoner hvor sikkerhet, verneverdi, autentisitet og økonomi blir viktige stikkord. Deltagere blir både fartøyvernmiljøet, riksantikvaren og eksterne eksperter. Avveininger og konklusjoner her kan også gi retningslinjer for tilsvarende diskusjoner når andre veteranfartøyer må foreta større reparasjoner.

Tekst: Eivind Lande. Foto: Norsk Veteranskibsklub

Norsk Veteranskibsklub har i sommer gjennomført en stor Nord-Norge-tur med «Børøysund».

Arrangementmessig var turen vellykket, men problemer knyttet til kjelen ga bekymringer. I Bodø ble det oppdaget lekkasjer på et par stagbolter og senere ble det lekkasje på et røykrør. Takket være flott innsats fra våre maskinfolk og en dyktig kjelespesialist/sveiser fra Bergen, ble disse problemene løst. Seks passasjerturer måtte riktignok kanselleres, men det aller viktigste av våre planer ble gjennomført med stil!

Et mer alvorlig kjeleproblem har imidlertid også oppstått i løpet av sommerturen. Det gjelder deformasjoner/nedsynkinger av kjelen i begge fyrganger. På styrbord side har det vært en

deformasjon så lenge klubben har eid skipet, men denne har vært stabil, og den har ikke vært betraktet som risikofull. Nå har imidlertid deformasjonen på styrbord side blitt så stor at styret i klubben har besluttet å ikke fyre opp kjelen før den har vært gjennom en total overhaling/reparasjon. Et annet alternativ vil være å få laget en ny identisk kjele.

Vi har allerede hatt eksperter fra Veritas om bord for å vurdere tilstanden, og de konkluderte også med at kjelen ikke bør fyres opp i nåværende tilstand. Veritas skriver i sin rapport: «Vi har for lite informasjon til å si noe sikkert om skadeårsak annet enn at det har vært en eller flere runder med overoppheting. Det kan skyldes mangel på vann

(tørrkoking) eller at fyrgangen har hatt store mengder med belegg. I tillegg kan belegg på vannsiden av fyrgangen også ha bidratt til dårligere kjøling av stålet». Hele høstsesongen for «Børøysund» ble derfor avlyst, noe som er høyst beklagelig. De tre siste årene har klubben vært nødt til å kansellere en rekke turer – hovedsakelig på grunn av problemer med stagbolter i kjelen.

Sannsynligvis er årsaksforholdet sammensatt av flere faktorer knyttet til fyring, belegg, alder med mere. Kjeler på dampskip var forbruksvare og ble ofte skiftet på rutegående dampskip. Kjelen på «Børøysund» har faktisk holdt i 108 år, noe som trolig er Norgesrekord for operative dampkjeler av denne typen.

Styret i Norsk Veteranskibsklub forsøker nå å kartlegge hvilke alternativer

som finnes når det gjelder reparasjon av eksisterende kjele eller produksjon av en ny identisk kjele. Det som uansett er klart er at eksisterende kjele må tas ut av skipet, så dette blir uansett en meget stor og krevende operasjon. En ny kjele bør ideelt sett være klinket, men det vil trolig bli vanskelig å finne kjelefirmer i dag som kan produsere en klinket kjele. En avgjørelse vil selvsagt bli tatt i samråd med Riksantikvaren, og det er en forutsetning at den endelige løsningsen blir 100 prosent trygg, sertifisert og godkjent av alle aktuelle myndigheter. Dersom noen av Dampskibspostens lesere har informasjon om kjeleprodusenter, verksteder, kompetansepersoner som kan være relevante i denne sammenheng, så ta gjerne kontakt med klubben.



Slik ser den ut, fyrgangen som skal være sirkulær.

Bevaring av motortegninger

Dunk, dunk lyden fra en glødehodemotor er en kjær lyd for mange, den minner om tider som var. Lyden er flyktig, den forsvinner fort. Nå oppdager vi at også motorene som gir lyden er, om ikke flyktige, så i alle fall forgjengelige. Kan vi gjøre det lettere å vedlikeholde, og derved bevare disse motorene? Det er tema for et prosjekt ved Nordnorsk fartøyvernssenter.

Tekst: Georg Jensen, etter informasjon fra NNF. Bilde: Bjørn Anderssen

I tiden frem til omkring 1920 forsvant seil og årer som fremdriftsmiddel i den norske fiskeflåten. Først kom fiskedamperne, siden skipsdampmaskiner var driftsikre og i vanlig bruk i annen fart. Etter hvert ble også glødehodemotorer og bensinmotorer forbedret slik at de ble brukbare i en båt. Vripropellen, som ble utviklet samtidig, var også en forutsetning for motoriseringen. De første motorene ble importert. Danske *Alpha* og *Dan*, svenske *Bolinder* og *Avance* var blant de vanligste.

Motorene kom ferdige fra fabrikkene. Her hjemme skulle de monteres, og senere vedlikeholdes og repareres ved lokale verksteder. Noen var små, startet av en dyktig mekaniker med små ressurser, andre større, ofte som monteringsverksteder for utenlandske

fabrikker. Arbeidet med motorene, og nær kontakt med dem som brukte dem, bygget på få år opp en kunnskapsbase som var grunnlaget for en ny næring: fabrikasjon av båtmotorer.

Noen fabrikker var kortlivede med liten produksjon, andre, som Wichmann, utviklet seg til store industrikonsern. I fortegnelsen over merkepliktige fiskefartøyer for 1921 og 1931 var det nevnt 140 motorleverandører. 16 av disse var svenske, 10 danske, noen få fra andre land. Vi kan altså regne med at det har vært over 100 norske motorfabrikker. De siste ga seg på 1970-tallet.

Alle disse motorene representerer en del av norsk fiskeri- og industrihistorie. Noen av dem er bevart ombord i båtene de er «født inn i», andre er tatt vare på i en eller annen samling, men de fleste er

nok forvandlet til brun rust. For å kunne vedlikeholde de gjenværende motorene, må vi ha tilgang på reservedeler, eller kunne lage nye deler. Da kreves tegninger som viser hvordan. Her har Nordnorsk fartøyvernssenter (NNF) påtatt seg en stor oppgave, nemlig å bevare tegninger. De er nå i ferd med å digitalisere komplette tegningsarkiv fra tre av landets største og mest kjente motorfabrikker, nemlig Brunvoll, Finnøy og Heimdal. Tegningene vil systematiseres og gjøres tilgjengelig for allmenheten. I tillegg vil tegningene sikres gjennom arkivering i Riksarkivet. Dette arbeidet vil sikre kunnskap og deler som kan gi høy grad av autenticitet og kvalitet, samt lavere kostnad for fremtidige fartøyvernprosjekt.

Arbeidet startet med en «re-kognosering» til Molde i 2003, men det er først det siste året arbeidet har skutt fart. Slik det ser ut nå kan det totale antall tegninger vise seg å være i størrelsesorden 6-8000 stk. Håpet er at dette bare er starten. Det finnes også

tegningsarkiv fra andre fabrikker, og det er på høy tid at dette materialet blir sikret for fremtiden.

Et «biprodukt» av arbeidet med tegningene er at NNF har fått overta hele delelageret til Brunvoll motorfabrikk. Dette skal systematiseres og lagres ved fartøyvernssenteret og gjøres tilgjengelig for alle gjennom Delebanken.no. Er det lesere som vet om tegninger eller deler som bør sikres, ta kontakt med fartøyvernssenteret. En aktuell nettside kan være Semidiesel.no



Slik så motoren fra «Stangfjord» ut etter at den ble gravd ut fra en fylling for noen år siden. Den omfattende restaureringen, som er beskrevet i Dampskibsposten nr. 103, hadde blitt så mye enklere om tegningene hadde vært for hånden.

Mannskapstur til Sverige

Sommarsesongen er til vanleg ei travel tid for mannskapet om bord i «Granvin». I år har imidlertid båten ikkje vore i drift, men har lege på slipp i forbindelse med skrogarbeid og nødvendig antikvarisk dokumentasjon for Riksantikvaren.

Tekst og bilder: Harald Sætre

Rett skal skal vera rett, heilt fri hadde ikkje mannskapet. «Atløy» gjekk nokre turar i Bergen for «Granvin». I det høve vart «Atløy» bemanna med mannskap frå «Granvin». Men tid til ein felles tur som enda opp i Stockholm, vart det likevel. Etter initiativ frå ein alltid engasjert Øyvin Konglevoll, la 22 av mannskapet og ledsagere ut på turen som starta i Oslo torsdag 4. august.

Første etappe gjekk med buss og tog til Halden. Her venta Odd Taiet med veteranbuss, ein Scania 1964 modell som i si tid gjekk for Halden Bilruter, som tok oss til Strømsfoss og «Engebret Soot». Med Kjetil Skogdalen til rors og Ida Amundsen på fyrdørken, gjekk turen nordover Haldenkanalen til Ørje. Ein flott og uvant tur for vestlendingar som ofte er vant med regn og kuling ute i havgapet.

I Ørje venta Odd med veteranbussen på reisefølgje. Etter eit kort opphald, gjekk turen vidare til Motala og overnatting på hotellet med det passande namnet Hotel Nostalgi City. Motala er ein flott by med ei interessant industrihistorie, noko vi fekk eit glimt av på Motala Motormuseum. Her er ikkje berre bilar og motorsyklar, men og mykje anna av teknisk interesse, bl.a. kan ein sjå utviklinga av fotoapparat, radioar, bandopptakarar m.m.. Dette er eit museum som absolutt er verd eit besøk.

Eit høgdepunkt var turen på Göta kanal som inkluderte passering av 9 sluser. Her følgde vi «Wasa Lejon» frå 1946, opphavelag bygd som «Fjordbussto» for AS Bergen – Hordaland Fjordbuss. Seinare fekk båten namnet «Herdla» og ved sal i 1972 hadde båten namnet «Manger».



Klar for tur på Gøta Kanal med «Wasa Lejon», med ei fortid frå Nordhordland. Ho vart bygd i Kristiansand i 1946 for A/S Bergen-Hordaland Fjordbuss. Fram til 1980 var heimehavna Bergen, men ho hadde mange eigarar og mange namn: «Fjordbussto», «Herdla», «Manger» og «Bremmenholm». Etter sal til Sverige i 1980 har ho hatt mange eigarar og fleire namn.



Søndagsturen gjekk med «Storskär», bygd i 1908 ved Lindholmens Varv i Gøteborg. Passasjertaler er 320. Båten har ei maskinkraft på heile 660 HKR. Det sparka godt i frå når den gjekk til og frå kai.



«Engebret Soot», bygd i 1861 ved Nylands Mek. Verksted. Fyrbøter på turen var Ida Amundsen. Ho fyrer med ved, som ikkje gjer like høg temperatur som kol. Det er nok forklaringa på at ho kan gå så lettkledd.

Siste stopp på turen var Stockholm lørdag og søndag. Etter nokre timar på eiga hand, samlast alle lørdag ettermiddag til middagscruise med «Prins Carl Philip» frå 1901 på Mälaren. Søndag var det, ikkje overraskande, også båttur. Dagen var sett av til ein heildagstur i den svenske skjergarden med «Storskär». I strålende sol gjekk turen til Husarö, ei lita øy ytterst i skjergarden. Her var det høve å strekkja på beina, vitja den gamle

losstasjonen som no er museum, ellet ta seg ein dukkert i sjøen. Etter denne flotte dagsturen var vi klar for å samlast til middag før turen tidleg neste morgon gjekk tilbake til Oslo med tog.

Det er ikkje tvil om at ein slik tur, der vi blir kjende med andre veteranbåtmiljø, er både opplevelsesrikt og gjev mange nye impulsar. Dette blir nok ikkje siste turen mannskapet frå «Granvin» legg ut på.

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 Bjørgeaas, tlf. 975 47 816

Nordenfjeldske Staalskibs-union

c/o Per Kr. Rognes, Schøllers gate 12
7068 Trondheim tlf. 907 41 054

Veteranbåtlaget Ekar

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

Jøsenfjord Rutelag AL

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

Veteranskibslaget Stavenes

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

Vestfoldmuseene IKS

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

SDS Hansteen

Trondhjems Sjøfartsmuseum,
Kjøpmannsgata 75, 7010 Trondheim
post@trondheimsjofart.no

Stiftelsen D/S Stord I

Dagleg leiar: Harald Kvinge
Tlf: 905 88 708

Veteranskibslaget Fjordabåten

Postboks 1740, Nordnes, 5816 Bergen
www.fjordabaaten.no
Leder: Hanne Huseklepp, tlf: 416 15 069

Atløys venner

Kystmuseet i Sogn og Fjordane
Postboks 94, 6901 Florø
www.atloy.no/leiar@atloy.no
Leiar: 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

Veteranbåtlaget M/S Stangfjord

v/ Lasse Vie, 6984 Stongfjorden.
lasat-v@online.no

DS Hestmandens venner

c/o Svein Torkelsen, Skinnerheia 6C,
4634 Kristiansand.
svein.torkelsen@losmail.no
Leder: Svein Mosby, tlf. 470 78 738

Mjøssamlingene

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

AS Oplandske Dampskibsselskap

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



Omslagsbildene:

Bildet på forsiden er tatt under årets eneste litt lengre tur for «Styrbjørn». Her er det nye rattet tatt i bruk. Skuta har nå tre styreposisjoner: i styrehuset, på brua foran styrehuset og i akterkant av styremaskinen på båtdekket. Det er Hans Aleksander Nesse som står til rors og Thomas Haugen som har tatt bildet.

På baksiden ser vi årets jubilent, «Hindholmen», her fotografert for noen år siden. Foto: Stiftinga MS Hindholmen