

DAMPSKIBS

P O S T E N



TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 109 | 2/2017

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 Trygvasons 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

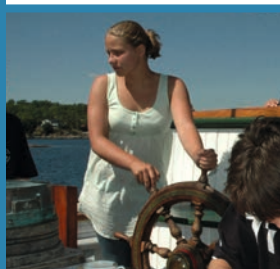
Nord-Norge: Tor Skille
Gammelveien 34, 8030 Bodo
Tlf: 416 58 230
tor.skille@online.no

FRIST FOR STOFF TIL NESTE NUMMER

14. september 2017

Opplag: 2570
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar





12



19



24



30

INNHold

- 4 Formannen har ordet
- 6 Sunnhordland Snøggrute
- 10 Kjelen på «Børøysund»
- 12 «Svanen», en elegant hundreåring
- 19 Om kjelevann
- 24 «Fremad II» – Norges eldste fiskefartøy?
- 28 Fartøyvernforeningen og Kulturminnefondet
- 30 «Forlandet» tilbake i Sandefjord
- 34 Kysten rundt
- 41 «Styrbjørn» til Gøteborg
- 44 Hva er mest verd å bevare?

Nytt nummer av Dampskibsposten. Også denne gang med en del stoff for dampnerdene, men vi håper at resten av stoffet kan være av interesse for en bredere gruppe. Vi i redaksjonen prøver å få en balanse mellom presentasjoner av fartøyer, overordnede mål og virkemidler i bransjen og det å være frivillig. Et bredt fagområde, og det må det være, skal det favne alle sider av det frivillige fartøyvern. God lesning.

Formannen har ordet

Dampskipsposten har publisert mange gode artikler om mennesket i fartøyvernet, og les gjerne Heidi Thöni Slettens innlegg i siste nummer – en gang til. Det kan ikke sies for ofte: Tar vi godt vare på de folkene som har engasjement, da driver vi godt fartøyvern. Og klarer vi å spre engasjementet, da driver vi fartøyvernet framover.

Teskt: Per Inge Høiberg, styreleder i Mjøssamlingene.

Fartøyvernet burde ideelt sett kun være basert på en felles erkjennelse av at bevaring av fartøy- og kystkultur er nødvendig for å ta vare på kulturnasjonen Norge. Er det derfor et rent offentlig ansvar og anliggende? Slik er det – heldigvis? - ikke. Vi må sette stor pris på at offentlige bevilgninger til - og interesse for - fartøyvern er betydelig større i Norge enn i våre naboland.

Det finnes så mange glitrende eksempler til etterfølgelse på at stort privat og uegennyttig engasjement rundt et fartøy blomstrer opp, som konsekvens av personlig nostalgi og følelser for et fartøy som var en del av ens barndom eller yrkesliv. Og følelser er en alvorlig sak, men kan ha begrenset holdbarhetstid – i hvert fall som kollektivt prosjekt. Det finnes det også eksempler på. Da

tenker jeg på prosjekter som med stor entusiasme er blitt satt i gang, men som med åra har stagnert eller blitt oppgitt. Ildsjeler er så absolutt nødvendige i fartøyvernet, men innebærer også en fare: De kan i verste fall brenne opp sjelene og miljøet rundt seg - for så å brenne ut selv.

Ildsjelens rolle som startmotorer og pådrivere i fartøyvernet kan ikke overvurderes. Uten disse initiativboosterne med sine vyer og visjoner ville de fleste av prosjektene våre aldri blitt sjøsatt. Spørsmålet er: Hvordan kan stor og hjertelig entusiasme og et tilsynelatende ustoppelig engasjement forvaltes til solid og varig fartøyvern? Jeg kjenner ikke alle svarene, men er sikker på ett: Menneskene rundt båten og prosjektet må ivaretas minst like godt som selve båten. For hvis menneskene rundt båten lang-

somt mistes – da er også båten død.

Eller: Kanskje bare halvdød? Hva skal til for å vekke skinndøde fartøyvernprosjekter til live igjen? Båter som ligger i møllpose, er midlertidig oppgitt, er uten mål og mening - eller som venter på nye mennesker som kan puste liv i gamle ildsjeler med - kan det vise seg – stadig levedyktige visjoner. Her har mange både anledning og ansvar: Kulturinnretninger som kommunale kulturkontorer, museer, foreninger, media, fylkeskommuner, Riksantikvaren, fartøyvernforeningen – for å nevne noen. Og da bør noen stille det rette spørsmålet til de rette menneskene: Hva skal til? Svaret kan fort og enkelt bli «penger». Men uten at de rette menneskene motiveres og gis anledning til innsats, da kommer man ikke videre.

Vi må ta godt vare på ildsjelene. Og ildsjelene må ta vare på både seg selv og oss som står rundt dem.

Gode begreper er viktig når man vil formidle sine tanker og visjoner. Tidligere styreleder i fartøyvernforeningen, Jan Welde, markedsførte ivrig begrepet «flytende kulturminner» som en effektiv motreferanse til stavkirker og stabbur. Og flytende kulturminner er en vesentlig del av «det maritime kulturlandskapet».

Landbruksdirektoratet skrev 24.08.2016 om pleie av kulturlandskap:

«Gjengroing av kulturlandskap og veikanter er ei aukande utfordring mange stader i Norge. Drift og skjøtsel er ein forutsetnad for å ta vare på dei positive miljøverdiane skapt gjennom jordbruksdrift i kombinasjon med naturgjevne førehald.

I jordbruksoppgjøret 2015 blei avtale-

partene enige om å etablere ei ny ordning for rydding av kulturlandskap, veikanter og utsiktspunkt av særleg verdifull karakter sett fra landbrukets og reiselivsnæringa si side.

For 2016 er det satt av 20 millioner kroner til tiltak avgrensa til fylka Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.»

Vel og bra. Jordbrukere og andre i disse tre fylkene kunne altså i 2016 dele 20 millioner kroner mellom seg for å pleie sitt kulturlandskap, les: Rydde vekk uønsket vegetasjon. Siden disse fylkene representerer ganske mye fjord og sjø, må vi berømme landbruksdirektøren for et solid bidrag til å ta vare på utsikten til det maritime kulturlandskapet.

En vestlandsfjord som kulturlandskap kan i seg selv være billedskjønn og lokkende, men med en dampbåt eller ei seiljakt som kontrast til cruiseskip og fritidsbåter av plast økes denne verdien betraktelig! Fartøyvernets rolle er derfor også å berike vårt maritime kulturlandskap – over hele landet, og dette bør tas med i det nasjonale totalregnskapet.

Mens direksjonsformann Blichfeldt i Oplandske Dampskibsselskap jobber intenst med å selge stadig flere billetter og jordbærpersjoner, burde det kanskje også gå en billettør langs Mjøsas bredder og kreve billett også av oss titusener som hver eneste sommerdag kan berike vår sjel bare ved å stå på kaia eller oppe i lia over Mjøsa og glede oss over «Ski-bladner».

Mjøsa uten hjuldampen er et fatigere kulturlandskap.

Sunnhordland Snøgggrute

Nokre gonger kan veteranskipa våre syne oss langt meir enn berre eit teknisk kulturminne. Dei kan fortelja om utvikling og endring, om samanhengar og avhengigheit i ein landsdel der dei geografiske avstandane er som for tusen år sia, men der avstandane i tid er så mykje mindre enn før. Her kan vi lesa om to båtar som fortel kvart sitt kapittel i denne historia.

Tekst: Harald Sætre

Båtane DS «Stord» og MS «Sunnhordland» er tilbake i Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD) sitt gamle rutedistrikt. Med desse rutebåtane kan vi trekkja ei line meir enn 150 år tilbake i tid. Den første båten som vart sett inn i ordinær rutefart i Sunnhordland, var «Vøringen» (I) i 1865, etter å ha gått i rute til Hardanger sidan 1861. Det var forretningsfolk i Bergen, med støtte frå staten, som stod bak drifta.

Men på bygdene mislikte ein at det var pengesterke byfolk som dominerte rutebåttrafikken i distrikta. I Hardanger skipa difor bygdefolket i 1868 sitt eige dampskipsselskap; Interessentskabet for Dampskibet Hardangeren. Selskapet fekk bygd «Hardangeren» på 139 bruttotonn.

Det gjekk ikkje lang tid før også byg-

dene i Sunnhordland sette fram krav om eigen båt. Og alt i 1871 var det skipa eit eige selskap; Det Søndhordlandske Dampskibsselskab som sommaren 1872 sette i fart selskapet sin første rutebåt, «Søndhordland» på 103 brt. Sjølv om bygdene framleis hadde konkurranse frå private aktørar som dreiv rutebåttrafikk kun med tanke på å ta ut mest mulig overskot, så var ein ikkje lenger avhengige av desse selskapa.

I 1880 gjekk dei to selskapa i Hardanger og Sunnhordland saman til eitt selskap, Hardanger Søndhordlandske Dampskibsselskab (HSD), eit selskap som kom til å eksistera i 125 år. I 1883 overtok HSD Det Vestlandske Dampskibsselskab og dei tre båtane «Vikingen», «Lyderhorn» og «Folgefonden».

Utviklinga av rutebåtferdsla var vik-



«Sunnhordland» i rute frå Bergen sommaren 1959. Bilete er teke frå soldekket på «Folgefonn» som korresponderer i ruta til Halsnøy og Sunde. Foto: Arne Lyngtun

tig for Sunnhordland, ikkje minst for indre Sunnhordland. Ølen utvikla seg tidleg til å bli eit sentralt trafikknutepunkt for ruteferdsla både sjø- og landevgs. Etter kvart som rutebilane kom, vart det oppretta bussruter til Hauge-sund, Sandeid, Sand og Odda.

Ølen og Etne var – og er – viktige jordbruksbygder som etter kvart vart avhengige av rutebåten, ikkje minst med tanke på frakt av ferskvarer som jordbruksvarer, meieriprodukt og slakt. Dette stilte store krav til båtmateriell og ikkje minst at rutetidene vart haldne. I Sunnhordland vaks misnøya med båt-rutene som hadde mange stopp, og som medførte lang reisetid.

Frå Ølen til Bergen var avstanden stor, og i periodar med mykje last var forsenkingar meir regel enn unntak. I 1906 vart det teke opp spørsmålet om

det ikkje burde setjast i gang ei snøggbåt-rute mellom Sunnhordland og Bergen, utan at det førte til konkrete resultat.

I siste halvdel av 1920-talet vart det satsa på bilrutene mellom Hagesund, Nord-Rogaland og Indre Sunnhordland. Dette var ei utvikling som næringslivet i Hagesund hadde sterke interesser i, og som dei rekna som sitt distrikt. Særleg stortingsvedtaket i 1923 om å byggja jernbane mellom Hagesund og Etne, som ein del av ein ytre stambane på Vestlandet, medførte at interessa frå næringslivet i Hagesund å satsa på bilrutene i distriktet inntil jernbanen kom, var stor. Men den seks mil lange jernbanestrekninga, som var prioritert som nummer 3 over framtidig jernbaneutbygging i landet, vart som kjent aldri realisert.

Denne interessa for rutetrafikken



Tittelsnes var i mange år eit sentralt trafikkknutepunkt for trafikken mellom Bergen og Haugalandet. Her korresponderer «Stord» med buss til Haugesund under krigen.

Foto: Knut Vika

som næringslivet i Haugesund synte, førte til at HSD, som såg på Indre Sunnhordland som sitt distrikt, frykta at dei skulle mista mykje av trafikkgrunnlag sitt.

Som eit mottrekk tok HSD opp att tanken om ei snøggbåtrute mellom Sunnhordland og Bergen. Denne ideen fekk stor tilslutnad frå bygdene i Sunnhordland og dei fleste kommunane lova støtte til ei prøverute. Ruta starta opp 15. juni 1928 med DS «Ullensvang».

Etter underskot dei første åra, viste ruta etter kvart ei fin utvikling både med omsyn til passasjerar og last. Men det var DS «Stord», med populære Thor Fleten på brua, som utover 1930 og 40-talet vart kjenneteiknet på ruta. I 1931 vart «Stord» lengd og fekk mellom anna større lugar- og lastekapasitet.

Men det viste seg etter kvart at «Stord» vart for liten i den populære ruta som no vart blitt svært viktig for Sunnhordland og Nord-Rogaland både med omsyn til last og passasjerar. Om

hausten, med mykje slakt og jordbruksvarer til Bergen, var det vanskeleg å halda ruta.

Før krigen vart det lagt planar om å byggja ein sjøbuss som raskt kunne frakta passasjerane frå Sunnhordland til Bergen, med korrespondanse mellom buss og båt på Tittelsnes og Leirvik. Men desse planane vart lagt bort, til dømes kom det sterke innvendigar som gjekk ut på at ei slik løysing der ein satsa på passasjertrafikken mellom anna ville gå ut over den viktige transporten av ferskvarer frå Indre Sunnhordland til Bergen. I staden fekk konsulentfirmaet Lund, Mohr og Giæver-Enger i oppdrag å prosjektera ein passasjerbåt med stor lugarkapasitet og som samstundes kunne ta med ekspressgods og ferske varer.

Etter Stavangerske sin suksessen med MS «Haugesund», som var ein ombygd eskorte- og ubåtjagar, i ekspressruta mellom Stavanger og Haugesund, gjekk HSD hausten 1947 til innkjøp av ein tilsvarande ubåtjagar, HMS «Kilchre-



«Sunnhordland» på veg ut frå kai i Skånevik, truleg ein gong på 1960-talet.

Foto: utlånt av Veteranskipslaget MS Sunnhordland

nan». Sommaren 1949, etter ei ombyggingstid på berre 10 månader, vart MS «Sunnhordland» sett i drift.

Med sine 188 fot og 996 brt var «Sunnhordland» ein moderne lokalrutebåt med stor laste- og passasjerkapasitet, ikkje minst kom auken i lugarkapasiteten vel med. I tillegg kunne båten ta med bilar med innkjøring akter eller gjennom sideportane. «Sunnhordland», som under prøveturen gjorde ein fart på 16 knop, var no den største lokalrutebåten i landet. Passasjertalet var 681 og køyplasser til 153 i lugarar, i tillegg til 24 plassar i salongane.

For Sunnhordland Snøggrute var «Sunnhordland» eit stort framsteg, frå gamledampen «Stord» frå 1913 til landets største lokalrutebåt. Dette vart på mange måtar eit tidsskilje i rutebåtfærdsla mellom Bergen og Sunnhordland, og som førde til stor auke i talet på passasjerar og mengda av gods. I tillegg hadde «Sunnhordland» eit stort bildekk. Med korrespondanse med lo-

kalrutebåtane på Stord og landvegs korrespondanse i Ølen til Haugesund og Odda, fekk eit stort omland eit mykje raskare samband med Bergen.

I 24 år, fram til 21. juni 1973, gjekk «Sunnhordland» trufast i ruta si. Men hydrofoil- og katamaranbåtane tok etter kvart over persontrafikken på sjøen. Også vegane vart betre og ferjerutene vart bygde ut. Etter eit år i opplag fekk båten nye eigarar, og turen gjekk til Finland. No fekk «Sunnhordland» namnet «Kristina Brahe» og gjekk i cruisetrafikk etter påbygg av ein ny salong og fleire lugarar akter. Dei siste åra hadde båten namnet «Brahe». Etter 42 år i Finland kom gamle «Sunnhordland» i november 2016 tilbake til Sunnhordland, kjøpt av det nystifta selskapet HSD Sunnhordland AS på Stord. Med dette er begge båtane som gjekk fast i Sunnhordland Snøggrute, tekne vare på. Ikkje berre som veteranbåtar men og som ein del av samferdselshistoria på Vestlandet.

Kjelen på «Børøysund»

Denne overskriften brukte vi også på en tilsvarende artikkel i forrige nummer. Kjelen var også tema i en artikkel i nummer 107/3/2016 og temaet vil bli en gjenganger i mange numre fremover. Som det fremgår nedenfor er det ennå ikke gjort noe praktisk arbeid med kjelen. Det har vært lange rekker av spørsmål som ikke kan besvares før et annet spørsmål er besvart. Altså en omstendelig prosess for å legge et beslutningsgrunnlag. I møter med Riksantikvaren gjelder det antikvariske hensyn og økonomi, med rådgivere hva som er teknisk mulig og med verft kapasitet og omfang av arbeidene.

Tekst: Jan Fredrik Andersen-Gott. Foto: Birthe Tåsåsen

Som det ble redegjort for i forrige nummer av Dampskipsposten oppsto det nedsynkinger i fyrgangene på den 109 år gamle dampkjelen under Nord- Norge turen sommeren 2017. En liten nedsynkning i babord fyrgang og en betydelig større i styrbord. Dette på grunn av overoppheting av stålet i taket på fyrgangene. Det synes å være flere sammenfallende faktorer bak dette, bla kraftig fyring og et isolerende belegg av kjelestein og olje på vannsiden.

Riksantikvaren var i utgangspunktet stemt for at hele kjelen burde skiftes ut med en tro kopi i klinket utførelse. Dette ville bli en svært komplisert operasjon med deling av båten nærmest i

to for å få kjelen ut og inn. En klinket kjele er ingen hylleware og med en pris deretter. Fagfolk har senere kommet til at fyrgangene kan la seg reparere med kjelen på plass. Det blir allikevel en omfattende reparasjon da bla alle røkrør og stagrør trolig må fjernes. Dette både for å komme til for å skjære ut de skadde områdene og sveise inn nye tilpassede plater og fordi det er tæring på mange av rørene. Deretter må nye rør tilpasses og vales inn på tradisjonell måte. Kjelejobben er besluttet tildelt Bredalsholmen verft i Kristianmsand med kjeleverkstedet Halvorsen i Flekkefjord som underleverandør. Disse to har bla nettopp avsluttet den svært omfattende



«Interiørbilde», tatt gjennom nedre mannluke mellom fyrgangene. Det later til å være noe belegg og tæring på fyrgangene.

restaureringen av Hestmanden. Tildelingen av oppdraget på Børøysund foregikk etter omfattende runder med aktuelle verksteder i inn- og utland.

Arbeidet blir som sagt meget omfattende og tilsvarende kostbart. NVSK har fått bevilget 1,3 millioner til jobben fra Riksantikvaren for 2017. Det skal også dekke sleping til Kristiansand. Samtidig er det gitt klar beskjed om at det ikke kommer på tale med mer penger fra RA før etter evt søknad pr 1 november i år, uten forhåndstilsagn, og med evt tildeling våren 2018. De bevilgede midlene for 2017 dekker bare en del av kjelereparasjonen. i tillegg må båten også gjennomgå en full 5-års klas-sing før den igjen kan ut å seile. NVSK

har derfor en formidabel oppgave med å skaffe tilveie de nødvendige pengene som må til for at Børøysund skal kunne fortsette «å seile i de neste hundrede år» for å vri litt på Kaptein Sabeltann.

I skrivende stund ligger det an til at båten slepes til Bredalsholmen rett etter sommerferien og at arbeidene da starter umiddelbart. Vi vil i samråd med Bredalsholmen også se om det er noe av arbeidet som kan påbegynnes, eks ved dugnadsinnsats, mens båten fortsatt ligger i Oslo. Etter ny søknad til Riksantikvaren for 2018, forutsetter NVSK at kjelearbeidene samt den på lovpålagte 5-årsklassingen sluttføres slik at Børøysund er «fit for fight» til sommersesongen 2018.

«Svanen», en elegant hundreåring

Dette er kanskje vårt mest elegante veteranskip. For ti år siden hadde hun mistet mye av sin gamle storhet. Kjølsprenget og slitt, med stort vedlikeholdsbehov. Da startet planleggingen av «levetidsforlengelsen», som førte henne tilbake til fordums glans. Beskrivelsen av dette arbeidet kan inspirere og veilede andre som står overfor tilsvarende utfordringer.

Tekst: Thoralf Ulrik Qvale. Foto: Norsk Maritimt Museum

Skonnerten «Svanen» ble bygget av J. Ring Andersen's verft i Svendborg i Danmark i 1916 som en tremastet, slettoppet skonnert, - et lasteskip spesielt beregnet for frakt av trelast. Hun ble bygget i eik og bøk som et rent seilskip og er dermed blant de aller siste av slike skip som ikke ble utstyrt med motor. Disse skonnertene seilte i hundretalls over lang tid i nordiske farvann; Østersjøen, Skagerak, Nordsjøen og også til Middelhavet og over Atlanteren for eksempel for å hente tørrfisk ved Newfoundland/Nova Scotia. Hun var i dansk, norsk og svensk eie, og ble, - sammen med dusinvis lignende fartøy, - lagt i opplag i Skarhamn på 1960-tallet. En mann i Kristiansand, Inge Høy, som var inspirert av danskenes bruk av skonnerten «Fulton» som et

sosialpedagogisk tiltak for ungdom med problemer, kjøpte da skipet av eierne i Hamburgsund. Han ønsket at iallfall ett seilende handelsskip fra internasjonal fart skulle bevares i landet. «Svanen» var nok det mest velholdte og sannsynligvis det vakreste i den store samlingen av skip i opplag i Sverige. Høy fikk renovere «Svanen», rigget henne opp til tilnærmet full seilføring igjen og innredet som skoleskip, - med lasterommet omgjort til banjer for 25–30 elever og lugarer for et mannskap på 4. I 1972 ble hun overført til en stiftelse og kjøpt til Oslo i et samarbeid mellom Norsk Sjøfartsmuseum, Sosialdepartementet, Helsedirektoratet og Oslo kommune. Gjelden Høy hadde opparbeidet kunne dermed slettes. Hun ble innlemmet i museets samling av flytende fartøyer og



«Svanen» under fulle (helt nye) seil under 100-årsjubileumsseilasen i juli 2016; her underveis fra Skagen til Arendal.

fikk en sentral rolle i museets formidlingsvirksomhet spesielt rettet mot ungdom og ikke minst som kontaktskaper mellom museet og Kyst-Norge.

«Svanen» har hver sommer siden 1972 (unntatt i 2007) seilt tokt med ungdom; – opprinnelig som et sosialpedagogisk tiltak for ungdom valgt ut i samarbeid med sosialkontorene i bydelene i Oslo, etter hvert med skoleklasser mer generelt, - innenfor rammen av leirskoleopplegget. «Svanen» var ett av de første fartøy i Norge som fikk offentlig støtte til bevaring (i 1967 fra Norsk Kulturråd). Etter at Riksantikvaren fikk en egen seksjon for fartøyvern, fikk «Svanen» jevnlig tilskudd derfra. Like fullt har fartøyets (og museets) økonomi vært problematisk også i nyere tid, men det ble alltid funnet løsninger når større reparasjoner eller fornyelser

har blitt påkrevd. Toktinntektene har sjelden dekket særlig mer enn de direkte kostnadene forbundet med det enkelte tokt. Det meste av utgifter til vedlikehold, reparasjoner og administrasjon måtte dekkes på annen måte.

Skipet hadde frem til 2007 sertifikat for seilas med ungdom i «stor kystfart». Ingen gjennomgripende skrogreparasjon har imidlertid vært utført siden fartøyet var nytt, og i 2007 ga Skipskontrollen ultimatum samtidig som fartsområdet ble redusert til «liten kystfart» i påvente av en snarlig overhaling av skip og rigg.

Norsk Sjøfartsmuseums Veteran-skipsrederi A/S

«Svanen» har i tiden som museumsskip først vært organisert som en egen stiftelse, fra 1970-tallet som en del av museets

samlinger, men ble i 2006 overført til Norsk Sjøfartsmuseums Veteranskipsrederi A/S (VSR), eiet av museet.

Bakgrunnen for denne reorganiseringen var at to nøkkelpersoner hadde sluttet og ingen i museets egen organisasjon kunne overta deres funksjoner. Ultimatumet fra Sjøfartskontrollen tilsa at styret for det nye rederiet måtte skaffe finansiering og planlegge en gjennomgripende overhaling i tillegg til å ta seg av den ordinære driften.

Til rederiets styre ble det hentet inn frivillige fagpersoner fra kretsen rundt museet og de frivillige organisasjoner knyttet til bevaring og bruk av tradisjonelle fartøyer.

Behovet for en «levetidsforlengelse»

Det nydannede styret fikk tidlig i 2007 «Svanen» inspisert og vurdert av en meget velrenommert treskipsbygger, Kristian Djupevåg. Han mente at det vel 90 år gamle skipet nok kunne berges

for fremtiden, men det forutsatte at man satte i gang umiddelbart. Sommerens seilinger ble derfor avlyst og året brukt til reparasjoner. Startkapitalen til rederiet, 3 millioner kroner, - ble så i hovedtrekkene brukt til å reparere skipet, - slik at det fikk sertifikatene tilbake og kunne settes i drift igjen våren 2008. Likevel ble det klart at det om ikke lenge måtte gjennomføres større arbeider for å sikre skuta et langt liv.

Derfor startet planleggingen av en heloverhaling som etter hvert ble kalt «Levetidsforlengelsen».

Reparasjonene ga også anledning til å inspisere deler av skipet som normalt ikke er tilgjengelige og dermed kartlegge behovet for ytterligere arbeider. Siden det dreiet seg om et museums-skip, som i prinsippet skal bevares i et evighetsperspektiv, ønsket rederiet å søke etter løsninger som kunne gi en forventet levetid på skroget langt utover de normale 30–40 år. Det å unngå ny



Slik skal «Svanen» brukes. Er dette en rekrutteringsarena for fremtidige fartøyvernere?



Dyp konsentrasjon, både for å finne kursen og å holde den.

kjølsprenning kom da til å stå sentralt.

Når det gjaldt omfanget av arbeidene, var vår holdning forøvrig at nå satset vi på det maksimale, inkludere absolutt alle arbeider og fornyelser som vi mente det var grunn til å foreta. Dette standpunkt hadde flere begrunnelser: For det første mente vi at det ville bli lenge til neste gang vi ville klare å finne finansiering til et nytt stort skrogprosjekt. For det annet visste vi, blant annet ut fra reparasjonene i 2007, - som ga relativt lite igjen for de 3 millionene de kostet, - at det ville bli vesentlig billigere å ta alt som burde gjøres inn i ett, stort, prosjekt. For det tredje mente vi at vi måtte se litt fremover når det gjaldt bekvemmeligheter og sikkerhet om bord. Hva som var bra nok for skoleelever i 1970 ville ikke holde mål utover på 2000-tallet. Dessuten måtte nivået for hygiene, smittefare og sikkerhet (spesielt brann) heves.

Gjennomføring av prosjektet

Rederiets lille, men bredt sammensatte styre, tok oppgaven som prosjektledelse. Skipperen ble selvsagt også en del av gruppen. Dermed hadde vi en enkel, liten prosjektorganisasjon sammensatt av noen få personer som representerer ulike relevante fagområder.

Styret fikk god anledning til å øve seg som team gjennom styremøtene og de mindre prosjektene vi gjennomførte de første 5 årene. Da vi for alvor kom i gang med den helt konkrete gjennomføringsfasen av «Levetidsforlengelsen», var vi godt samkjørte og samlet om en felles oppfatning om hvor vi skulle hen og hvorledes vi skulle få prosjektet gjennomført.

Vi jobbet hele tiden med å gjøre forundersøkelser og registrering av hva som burde gjøres, utarbeidelse av spesifikasjoner og anslag på hva det ville



Så elegant er hun blitt, og slik var hun i 1916. Ikke noe rart at drømmen om de hvite seil lever hos mange.

kreve av ressurser osv. I 2009 var vi kommet langt med spesifikasjoner og fikk inn sammenlignbare tilbud fra tre verft (to norske og ett dansk).

Innen den endelige søknaden gikk til Riksantikvaren på slutten av 2010, var den diskutert med museets ledelse og referert for dets styre/VSRs generalforsamling. Svanens Venneforening ble også holdt løpende orientert. Da Sjøfartskontrollen nedgraderte «Svanens» fartstillatelse til «liten kystfart» i 2010, og varslet at den heller ikke kunne beholdes særlig lenge, utløste det tilsagnet om finansiering fra RA fra 2011. Høsten 2011 seilte skipet til verftet på Hvide Sande i Danmark. Den 5. juni 2012 ble det levert seilklaart tilbake. (Det var avtalt to ukers utsettelse av leveringen på grunn av et par relativt store ekstraarbeider som dukket opp helt på slutten).

Da «Svanen» kom til verftet, hadde vi et fastpristilbud på selve skrogretnin-

gen (utskifting av kjøll, kjølsvin, en del bunnstokker, garnering, spant og hud) på i alt ca 3 millioner danske kroner, samt 28 spesifiserte tilleggsarbeider som inkluderte overhaling og fornyelse av andre deler av skuta og tekniske anlegg. Alt i alt skulle dette koste vel 8,5 millioner norske kroner. Endelig kontrakt med spesifikasjoner ble signert i juni 2011. Sluttsummen kom likevel opp i ca. 12 millioner. Økningen skyldtes først og fremst at et par helt nødvendige, store, ekstrajobber på grunn av råteangrep som ble avdekket.

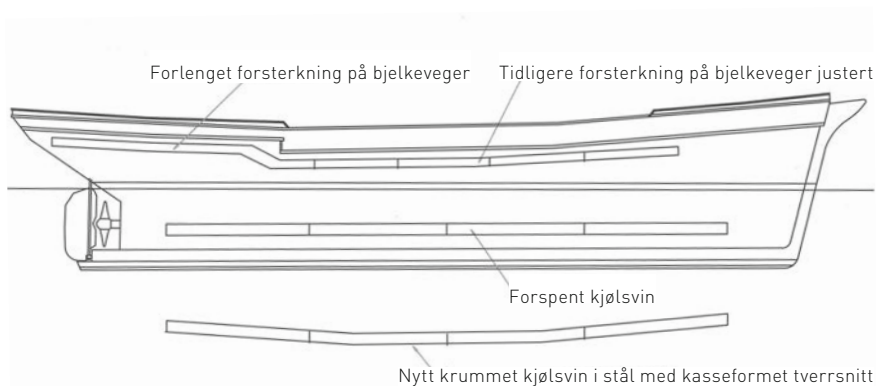
Ideelt sett burde vi hatt en reserve på 2–3 millioner til slike tilleggsarbeider da vi undertegnet kontrakten. Men vår reelle/realistiske tilnærming var i stedet stadig å søke om bidrag fra fonds og stiftelser. Da kunne vi konkret angi hva pengene i tilfelle ville bli bruk til og gi en god begrunnelse for søknaden.

Kjølsvinet, et viktig ledd i levetidsforlengelsen

Kjølen er et fartøys ryggrad, en konstruksjonsdel som samler og fordeler krefter som overføres fra spant, stevner og hud. På et større treskip er det ikke tilstrekkelig med den bjelken vi ser utvendig når båten er slippst. De har også et kjølsvin, en innvendig bjelke over bunnstokkene (tverrbjelkene som forbinder spantene). Kjølen og kjølsvinet forbindes med kjølbolter. Disse to, sammen med bunnstokkene, blir derved en kraftig konstruksjon.

I et treskrog som beveger seg i sjøen, noen ganger lastet, andre ganger i ballast, blir trenagler og sammenføyninger etter hvert slakke, noe som gir deformasjoner. Forskip og akterskip, der det er liten bæring, synker ned, mens midtskipet presses opp. Skuta blir kjølsprengt. Før levetidsforlengelsen hadde «Svanen» mistet sitt elegante spring, kjølen dannet ikke lenger en rett linje, men var 40 cm høyere på midten enn ved endene.

Ved verkstedet ble den gamle kjølkonstruksjonen fjernet og noen sammenføyninger slakket, slik at skuta fikk igjen sin gamle fasong. I den nye konstruksjonen er kjølen av eik som før, mens kjølsvinet er en kasseformet varmforsinket stålbejelke, 10 cm høyere enn det opprinnelige. Den ble laget i fire deler, og sveiset sammen slik at endene krummet svakt oppover. Da kjølboltene ble strammet ble endene presset ned mot kjølen. Dette ga en forspenning som gjør konstruksjonen enda stivere, på samme måte som ved forspent betong. Akterut er kjølsvinet forbundet med maskefundamentet.



Prinsippet for kjølopprettingen. Tegning ved Knut von Trepka

Samarbeidet med verftet

Verftet vi valgte hadde som policy å involvere fartøyeieren mest mulig i prosessen. Derfor ønsket det også mest mulig kontinuerlig tilstedeværelse fra rederiet på

verftet. Rederiet hadde samme ønske. Komfortabel innkvartering på verftsområdet var inkludert i tilbudet fra verftet. Rederiets folk hadde full frihet til å bevege seg på området, låne verktøy

og utstyr og dessuten utføre eget arbeid i parallell på båten om ønsket. Verftets prosjektleder og administrative koordinator var tilgjengelige til enhver tid og hadde meget stor tålmodighet med rederirepresentantene. Verftet hadde en meget effektiv administrativ oppfølging av prosjektet (kontinuerlig logging av fremdrift og kostnader).

Museale hensyn versus praktiske driftshensyn

Når et museumsskip skal bevares gjennom bruk som skoleskip, må det innføres en rekke kompromisser mellom det autentiske, originale og praktiske, formelle hensyn. Dette går begge veier. Skipskontrollen i Oslo har vært løpende informert om våre planer, og har avlagt flere besøk ved verftet, inspirert skroget etter riving av hud og garnering, og har akseptert arbeidene. Inspektøren var meget opptatt av at riggen ble kontrollert i sin helhet, - og løsningen verftet mente ble best og rimeligst, - var full utskifting av stående rigg. Videre var kontrolløren meget fornøyd med at absolutt alt som var av elektrisk anlegg ble skiftet og utformet i overensstemmelse med de offisielle kravene som stilles til skip, men som hittil ikke har vært fullt gjeldende for vernete skip.

Eksteriørmessig er nå skipet så langt vi vet identisk med utformingen det fikk som nytt lasteskip i 1916, inkludert lasteluke i baugen og ekstra naglebrett for fall oppe i riggen for bruk når skipet går med dekkslast. Roret er nå igjen er laget av tre, i riggen kan toppseilene settes, overhales og berges fra dekk, slik det opprinnelig var, mens dekkshusene bare ble renoveret, siden de allerede (ca 1990)

var tilbakeført til original utforming.

Den nye kjølkonstruksjonen med kjølsvin i stål er det største avviket i forhold til original utforming, men skal gjøre det mulig å seile med «Svanen» som skoleskip, - det vil si i nær ballast, - i 100 år til uten at skroget pånytt blir kjølsprengt.

Av skattetekniske hensyn er nå redetriet oppløst og «Svanen» tilbakeført til museets samlinger. I henhold til reglene for merverdiavgift kan ikke skuta regnes som skoleskip, og får derved ikke refundert merverdiavgift. Om skuta regnes som museumsgjenstand blir imidlertid avgiften, ca 300 000 pr. år refundert.

Konklusjoner

Vi mener selv prosjektet har gått bra, og at vi har fått mye igjen for pengene. Når vi sammenligner hva vi har fått for 12 millioner i levetidsforlengelsen med hva vi fikk for 3 millioner i 2007 for å få tilbake sertifikatene, må man kunne hevde at et slikt stort prosjekt har gitt vesentlig mer pr krone. Vi har opplevet et veldig hyggelig samarbeid med museum, verft, Riksantikvaren og Skipskontrollen, fonds og stiftelser, samt mange individuelle venner av «Svanen». Skipet er nå i meget god stand, og alt utstyr fungerer som det skal.

I Norsk Maritimt Museums årbok for 2012 er det en fyldig artikkel om levetidsforlengelsen.

Thoralf Ulrik Qvale er arbeidsforsker og professor. Han var styreleder i Norsk Sjøfartsmuseums Veteranskipsrederi, og har lagt ned et stort frivillig arbeid for museet, blant annet ved bevaring av s/y «Venus».

Om kjelevann

Det er mer enn 50 år siden skip med røykrørskjeler var ordinær drift i Norge. Kunnskap om drift av slike kjeler finnes nå bare i veteranbåtmiljøene. Der er det et stort behov for rekruttering og opplæring av nye mannskaper. Med denne artikkelen håper vi å gi et innblikk i en del av fagfeltet, nemlig vannbehandling.

Tekst fra kildene er oversatt og bearbeidet av Georg Jensen. Foto: Tor Bjørgeaas
Artikkelen er kvalitetssikret av Arnold Lindner, Tor Bjørgeaas og Erik Steen.

Hovedkjelene på våre veterandampere er liggende røykrørskjeler med vendekammer (ildkasse), vanligvis kalt skottekjeler. De er store, tunge, og etter moderne mål primitive konstruksjoner. At typen ble så utbredt skyldes for en stor del at den er enkel og robust, og tåler derved mer eller mindre tilfeldig pass. Da våre veteranbåter var i drift var 30–40 år en vanlig aldersgrense for dem. Da ble fartøyet modernisert eller hugget opp. En modernisering omfattet også vanligvis utskifting av dampmaskineri til motor. At noen har unngått kravet om motorisering skyldes vel i hovedsak tilfeldigheter, mens det at en kjele kan være i drift i mer enn 100 år i alle fall er en sjeldenhet.

Både kjelene og maskinene på båtene våre har 100 år gammel teknologi,

og har ingen eller få av de forbedringer som kom sent i dampalderen for å gjøre dampmaskinene konkurransedyktige mot dieselmotorene. I en slik situasjon er det desto viktigere at vi tar godt vare på det vi har. Det innebærer altså godt stell av kjelen og vannet i den.

Vannbehandling

Utgangspunktet for kjelevann er vanlig drikkevann. Det er allerede rensert og fritt for forurensninger og skadelige kjemikalier. Likevel kan det inneholde salter eller mineraler som godtas i drikkevann, men som bør unngås i kjelevann. Vannet har også et naturlig oksygeninnhold, og opptar oksygen ved kontakt med luft. Derved får vannet et innhold av oksygen, salter og mineraler som etter hvert kan skade kjelen. Slike



Bunnen av kjelen og undersiden av fyrgangene. Røret som stikker ned er del av en anordning for å fremme sirkulasjon av kjelevannet.

skader kan reduseres ved bruk av kjemikalier. Noen kjemikalier nøytraliserer skadelige stoffer, andre gjør at stoffene skilles ut som skum som flyter på overflaten, eller synker ned som bunnfall.

Dette arbeidet, med å gjøre vannet best mulig egnet som kjelevann, betegner vi som vannbehandling. I et anlegg med stempeldampmaskin må all denne behandlingen foregå på kjelen. Selv om vannet går i et lukket kretsløp, vil det oppta luft i sin vandring gjennom kondenser og påhengte pumper og gjennom kaskadetank (På «Børøysund» brukes betegnelsen på tanken for oppsamling og fortetting av eksosdamp fra hjelpemaskineri. Vanligvis betegner det en trykkutjevningstank med oljefiltre, mellom luft/kondensatpumpe og fødepumpe.) Videre vil noe damp gå tapt ved åpen drenering, fløytebruk og lek-

kasjer. Dette må erstattes med spevann, altså vann som tilføres fra ekstern tank utenom maskin/kjele kretsløpet.

Vannbehandling er derfor en kontinuerlig prosess, der man ved prøvetaking undersøker kjelevannets egenskaper og justerer disse ved å tilsette kjemikalier. Prøvetaking og all bruk av kjemikalier dokumenteres, slik at man kan spore årsaken til ønsket eller uønsket resultat, og dermed vinne erfaring. Prøvene kan også angi mulige skader andre steder, høyt saltinnhold kan for eksempel skyldes lekkasje i kondenseren. Vannbehandlingen gjør vannet egnet for bruk på kjelen. Da er det ikke lenger drikkevann, men en væske som kan gi kjelen lang levetid, god varmeutnyttelse og økonomisk drift.

Vannbehandlingen starter allerede ved oppfyring, med «termisk lufting».



Så rent er det i kjelen på «Oster». Vi ser tre stagbolter og ribbene som forsterker taket i ildkassene.

Da må en ventil stå åpen slik at rådampen, som er blanding av luft og damp, kan slippes ut. Først når all rådampen er ute, er kjelen driftsklar.

Hva slags skader er det så vannbehandlingen skal forhindre? I litteraturen er de betegnet som tæring, nedbrenning av rør og overkoking.

Tæring

Tæring er et elektrokjemisk fenomen, det samme som vi ser når en anode på et stålskrog tæres bort. I en kjele er det vel på røykrørene, som har minst godstykkelse, vi merker det først. Nagler og stagbolter, som på grunn av fremstillingsmåte og bearbeiding nødvendigvis har en litt annen stål kvalitet enn platerne, er også utsatt. I helt rent vann får vi ikke tæring, men som nevnt ovenfor er kjelevannet er aldri helt rent. Oksygenet

i vannet gir tæring, og oksygenet kan nøytraliseres med kjemikalier.

Tæringen kan også skyldes at vannet er for surt. Fra kjemien husker vi at pH-verdien gir et mål på surhet. Nøytralt vann har pH-verdi på 7. Er den lavere er vannet surt, er den høyere er vannet basisk eller alkalisk. Kjelevannet skal alltid være alkalisk, med en pH-verdi mellom 9,5 og 10. En uønsket pH-verdi kan reguleres med kjemikalier, på samme måte som ved nøytralisering av oksygen.

Nedbrenning av rør

Dette skyldes vanligvis belegg av kjelsten eller olje på røykrørene eller fyrangene, mest på de varmeste delene. Kjelstenen kommer fra stoffer som er oppløst i vannet, hovedsakelig kalk og salter. Ved oppvarming skilles kalken

og saltet ut og fester seg til overflater inne i kjelen. Vi får altså det samme problemet på kjelen som det vi har med vannkokeren på kjøkkenet der det er hardt vann. Belegget er varmeisolerende og hindrer at varmen overføres fra stålet til vannet. Dannelse av kjelsten kan reduseres med kjemikalier som gjør at kalken og saltet felles ut som pulver eller slam som i hovedsak ikke fester seg til rør eller fyrgang, men som synker ned som bunnfall.

En annen årsak til belegg kan være sylindrolje fra maskinen. Oljen blander seg med dampen og føres til kjelen med fødevannet. Sylindersmøring bør altså reduseres mest mulig. Våt mettet damp, som vi har i våre anlegg, virker i seg selv som smøremiddel, og sylindersmøringen er vanligvis bare i drift kort tid etter start og før stans.

Nedbrenning kan også skyldes tørrkoking, altså at ikke alle røykrørene er omsluttet av vann. Dette er en alvorlig hendelse, og unngås med regelmessig tilsyn av vannstanden.

Overkoking er også en mulig skadeårsak. Den kan skyldes egenskaper i vannet, men bør kunne unngås ved omsorgsfull vannbehandling. Den kan også oppstå ved svært uregelmessig drift av maskinen.

Skumming og bunnblåsing

Dette er en fortsettelse av kjemikaliebruken. Stoffer som felles ut av kjemikalier kan danne skumlag på vannoverflaten, eller bunnfall (slam). Begge deler må fjernes.

Skummet kan hindre dampboblene som oppstår på utsiden av fyrgangene og røykrørene i å trenge gjennom vann-

flaten og opp i damprommet. Skumlaget kan fjernes ved skumming, det vil si at det aller øverste vannlaget blåses ut via en «tallerken» i normal vannhøyde. Fra tallerkenen fører et rør overbord. «Børøysund» sin skummetallerken er koblet ut, mens den er fjernet på «Styrbjørn». Dette er antagelig gjort mens båtene var i ordinær drift, og kan tyde på at dette tiltaket ikke har vært vurdert som vesentlig, kanskje på grunn av god tilgang på rent vann. På «Styrbjørn» var også smøreapparatet for sylindrolje satt ut av drift da klubben overtok båten.

Ved bunnblåsing, som gjøres ved å åpne en ventil i bunnen av kjelen, vil kjeletrykket blåse ut en vannmengde i bunnen av kjelen, og bunnfallet vil følge med. Bunnblåsing og etterfølgende speing er også et nødvendig tiltak ved høyt saltinnhold.

Sesongvedlikehold

Det er viktig at kjelens indre får en grundig inspeksjon hvert år. Da må en forsikre seg om at det ikke er kjelsten eller belegg av salt eller olje, særlig på oversiden av fyrgangene. På røysiden er det nødvendig med grundig feiing og rengjøring slik at ikke sot som blir fuktig og sur kan tære på røykrørene.

Om kjemikalier

Kjemikaliene er kjelens medisiner, de må tas regelmessig etter legens (maskinsjefens) anvisninger. Tidligere var fosfat og soda de vanlige kjelekjemikaliene, og lakmuspapir det vanlig måleutstyret. Vannrørskjeler, som var enerådende de seneste ti-årene av dampepoken, krever en mye mer nøyaktig vannbehandling enn røykrørskjeler. Derfor ble det

utviklet mer effektive kjemikalier med bredere virkefelt enn de som ble brukt tidligere. De har som regel også tilpasset utstyr for prøvetaking og dosering. Disse produktene og den kunnskapen som følger med dem, må vi utnytte, kanskje gjennom samarbeid med noen, eller helst bare en, leverandør som kan bidra med sin kunnskap.

Når flåten ikke omfatter stort mer enn et dusin båter, bør det være mulig å nå alle. På den annen side er det en utfordring at det er så få maskinister. Våre korte seilingssesonger hindrer også erfaringsoppbygging i særlig grad. Likevel må vi finne frem til egnede former for

formidling og opplæring. Dette vil være en viktig oppgave i veteranskipsmiljøet i årene fremover, slik at vi kan bevare våre gamle kjeler best mulig.

Kilder:

Kesselwasser, der besondere Saft, artikkel av Eberhard Lantz, trykket i «12 atü» nr. 3/2013, medlemsblad for venneforeningen for DS «Bussard» i Kiel.

Jacob Imsland: Skipsmaskinlære, Norsk korrespondanseskole, 1961

C. Abr. Bergström: Fartygsmaskiner, Stockholm 1934



Bildet viser skummetallerkenen i kjelen på «Oster».

«Fremad II» – Norges eldste fiskefartøy?

Av de mange engelske kuttere som ble kjøpt fra England for drøyt hundre år siden lever to fremdeles i vår etter hvert store flåte av vernede skip. Det er tidligere «Ekstrand» som har fått igjen sitt originale navn «Boy Leslie» og sitt originale utseende, mens «Fremad II» som vi kan lese om her, har både norsk navn og norsk utseende.

Tekst: Svein Ramsland, leiar i Venneforeninga. Foto: Venneforeninga til Fremad II

Sluppen, kuttaren og aller mest «fiskebåten» «Fremad II» har i fleire samanhengar dei siste åra blitt kalla Norges eldste fiskefartøy, i alle høve av dei fartøya som har vore i aktivt fiske. Ein slik karakteristikk held vel ikkje heilt objektive mål, men at båten har vore blant dei eldste, er sikkert.

Dessutan har båten ofte fått mykje vellåt for vakre linjer og godt stell, - ja fleire meiner at «Fremad II» var Norges vakraste fiskefartøy. Stort meir subjektiv kan ein vel ikkje vera, men slikt syner at mange har svært sterke og djupe kjensler til nett dette fartøyet.

Båten si historie startar i 1888, så langt aust det er muleg å komma i England: I hamnebyen Lowestoft som den gong var ei travel fiskarhamn, men òg hadde fleire verft, blei kjølen strekt - ein kjø som det kanskje ennå finst

restar av i dagens «Fremad II».

Det var familiereiarlaget John Breach i Lowestoft som ville auka flåten sin med ennå ein «dandy drifter», kravellbygd to-mastra galeas med rund hekk og rett stamn, med måla 57.3ft x 16.4ft x 7.3ft. (17.46m x 5.00m x 2.22m). 430 pund kosta fartøyet som skulle på pelagisk drivgarnsfiske i Nordsjøen.

Namnet blei «Boy Jack» etter ein av familiemedlemmane. Året 1900 blei båten selt internt i familien til Georg Breach for 270 pund. Han hadde «Boy Jack» i fem år, men i 1905 blei det sal til Norge og Haugesund og båten fekk namnet «Fremad».

Oppkjøparar frå Norge av eldre engelske seglfartøy var det fleire av i den tida då engelsk-mennene gjekk over til damp, og John M. Hauge kjøpte



«Fremad II» ved heimekaien i Vågen på Jørpeland i Ryfylke i 2014, klar for slep til Hardanger Fartøyvernssenter.

«Boy Jack» til Haugesund for så å selja vidare same året.

I perioden 1905 til 1920 fekk båten heimehamn på Feøy vest for Karmøy, tidlegare Torvastad kommune. I Fiske-registeret frå 1920 finn me SK «Fremad» med kjenneteikna R-91-T, nytta til hav- og kystfiske. Andre kjelder kan tyda på at båten også blei nytta til frakt av hummar til Bjelland i Stavanger. Eiggar var familie- og partreiarlaget Føyen Bendiksen, og framleis var fartøyet utan maskin.

Så går turen nordover Vestlandet, til Sogn. Ein gong mellom 1923 og 1926, truleg i 23/24, blir fartøyet endeleg MK «Fremad II» i det Truls Polden med fleire på Hardbakke i Solund kjøper båten som nå er merka SF-94-SU. Dei set straks inn maskin, ein 32 HK Grei semidiesel, og nytta båten både til frakt, fiske og lossement under landnotfisket.

Mange har undra seg over at båten blei «den andre Fremad» då han kom til

Solund. Ein grunn kan vera at galeasen «Fremad», bygd av den kjende båtbyggaren og konstruktøren Johannes Selsvik i 1898, var godt kjend i Sogn som den vidgjetne skarpseilar båten var, og at difor Fremaden frå Feøy måtte finna seg i å bli «andremann».

Men fart blei det på «Fremad II» i 1938 då eigarane sette inn ein splitter ny 40HK Wichmann. Nå blei også «toaren» skarpseglar med fart opp til 9 knop på glatt hav, det var heller uvanleg for eit fiskefartøy på den tida.

I april 1940 blei «Fremad II» rekviert av tyskarane i det dei var på seilas til Vaksdal for å lasta inn mjøl. Med tyskarane om bord blei det seinare opna eld mot båten frå norske styrkar, og fleire av okkupantane fall, men også ein nordmann frå mannskapet.

I oktober 1941 gjekk «Fremad II» til Shetland med 10 ungdommar om bord. Der blei båten verande til over krigen, truleg blei han nytta i alliert teneste.



Fiske i Høgsfjorden i Ryfylke 2003. 60 tonn brisling, samla frå fleire steng, har gått seg rein i løpet av nokre dagar og lastas over i «Ligrunn».

Maskinen blei teken ut, og det blei montert ein fleirsylindra bensinmotor i staden og båten blei på ny rigga som seglfartøy.

Bensinmotoren eller «leiketymotoren» som han blei kalla på Solund, blei straks skifta ut med ein 50HK Wichmann, då båten kom heim etter krigen. Fram til slutten av 50-talet blei det meir frakt, men òg årleg vintersildfiske og størjefiske.

I 1959 førte Solundeigarane «Fremad II» til Løfallstrand i Hardanger for størstilt ombygging. Truleg er dette årsaka til at fartøyet fekk ein ny vår og evne til å hevda seg godt i aktivt fiske halve hundreåret framover til 2007. Her blei det meste skifta ut: Delar av kjølen, spant, heile hekken, stilk og stamn. Innreing blei fornya over det heile, og motorkrafta blei kraftig auka då ein 2-sylinders Brunvoll på 160 HK blei innsett. «Fremad II» var klar for ennå mange års teneste.

Tidleg på 60-talet blei «Fremad II» igjen Rogalandsbåt. Brødrene Godtfred og Edvin Bakkevig i Tysvær var dei nye eigarane, og dei nytta båten til fjord- og kystfiske og ikkje minst til størjefiske.

Frå 1978 har «Fremad II» hatt Jørpeland i Ryfylke som heimehamn. Ivar og Thor-Stein Løvås kjøpte båten som i dei neste tre tiåra fekk ein aktiv og etter kvart godt kjent posisjon i norsk kystfiske. «Fremad II» R-90-ST var å sjå frå Lofoten i nord til Oslofjorden i sør, og dreiv ringnotsfiske etter sild, brisling, sei og makrell. Nokre sesonger blei det også reketrålning i Nordsjøen.

Båten blei godt teken vare på. I 1985 blei det sett inn ein Scania 343HK maskin og elles hadde ein det meste av moderne utstyr om bord på «Fremaden».

I 2007 blei «Fremad II» selt med kvotar til Liegruppen i Austevoll, men seinare kjøpt tilbake til Jørpeland for ein symbolsk sum. Nye eigarar var Stiftelsen «Fremad II». Ei venneforeining



Sambygdingar på vårsildfiske i Brandasund, nord på Bømlo, truleg år 2000. Av fiskerinumra kan vi sjå at dei kjem frå Strand kommune i Rogaland.

blei stifta og har sidan drive vedlikehald og nytta båten til ymse oppdrag. Dessutan har ein arbeidd for å få offentlege instansar med på å verna fartøyet. I 2008 fekk «Fremad II» vernestatus av Riksantikvaren, og midtsommars 2014 gjekk ferda til Hardanger Fartøyvern-senter for rehabilitering.

Først i april 2016 kom båten på slipp etter at rigg, styrehus, maskin og dekkinstallasjonar vart sette på land. Det viste seg fort at rehabiliteringa ville bli mykje meir omfattande enn kva ein førebels synfaringsrapport frå 2008 re-kna med, og ein kan nok med rette tala om ei gjenoppbygging av fartøyet heller enn ei restaurering. Nokre få av dei originale spanta frå England er bevarte, medan over 90 % er skifta ut etter antikvariske retningslinjer. Heile kjølen er intakt, medan hud og dekksp plank blir heilt fornya. Det skal byggast ein replika av styrehuset/egnhuset, eventuelt med nokre framleis brukbare delar av

originalen. Så langt er kostnadsoverslaget for prosjektet frå Fartøyvern-senteret på nærare 25 millionar kroner utan moms på alle måtar ei verkeleg storsatsing i norsk fartøyvern.

Stiftelsen Fremad II som eig båten, og Venneforeininga har møtt stor velvilje både frå Riksantikvaren, Rogaland Fylke og Ryfylkefondet med omsyn til finansiering av eit unikt fiskerihistorisk prosjekt. I fleire år har båten vore ein av «vinnarane» når Riksantikvaren har fordelt tilskot til fartøyvern – i 2017 fekk foreininga heile 5 millionar kroner. Så dersom alt går etter planane, vil «Fremad II» våren 2020 stå fram frå fartøyvern-senteret i Norheimsund gjenoppbygd og opprusta til å ta fatt på ein ny epoke, nett slik som det skjedde på Løfallstrand litt lenger ute i Hardangerfjorden for snart 60 år sidan. Går det slik Venneforeininga til «Fremad II» ønskjer, så skal fartøyet også for framtida ha tampen festa til fiske og norsk kystkultur.

Fartøyvern- foreningen og Kulturminnefondet

Norsk forening for Fartøyvern kjenner de fleste. Kulturminnefondet er litt mer vagt. Det er en statlig tilskuddsordning for private eiere av verneverdige kulturminner, opprettet av Stortinget i 2002. Oppgaven til fondet er å bevilge penger til istandsetting og god bevaring av kulturminner i Norge. Midlene skal være et tillegg til eksisterende tilskuddsordninger og skal ikke komme i konkurranse med eller erstatte disse.

Tekst og foto: Christian Lien Jensen

Mange har sikkert lagt merke til at Kulturminnefondet de siste årene ikke har bevilget midler til fartøyer på Riksantikvarens verneliste. Dette mener selvfølgelig NFF er en uting. Vi synes det er bra at Kulturminnefondet har sin egen profil, men at en stor gruppe fartøyer skal være ekskludert fra søknadsbehandlingen er vi meget kritiske til. For egen regning vil jeg hevde at store deler av det gode fartøyvernet i Norge er omfavnet av vernelisten (med en del gode unntak). NFF har derfor brukt mye tid på å overtale Kulturminnefondet om at de igjen må åpne for å gi midler til fartøyer på Riksantikvarens verneliste. Kulturminnefondet har to tildelinger, under 200.000 kroner og over 200.000 kroner. Da vi så resultatene av tildelingene for under 200.000 kroner

dro vår generalsekretær Hedda Lombardo straks til Røros og fortalte hvor hun mente skapet burde stå. Vi får tro det hjalp. En knakende god søknad fra MS «Søgne» ga nemlig uttelling på 495.000 kroner. Det er en av de større tildelingene til fartøy fra Kulturminnefondet og faktisk fikk «Fridjof II» midler av dem i år, og den er på lista.

Tildelingen av midlene til «Søgne» skulle være en overraskelse. Sekretariatet satte seg derfor i bilen med Kulturminnefondets direktør Simen Bjørgen og kommunikasjonsrådgiver Linda Herud. På veien fra Oslo til Gjeving i Aust-Agder benyttet vi sjansen på en stopp innom Tønsberg for å vise frem ishavsskuta «Berntine» og lokaldampen «Kysten». Frivillige fra begge fartøy gjorde en god jobb med å vise frem sine prosjekter.



Hyggelig overraskelse på en fjordtur. Svein Hoel får brevet som viser at finansieringen av de forestående reparasjoner langt på vei er sikret. Til venstre Hedda Lombardo og Simen Bjørgen. «Søgne» er 63 fot lang, bygget i 1936 for lokalfart mellom sørlandsbyene. I 2001 var tilstanden så dårlig at hun mistet passasjersertifikatet og ble lagt opp. Lokale entusiaster kjøpte «Søgne» i august 2003 med ønske om å bevare fartøyet som den miljø- og kulturfaktor hun representerer i øysamfunnene utenfor Tvedestrand. Det er disse entusiastene som nå påskjønnnes av Kulturminnefondet.

Vel nede på Gjeving var det stor glede da beløpet ble høytidelig overlevert skipper og primus motor på «Søgne», Svein Hoel. Båten står foran store utbedringer fra høsten av, så pengene kommer godt med. Etterpå ble det tur rundt Lyngør med fiskesuppe for Kulturminnefondets utsendte.

Turen til Aust-Agder med Kulturminnefondet gav oss muligheten til å vise frem flotte prosjekter og forklare hvorfor og hvordan Kulturminnefondet kan spille en viktig rolle for fartøyene. Spesielt tenker vi på mindre prosjekter, som med dagens politikk hos Riksantikvarens har liten mulighet for tildeling derfra.

4. mai skal vi ta med Kulturmin-

nefondets styreleder Helen Bjørnøy på tur på Drammensfjorden med sandjakta «Christiane». Kommunikasjonen med Kulturminnefondet er meget godt og vi har konstruktive diskusjoner. Vi håper derfor vi igjen kan få en ordning slik at fartøyer på verne lista kan motta midler fra fondet.

Dette kortversjonen av hvordan vi i NFF arbeider for å øke rammevilkårene for medlemmene spesielt og fartøyvernet generelt.

Lykke til med sesongen.

[Christian Lien Jensen](#) er rådgiver i [Norsk Forening for Fartøyvern](#).

«Forlandet» tilbake i Sandefjord

Som veteranbåt har «Forlandet» hatt en omvekslende tilværelse. De første årene som velkommen deltager ved stevner i fartøyvernmiljøet, senere fornedrende opplag uten omsorg. Nå håper vi på bedre tider. For et drøyt år siden kom hun tilbake til Sandefjord for å bli en del av det varierte fartøyvernmiljøet i byen.

Tekst: Stig Tore Lunde

Dette er et spennende prosjekt, sier Håkon Karlsson. Han var skipper på «Forlandet» da den gikk som taubåt for Framnæs mekaniske verksted i Sandefjord.

Den gamle sliteren ligger i dag bare noen meter unna området der den hadde fast plass. Området ble kalt Aruba etter den kjente oljehavna i Venezuela. Nå skal båten pusses opp. Da den var



Slik så «Forlandet» ut i sin aktive tid som veteranbåt.

Foto via Arne Holm

i drift ble den betegnet som et flytende klenodium for verkstedet!

Etter første verdenskrig ble det en stor etterspørsel etter nye hvalbåter. I 1921 ble det sjøsatt to, «Albatros» og «Foca» fra beddingene ved Bokerøen Verft utenfor Svelvik. De ble begge slept til Bergen for å bli utstyrt med dampmaskin og kjele. Oppdragsgiveren var Compania Argentina de Pesca som drev hvalfangst fra Grytviken på Syd Georgia. Disse to nybyggene var de to siste som ble levert fra verftet, som ikke klarte å drive med fortjeneste.

Det er ganske spesielt at begge skip fortsatt eksisterer. «Albatros» ligger delvis trukket på land i Grytviken. Til tross for at det ble bygd nær tusen hvalbåter er det bare et lite fåtall som eksisterer i dag.

Fra tidlig på 1920 tallet skjedde det en rivende utvikling innenfor hvalfangsten med stor satsing på pelagisk drift, altså fangst fra flytende kokerier. Nå ble det etterspurt større og kraftigere båter. «Foca» var på mange måter en «gammel dags» hvalbåt allerede ved levering. Etter seks år ble derfor fyringen ombygd til olje i stedet for den gamle kullbaserte.

Nå tas båten ut av «fisket» fra Syd Georgia og blir med Pescas eget kokeri Ernesto Thornquist utenfor Patagonia. I sesongene 1929/30 og 1930/31 opptrer båten som bøyebåt med nytt navn, «Femern», for kokeriet «Solglimt».

I opplagsåret 1931 blir båten solgt til Framnæs mek. Verksted. I løpet av de påfølgende år var det planer for en modernisering. Tanken var å sette båten inn i hvalfangst i Nordishavet. Derfor navnet «Forlandet», etter øya Prins Karls Forland ved Svalbard. Men båten kom ikke i fangst igjen. Den ble i stedet byg-

D/S «Forlandet», tekniske data

Lengde: 113'0''

Bredde: 21'6''

Dypgående: 12'6''

Tonnasje brutto/netto: 199/72 tonn

Fart: 10 knop

Kjele: Skotsk røykrørskjele med arbeidstrykk på 200 pund pr. kvadrattomme

Maskin: Trippel ekspansjon 650 IHK, 105 NHK

get om til taubåt. På tegninger framgår det også at lasterommet blir kalt avfallsrom.

I de påfølgende tiår skulle båten bli et vanlig innslag i havnebildet i Sandefjord. På filmene som viser skipsdåp og stabelavløpninger fra 1950-tallet er alltid taubåten «Forlandet» parat. Til tross for moderne krav om funksjonalitet og god driftsøkonomi tok verkstedet vare på den gamle båten med dampmaskin.

Når noen stilte spørsmålet om hvordan dette kunne svare seg økonomisk, kunne ledelsen ved verkstedet si at dette ikke var noe problem. Båten tok i mange år i mot «slop» (avfallsvann) fra båter som skulle i dokk eller lå ved verkstedet. Dette ble pumpet over på tanker i det området som hadde tilnavnet Aruba. Senere ble oljerestene fylt over på bunkerstankene og ga fyr under kjelen. At det ikke alltid var prima vare kan den gamle skipperen fortelle. En gang var innholdet fra en septiktank ved en feiltagelse havnet i bunkerstanken. Da kommenterte chieffen: «Jeg brenner alt, men disse tampene får jeg ikke gjennom dysene!» På denne måten ble verkstedet kvitt problemavfallet de hadde tatt i



«Foca» på slipp i Grytviken på Sør Georgia før de fikk flytedokk i 1928.

Foto: Hvalfangstmuseets fotoarkiv

mot. Det var derfor god økonomi å holde liv i den gamle sliteren!

I 1983 ble kursen satt for Oslo. Interesser innenfor fartøyvernet hadde signalisert en sterk interesse for båten. Det ble enighet om en overdragelse for den nette sum av to 50-ører. De var fra 1921- skipets byggeår. Etter noen turer langs kysten der den deltok på arrangementer ble båten liggende i opplag i en årrekke, først i Oslo, senere i Horten og Fredrikstad.

Nå er båten på plass i Sandefjord igjen! Det er stiftelsen Sandefjord kystkultursenter som har overtatt den. Her vil den bli en arena for dem som arbeider med kystkultur og gamle fartøy.

I juni 2016 ble båten dokket i Stat-

helle hvor den ble bunnsmurt og malt opp til rekka. I løpet av vinteren har en gruppe satt i gang med arbeider på overbygg. Planen er videre at arbeider med maskin og kjele skal igangsettes på vårparten. Det er en milepel i 2021 når båten fyller hundre år. Det blir spennende å se hva status er da!

Forlandet var et klenodium for verkstedet på Framnes. Det bærer båten preg av i dag også. Det er detaljer om bord som det knapt nok finnes maken til på noen andre båter i Norge. Riksantikvaren har allerede bidratt til å løse noen oppgaver og har signalisert at denne båten skal prioriteres.

Da man startet diskusjonen om å ta vare på en hvalbåt i Sandefjord på slut-



Slik lå «Forlandet» i mars, pakket inn for videre istandsetting. Foto: Stig Tore Lunde



«Forlandet» i isen. Ikke i barske forhold ved Syd-Georgia, men utenfor stordokka ved Framnes.

Foto: Reidar Ottesen

ten av 1970-tallet var «Forlandet» en av flere aktuelle båter. I utredningen ble det konkludert med at det ville være riktigst å skaffe en type av nyere årgang. «Forlandet» var på sett og vis en litt utdatert type allerede ved levering.

Likevel, med «Forlandet» har vi en båt som representerer spennende epoker for Sandefjord og Vestfold:

- Bygd i Svelvik etter en modell fra Kaldnes mek. verksted i Tønsberg.
- Drift fra Grytviken på Syd Georgia.
- Drift for flytende kokeri på 1920-tallet hjemmehørende i Larvik.
- Drift for Framnæs mek Verksted i Sandefjord som taubåt i en årrekke.

Dette er kvaliteter som gir den en selv-sagt plass i rekken av norske veteranbåter.

Stig Tore Lunde er rådgiver ved Hvalfangstmuseet i Sandefjord

Kysten rundt

Månedens kulturminne

Tolv ganger i året presenterer Riksantikvaren «Månedens kulturminne». Det kan være bygninger, anlegg, og noen ganger fartøyer som fortjener oppmerksomhet. I april var det «Fæmund II» som fikk denne æren. Selv om skuta er 112 år gammel er hun ikke en vanlig veteranbåt med entusiastiske frivillige og begrenset bruk. Nei, hun holdes i kommersiell drift av rederiet Dampskibsselskapet Fæmund. I sitt begrensede fartsområde, 662 meter over havet, har

hun dampet, siden 1958 duret, mellom syd- og nordenden av innsjøen, og med seks anløp underveis.

Hun ble bygget ved Ørens Mek. Værksted i Trondheim i 1904, fraktet i deler med jernbane til Røros, derfra med hester og sleder 35 kilometer til nordenden av Femunden. Våren 1905 var skuta klar, 82 fot lang, 17 fot bred, 6 fot dyp og med en dampmaskin på 140 hk. Det kunne man få for 44 200 kroner den gangen.

I løpet av levetiden er oppgavene endret. Fra å være et nødvendig bindeledd



Foto: Femunden AS

mellom grendene langs innsjøen, med godstransport og tømmerseiling som hovedoppgaver, er hun blitt en turistbåt. Som en følge av endringene har hun nå fått motor, styrehus og stor innebygget salong på dekk.

I 2012 ga Riksantikvaren «Fæmund II» status som vernet skip. Dermed er hun «en av våre», og kan forhåpentligvis leve lenge som et eksempel på hvordan 100 års utvikling vises på et gammelt fartøy.

Markedsføring av «Skibladner»

ved Eva Stø, markeds sjef

Vi vil alle vise frem fartøyene våre og gjøre dem kjent. Reportasjer på fjernsyn og radio er vel det mest effektive, og det vi håper på. På det feltet er «Skibladner» vinneren, med fjorårets sommerprogrammer fra Mjøsa. I alt ble det sendt over 46 timer på fjernsyn og over 18 timer på radio, sendinger som ble sett av 1,8 millioner mennesker. I tillegg har Netflix kjøpt sakte-TV programmene slik at disse også vil være tilgjengelig for et internasjonalt publikum.

Effekten av denne markedsføringen ble synlig allerede i fjor sommer. Skuta hadde da over 20 000 passasjerer, mot 16 700 i 2015. De 20 000 spiste nesten 2 tonn laks, 2 tonn poteter og 1 tonn jordbær. På jazz-cruisene ble det servert 870 kg reker.

Bestillingene for årets sesong lover også godt. Chartersesongen er fra 24. mai til 17. september, avbrutt av rute-sesongen mellom 27. juni og 20. august.

«Skibladner» er en av innlandets turistmagneter. La oss glede oss over skutas suksess og håpe at den kan bidra til å løfte hele fartøyvernsaken.

Kulturminner i samfunnets tjeneste

Dette er tema for kulturminnedagene i år. Disse dagene, fra 9. til 17. september, kan lokale foreninger innen kulturvernområdet vise seg frem. De kan vise hvordan deres kulturminner har løst oppgaver i samfunnet, og hvordan de i dag løser gamle oppgaver på en ny måte, eller løser andre oppgaver. Det er Kulturvernforbundet som inviterer og inspirerer til deltagelse, og som samordner og markedsfører arrangementer. Årets tema bør være midt i blinken for vårt fartøyvern. Fartøyene våre er jo bygget for nettopp det å tjene samfunnet. De kan lett seiles til et aktuelt arrangementssted og lett formidle sin historie og sine oppgaver, både fortidens og nåtidens. Samarbeid med andre kulturvernforeninger i distriktet kan gi et større arrangement, større oppslutning og dermed større effekt.

På Kulturvernforbundets hjemmeside er det mer informasjon.

Nasjonal verneplan for fartøy 2018-2023

ved Rune Nylund Larsen

I den første Soria-Moria erklæringen bestilte regjeringen en nasjonal verneplan for fartøy. Formålet med den nye verneplanen var å sikre et representativt utvalg fartøy et langsiktig vern og en opprustning av verneflåten mot et normalt vedlikeholdsnivå. Verneplansperioden 2010–2017 har nå gått ut og en ny femårsplan skal være klar i løpet av 2017.

Det var det tidligere Miljøverndepartementet som ga Riksantikvaren mandat

til å utforme den nye verneplanen, og en bredt sammensatt arbeidsgruppe ble nedsatt under ledelse av Riksantikvaren. Den samme ledergruppen, bestående av Riksantikvaren, Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter, Hardanger Fartøyvernssenter, Nordnorsk fartøyvernssenter i Gratangen, Norsk Forening for Fartøyvern og Forbundet KYSTEN har ledet arbeidet med en oppdatert verneplan som vil virke i perioden 2018–2023.

Arbeidsgruppen ledes av prosjektleder Rune Nylund Larsen og har hatt to samlinger så langt. Arbeidsgruppen startet med en grundig statusgjennomgang av verneplanen og det ble fort klart at man ikke har kommet helt i mål på mange av punktene i den ambisiøse planen. Flere av arbeidsoppgaver i verneplanen er tidkrevende og langsiktige slik som fredingsarbeidet, der det er estimert et etterslep på minimum 15 årsverk. Andre oppgaver er av en slik karakter at en aldri vil bli ferdige med dem, de må kontinuerlig pleies slik som kunnskapsbehov og forhold til de frivillige i fartøyvernet.

Det er et godt stykke arbeid som er lagt ned i verneplanen og siden mange arbeidsoppgaver ikke er slutført er det naturlig at verneplanen også ligger til grunn for den neste femårsperioden. *Nasjonal verneplan for fartøy 2010–2017* blir derfor nå oppdatert med kun små justeringer. Rådgiver Haavard Stavaas hos Riksantikvaren leder evalueringsarbeidet av de nasjonale fartøyvernssentrene, private verft og båtbyggerier. Evalueringen skal være ferdig i løpet av året og resultatet kan gi endringer på dette punktet i planen. Den varslede delegeringen av verneflåten til regionalforvaltningen (fylkeskommunene) vil

finne sted i planperioden, men vi kjenner ennå ikke alle detaljene rundt denne prosessen og hvilke oppgaver som vil bli delegert.

Det er ingen høringsrunde på den videreførte femårsplanen, men det er ført samtaler med fylkeskommunene i Vestfold, Vest-Agder, Rogaland, Hordaland, Nordland og Troms samt Kulturminnefondet, Nasjonalt museumsnettverk for sjøfart og landsmøtet til Norsk forening for fartøyvern.

Det nye verneplansdokumentet er ventet ferdig i løpet av høsten 2017.

Båter søker eiere

Gjennom mange år har entusiaster kommet til Riksantikvaren med søknader om penger til sitt fartøyvernprosjekt. I løpet av disse årene er det frivillige fartøyvernet blitt en realitet, og det er akseptert at de frivillige har greid det museer ikke har greid, nemlig å ta vare på og holde i fart båter som Riksantikvaren har vurdert som en del av Norges kulturarv.

Nå kan det virke som om trenden er ved å snu. To fartøyer, «Solundir» og «Fredrikshald I» er «eierløse», det vil si at Riksantikvaren holder sin hånd over dem inntil de kan overdras en eierforening.

Vi håper vi ikke får mange slike prosjekter. At de har kommet, viser at vedlikehold av det frivillige fartøyvernmiljøet er viktig. Her står det først og fremst om mennesker, om deres entusiasme og motivasjon. Penger og prosjekter blir det alltid en råd med.

«Solundir», en første generasjon hurtigbåt fra 1970 ble berget ut av stålkeftene ved skipsopphuggeriet i Stoksund i 2015 og er nå konserveret for langtidsopplag i Dåfjorden. Riktignok er foren-

ingen Atløys venner den formelle eier, men de har ikke kapasitet til ytterligere arbeid på båten.

«Fredrikshald 1» er en liten lastebåt på 88 fot og med en tonnasje på 95 bruttotonn. Den ble sjøsatt ved Nylands mekaniske verksted i Kristiania i 1890, og levert til rederiet Fredrikshalds Dampskibsselskab.

Frem til 1957 gikk den hovedsakelig i fart mellom Halden og Oslo. Da ble den solgt til Bergen, ombygd til

motorskip og fikk navnet «Sundbuen». Senere ble Haugesund hjemmehavn, hvor den hadde navnene «Solvang III» og «Jotor». I 2006 ble den solgt til sjømannsforeningen i Halden som ønsket å restaurere den. Båten fikk da igjen sitt opprinnelige navn. Siden 2011 har den ligget ved Bredalsholmen, hvor det er utført omfattende stålarbeider. Likevel gjenstår mye. Nå har eierforeningen meldt at de ikke lenger har kapasitet til å ta seg av båten.



Slik ser det ut på Bredalsholmen i slutten av april. Innerst i dokka og tildekket, ligger «Jøsenfjord». Skuta dokkes ned igjen i mai og arbeidet vil ventelig bli gjenopptatt etter den tid. Slepebåten «Jan» fra 1877 ble nylig slept inn i dokka og skal dokkes ned sammen med «Jøsenfjord». Det er Fartøyvernssenterets egen båt som etter planen skal kunne bistå ved fremtidige dokkinger og for øvrig ha en støttefunksjon i fartøyvernet. «Hestmanden» vil om noen uker vike plassen for nye fartøyvernprosjekt og innta en aktiv rolle som seilende museumsskip. Foto: Svein Vik Såghus

Rogaland ble årets vinnerfylke hos Riksantikvaren

Christian Fr. Wyller

Årets mest spennende begivenhet i veteranbåtmiljøet skjer allerede i februar når Riksantikvaren fordeler midler til fartøyvern. Får vi like meget som i fjor eller får vi mer og hvor mye får de andre? I fjor var det en ekstra stor pott, 100 millioner, til fordeling siden regjeringen hadde bevilget 40 millioner i tillegg for å støtte verftsindustrien. Dette tilskuddet ble ikke videreført i 2017, noe de fleste var nok forberedt på. Med i summen er også 4,9 millioner til Savos-ordningen. Dette er en avtale der Riksantikvaren bidrar med samme sum som fylkene i ordningen selv bevilger til fartøyvern. Tilskuddene som fordeles lokalt i disse seks fylkene er følgelig dobbelt så store som det Riksantikvaren bevilger.

Men selv med en mindre pott var det mange vinnere i Rogaland som også var det fylket som totalt sett kom best ut. I overkant av 11 millioner gikk til prosjekter i vårt fylke – det er nesten det dobbelte av Telemark på annenplass. Her finner vi også de to som fikk mest – MK «Fremad II» med 5 millioner og MS «Jøsenfjord» med 3,250. Disse to har det felles at omfattende restaureringsarbeider er i gang og vil bli videreført – for «Fremad II» ved Hardanger Fartøyvernssenter i Norheimsund og for «Jøsenfjord» ved Bredalsholmen i Kristiansand. Men også MS «Ekar» i Hauge-sund fikk bortimot millionen og de to store skipene – MS «Rogaland» og MS «Sandnes» – fikk henholdsvis 840.000 og 660.000 kroner – penger som kommer godt med.

Andre som får store tilskudd er lokalbåten «Grytøy» fra Harstad, «Granvin» fra Bergen og innsjøbåtene «Storegut» og «Skibladner». Noen av fartøyene har fått store tilskudd for å bli ferdige og derved frigjøre verkstedplass for andre prosjekter.

En del av bevilgningene går til «fartøyvernets infrastruktur». Fartøyvernforeningen får nesten 2,5 millioner til sitt arbeid og slippene ved Tinnsjøen og på Minnesund får midler til å ruste opp sine anlegg. Fra en annen post i statsbudsjettet, for tekniske og industrielle anlegg, er Bredalsholmen tildelt 3,5 millioner.

Oversikt over alle tildelingene ligger på Riksantikvarens hjemmesider.

Våre veteranbåter som filmkulisser

Ved Rolf Nordby

NVSKs to veteranskip, og spesielt «Børøysund», har deltatt i et tyvetalls film- og fjernsynsproduksjoner. Fra Jack Londons «Når villdyret våkner» til Jo Nesbøs «Doktor Proctor og Prompepulveret». Store og små produksjoner.

Det er spesielt NRK som har hatt behov for båtene til historiske scener, og denne virksomheten har vært både inntektsgivende og spennende for klubb og mannskaper. Med skuespillere som Charlton Heston, Liv Ullmann, Toralv Maurstad og Vibeke Løkkeberg om bord er vi vel blitt litt blaserte med årene, både med hensyn til kjendisfaktor, honorar og PR-effekt. Crewet, som filmfolka heter, har utvist svært høy profesjonalitet, utstyret for hver minste filmsnutt har vært omfattende, og de-



taljene for det historisk riktige har vært nitidige. Det vi har lært er at filming tar tid, mye tid, venting og atter venting. Det å være skuespiller må være en virkelig tålmodighetsprøve, vi har smakt bitelitt på det når vi mannskaper har vært så heldige å få være med som statister.

I vinter fikk vi en forespørsel fra fem studenter som går siste året Film og TV på Westerdals i Oslo:

«I perioden 1. til 12. mars skal vi filme bachelorfilmen vår, som handler om fire desertører som rømmer fra 2. verdenskrig i en liten reiseklar båt og blir strandet ute på havet under sin flukt. De fisker opp en kommandørkaptein som ikke vet hvem de egentlig er, men hvor lenge kan de holde dette skjult?»

Disse studentene var på utkikk etter båter som kunne passe inn i denne tidsepoken, båter som kan se ut som de er fra 1930–40 tallet.

Ikke har vi i NVSK bare perfekte båter for oppdraget, vi har også sans for at

våre båter også kan brukes i forbindelse med utdanning. Enten til konkrete oppgaver som her, eller generelt i undervisningen. Både «Børøysund» og «Styrbjørn» ble brukt, mens skur 28 inne på land var garderobe og varmestue. Båtsmannen var godt fornøyd etter filmingen, ungdommene oppførte seg pent og ryddet etter seg. At vi får se opptakene på kino kan vi ikke forvente, karakteren på oppgavebesvarelsen kjenner vi ikke. Det viktige er vel at vi kan hjelpe til, og skape forståelse for fartøyvern hos noen flere.

Fra «crewet» har vi fått bildet ovenfor, av dramatikken på fyrdørken på «Styrbjørn».

«Rogaland»

Christian Fr. Wyller

I 2017 var det igjen tid for fem-års klasning og etter tilbud fra to utenlandske og tre norske verft, falt valget på Skude

Industri på Karmøy. Det viste seg å være et godt valg – de var dyktige, effektive og hjelpsomme. I tillegg var skipper Edvin Bøe og maskinsjef John Larsen på verftet hele tiden og sammen med dugnadsgjengen har de gjort en kjempejobb. Det har vært stempelsjau der et stempel og en topp måtte skiftes ut. Det er fortsatt mulig å få reserverdeler til maskinen fra 1943, men de må kjøpes fra USA og er langt fra billige. I tillegg er oljekjelerne reparert og maskintelegrafene er overhaldt fra bro til maskin slik at skipperen kan stole på den! Videre er det installert brannslukningsanlegg (etter pålegg fra Sjøfartsdirektoratet) og foretatt full kontroll av el-anlegget der det var nødvendig med en del utbedringer. Samlet ble det en kostbar affære. Selv om bevilgningen fra Riksantikvaren kommer godt med, dekker den ikke på langt nær kostnadene.

«Hestmanden» dokkes ut

Arbeidene på «Hestmanden» nærmer seg slutten. 26. april ble dokka fylt, men skuta blir liggende i dokka ennå noen uker. Overhaling av kjele og nytt røropplegg er fullført. Arbeidet det siste året er blitt adskillig mer omfattende enn forutsatt, siden nye tykkelsesmålinger avslørte at stålet flere steder i skuteside, hoveddekk og en del andre steder var tynnere enn tidligere målinger skulle tilsi. Derfor har det vært nødvendig med utskiftinger. Dette har ført til både utsettelse med ferdigstilling og til kostnadsøkninger.

Det har vært en hektisk vår på verkstedet, og det blir ikke stort bedre etter utdocking. Nå skal røropplegget tetthetsprøves, maskin og propell testes

og alle systemer forøvrig kontrolleres og justeres. Det skal også gjennomføres krengeprøver før endelige sertifikater utstedes. Den forsinkede ferdigstillingen har også forskyvet det planlagte kurset for maskinister og fyrbøtere. Det vil starte opp 14. juni.

26. juni bør alt være klart og trykket på topp, for første gang siden 1964. Da skal nemlig ferdigstillingen markeres.

«Jøsenfjord»

Christian Fr. Wyller

Skrogarbeidene ved Bredalsholmen går fremover takket være tilskuddene fra Riksantikvaren gjennom flere år. Det er kontrollert og skiftet hudplater fra baugen og bakover til maskinrommet, som nå står for tur. Det er også lagt inn ny dekkshjelke og nye rennesteiner, og det er støpt ny ballast i maskinrom og mannskapslugarer. I tillegg har fartøyvernkonsulent Ida Pettersen ved Bredalsholmen utarbeidet en omfattende teknisk og historisk rapport om «Jøsenfjord» fra hun ble levert som «Lindesnæs» i 1886 og frem til i dag. På Engøyholmen Kystkultursenter i Stavanger er styrehuset med skipperlugaren praktisk talt ferdig restaurert av dyktige fagfolk og med bistand fra dugnadsgjengen. Det står nå og venter på at «Jøsenfjord» skal komme hjem igjen. Det blir dessverre ikke dette året og «Jøsenfjord» kan derfor ikke vises frem under årets Fjordsteam i Stavanger. Men styret vurderer om man skal få styrehuset plassert på en lekter under Fjordsteam slik at folk kan få se at arbeidet går fremover og hvor flott skipet skal bli etter hvert.

«Styrbjørn» til Gøteborg

Fra tid til annen trenger våre vernede og fredede kulturminner litt mer omsorg og pleie enn vi klarer å gi ved kai under presenning i løpet av vinteren. «Styrbjørn» har slike behov i år, det er nemlig tid for 5-års klassing og fornyelse av sertifikater. Det medfører verkstedopphold og dokking.

Tekst: Hans-Alexander Nesse. Foto: John Hestnes.

U tvalget av dokker og slipper som kan ta større båter i Oslofjordsområdet er blitt meget begrenset. Alternativene er Gotenius Varv i Gøteborg, Bredalsholmen Dokk og Fartøyvern-senter i Kristiansand og Horten Skipsreparasjoner. Siden det i Kristiansand arbeides intenst med å få vår venn «Hestmanden» ferdig, og siden Horten Skipsreparasjoner ikke ga svar tidsnok, var valget enkelt. Vi begynte derfor å planlegge for å seile båten til Gøteborg.

Det å bemanne opp et kullfyrt skip er ikke gjort i en håndvending, da særlig siden en del av skipets nøkkelpersonell jobber skiftordning. Her måtte man legge en kabal som skulle gå opp, og vi endte opp med at vi hadde tilgjengelige navigatører og maskinister noen få dager siste uken i april eller noen få dager første uken i mai. Vi tok utgangspunkt i

siste uken i april og la opp til avgang fra Oslo onsdag 26. april midt på dagen. Å få besatt de resterende stillingene som matroser, fyrbøtere og stuert var bare en lek til tross for at det ville bli seilas midt i uka.

I ukene før og etter påske ble skipet klargjort på alle mulige måter; presenningene skal tas av, diverse arbeider fra vinteren må avsluttes, redningsmateriell må monteres på plass samt at fartstillatelse for å seile utenfor normalt fartsområde må innhentes. Sjøfartsdirektoratet kom om bord tirsdag 25. april og utstedte fartstillatelsen. Værmeldingene viste lite vind og sol, vi var klare for tur.

Onsdag formiddag kom de siste mannskapene om bord, damptrykket var på topp, og vi avgikk Nordre Akershuskai i Oslo kl 11:55 med kurs for Strømstad der vi tenkte å tilbringe nat-



Lite trafikk i den indre leia utenom sommersesongen. Her passerer Havstenssund.

ten. Til Gøteborg er det cirka 20 timers seilingstid og det ønsker vi ikke å ta i en bolk hvis vi kan unngå det. Seilasen ut Oslofjorden gikk unna i god fart. Selv om solen viste seg så var vinden litt sur, men det gjør ingenting – det er alltid en plass i le å finne. Vi ankom Strømstad i 19-tiden – en time før planen, men det gjør ingenting da det alltid er noe arbeid etter ankomst for maskinfolkene. Resten av kvelden ble av den sosiale sorten som seg hør og bør.

Torsdag morgen var alle friske og raske og noen tidligere oppe enn andre for å sørge for at damptrykket var klart til avgang. I halv ni-tiden var det avgang mot Gøteborg. Til tross for meldinger om sol så var det en mer overskyet værtype denne dagen og det ble mer guffent. Heldigvis er den svenske skjærgården vakker og kan varme de fleste hjerter uten problemer. Vi passerte gjennom Havstenssund, forbi Smøgen

og Kungshamn, videre gjennom sundet ved Gullholmen sør for Lysekil og etter hvert forbi Marstrand. En del motstrøm ga oss litt senere ankomst enn planlagt, kl 20:50 var vi fortoyed ved Gotenius i Gøteborg.

Slitne og fornøyde etter lange dager var vi alle godt fornøyde med å få tilgang på dusj på verkstedet. Her blir «Styrbjørn» værende i cirka 5 uker fremover for nevnte sertifisering som omfatter rorløft og akseltrekk, kontroll av bunn- og overbordventiler, tykkelsesmåling av skroget, samt kontroll av styrekjetting og ankerkjetting. I tillegg skal dampkjelen kontrolleres og klasses og et skott i en vanntank skal repareres.

Hans-Alexander Nesse er skipper på de fleste av «Styrbjørn»s turer. Til daglig er han taubåtskipper i rederiet Buksør og Berging, altså godt samsvar mellom yrke og hobby.

Hva er mest verd å bevare?

I forrige nummer hadde Mårten Ervik noen refleksjoner rundt «Børøysund» sitt kjelehavari. Dette har fått Kjartan Kvernsveen til å skrive innlegget nedenfor. De to forfatterne har ulikt syn på hva som bør bevares. Det er viktig å få frem flere meninger, slik at vi kan skape en bevissthet om hva vi bevarer og hvorfor. Vi trenger ikke å være enige, men vi må få flest mulig synspunkter slik at vårt standpunkt blir velbegrunnet og gjennomtenkt.

Tekst: Kjartan Kvernsveen. Foto: Hans-Alexander Nesse

Takk til redaktøren for det mest lesverdige nummer av Dampskipsposten jeg til nå har hatt gleden av å motta. Mange artikler. Gode artikler. Deriblant én som gjorde at jeg selv tar pennen fatt.

Hvorfor ble Børøysund fredet?

Er fredningsvedtak bygger ofte på en helhetsvurdering. Mange momenter spiller inn. I ettertid kan hver og én fremheve de som passer eget syn best. Jeg merket meg at «Børøysund» fredes som et levende bevis på det enestående frivillige arbeidet som legges ned på våre fartøyer kysten rundt». Både Riksantikvaren (i begrunnelsen for fredning) og Mårten Ervik (i sine refleksjoner) vektlegger at mye av det originale fra 1908 er bevart; deriblant kullfyrt kjele og dampmaskin.

Når det – som nå - er nødvendig å gjøre større inngrep i skipet for at det skal kunne fortsette å seile; kan det være grunn til å stille noen kontrollspørsmål:

- Ville «Børøysund» blitt fredet dersom hun hadde ligget i opplag; uten et levende fartøyvernmiljø rundt seg?
- Ville «Børøysund» blitt fredet dersom hun hadde vært det levende skipet hun er; men med noen færre av sine originale deler i behold?
- Ville «Børøysund» blitt fredet dersom det hadde vært flere kandidater i noenlunde samme stand og med noenlunde samme grad av originalitet å velge i mellom?

Vi har ikke fasit. Men jeg velger å tro at Riksantikvaren la avgjørende vekt på

at «Børøysund» var levende – og at det fantes et miljø rundt skipet med evne til sørge for å holde henne i live.

Etter kjelehavariet må vi treffe et valg: Skal vi velge materiell autentisitet og beholde mest mulig av det «originale», kan det være vi må velge bort fortsatt seiling. Eller foretrekker vi et fortsatt levende kulturminne? Et innlegg på Kulturvernkonferansen 11. mars 2017 pekte på en «[museums]utvikling i bevegelse fra «objektfokus og gjenstandsfetisjisme» til «menneskelig aktivitet». Hvis vi setter «Børøysund» på land og bygger et vernebygg rundt henne, legger vi avgjørende vekt på hennes «materielle autentisitet». Fortsetter vi å seile og vedlikeholde henne fokuserer vi på den menneskelige aktiviteten; eller «prosessuell autentisitet».

Men hva med mellomløsningene? Hva kan gjøres at «Børøysund» skal beholde sin høye materielle autentisitet så

lenge som mulig? Ervik skisserer noen alternativer jeg vil kommentere:

Museum ved kai: Skipet flyter, men brukes ikke. Kontaktslitasjen mellom skip, kai og øvrige omgivelser blir som i dag; behovet for ytre vedlikehold likeså. Mannskap med seilingskompetanse kan erstattes med mannskap som kan formidle, og selge suvenirer og mat. NVSK-ere med minner fra skipets storhetstid vil kanskje holde ut i noen år; men man vil ikke få rekruttert nye mannskaper til et dødt skip. Nye minner vil ikke bli skapt. Formidling og salg egner seg for skoleelever på sommerjobb. De jobber til lav lønn, men de jobber ikke dugnad.

Kjøre maskinen på trykkluft: En dampmaskin er ikke bare bevegelse, den er også lyd, lukt og (varme)utstråling. Jeg har opplevd en compoundmaskin kjørt på trykkluft; man både så og hørte at den ikke hadde det godt. Luktene stemte



Er båtene våre i så god stand, og mannskapene så godt trenet, at vi kan slå full fart forover? Det er en forutsetning for at vi kan leve opp til Riksantikvarens tanker om bevaring ved bruk.

ikke; man må bruke andre oljetyper på kaldt enn på varmt maskineri. Historieforskning, eller -forenkling.

Trekke skipet på land: Dette er ikke vesensforskjellig fra å bevaring ved kai utover at man fjerner håpet om at det vil seile igjen. Belastninger skipet ble bygget for å tåle avløses av belastninger det ikke ble bygget for. Skip som er bevart på land har gjennomgående en mer interessant og ikke minst kjent historie enn hva «Børøysund» kan rose seg av. «Børøysund» anno 2017 er historie for det stadig mindre antallet mennesker som husker henne fra tiden før 1960; og for de NVSK-ere som har holdt henne i live etter at hun ble veteranskip i 1969. Som objekt er hun ikke unik; kjeler, maskinerier og skipsinteriører kan oppleves flere steder. En plass i Norges- eller verdenshistorien som berettiger til landsetting og vernebygg har hun ikke.

Drar vi «Børøysund» på land er vi med på å sparke bena under en leverandørindustri som satser på den kompetansen som kreves for å holde vernede fartøyer i drift. Så lenge denne flåten er stor nok, vil det være økonomisk lønnsomt å holde kompetansen i hevd. Når flåten kommer under en kritisk masse vil det hele stoppe opp. Offentlige tilskudd hjelper, men er ikke nok. Håndverkerne trenger nok å gjøre også.

Bruk- og bruksområde: Bruken av skipet spiller inn på rekrutteringen: For NVSKs medlemmer er sommerturene belønning for dugnadsinnsatsen resten av året. Hva skjer med dugnadsinnsatsen hvis belønningen blir en tur til Middagsbukta? Greit for NVSK-ere som ikke lenger har ork til en langtur, men neppe noe trekkplaster for nye mannskaper

som vil oppleve det eldre NVSK-ere forteller om. Vil nye mannskaper ha forståelse for en beslutning om nesten ikke å bruke skipet? Eller vil de tenke at her har noen trukket opp stigen etter seg og heller velge en annen fritidssysself? Eller vil de bryte fjellvettregel nummer en – og legge ut på langtur uten trening? Tidlig i min korte Børøysund-karriere fikk jeg høre at «du har verken seilt eller fyrt hvis du ikke har vært med på en real langtur». Etter å stått om bord som fyrbøter deler av sommerturen 2016, fikk jeg bekreftet at dette ikke var tomme ord. Ønsker vi en situasjon der kompetansen begrenses til å gjennomføre en dagstur?

Ervik setter fingeren på noe vesentlig når han fastslår at «kompetansehevingen må være knyttet til dette spesielle fartøyet med dets særegenheter og luner.» Men dette gjelder ikke bare når kompetansen skal heves, men også når den skal bygges fra grunnen av – og når den skal vedlikeholdes i ettertid. Det gjelder uansett om mannskapene er frivillige eller lønnet. Mange nok seilingsdager er en forutsetning for å kunne bygge, vedlikeholde og heve kompetansen – og dermed opprettholde den prosessuelle autenticiteten.

Om «Børøysund»s kjele

Hva gjør vi når kjelen må ha en så omfattende reparasjon som det her synes å være tale om? Ervik fastslår at «En replika er – selv om den blir klinket – ingen akseptabel løsning.» Jeg spør: Hvorfor ikke? Tekniske konstruksjoner er om ikke 100% dokumentert så i alle fall 100% dokumenterbare. Hvis det er mulig å skaffe stål av samme kvalitet – og kompetansen på å klinke kjeler finnes i markedet – har jeg få motforestillinger:

Ingen vil se endringen, men den vil være dokumentert. Få vil merke endringen. Få andre enn et fåtall (?) NVSK-ere vil bry seg om den. Det er kun et spørsmål om penger – og om eventuell teknisk lovgivning forbyr løsningen. Kulturminneloven gir ikke svaret.

Jeg er mer bekymret over hva en reparasjon – enda en «flikking» - på 1908-kjelen vil medføre. Klarer vi å finne 2017-stål som oppfører seg på samme måte som 1908-stålet? Eller vil vi oppleve en reparasjon som holder i noen år, men som akselererer nedbrytningen av resten av 1908-kjelen?

En kjel er en «selvstendig» komponent; en helhet. Den er festet til skips-skroget på et fåtall punkter – og forbundet med maskineri og vannbeholdere via rør og ventiler. Jeg forstår at man i det lengste vil unngå å ta kjelen ut – det er en omfattende jobb som berører andre deler av skipet. Men selv legger jeg større vekt på at skipet oppleves som sikkert og pålitelig over tid enn at det er mest mulig materielt autentisk. NVSK opplevde uregelmessigheter på langturen i 2016 på grunn av kjelen. Høstsesongen måtte avlyses av samme grunn. Det gjør ikke så mye i den store sammenheng – ingen er avhengige av at «Børøysund» seiler, men det betyr noe for helhetsinntrykket. Kunder som opplever avlysninger vil kanskje velge et annet skip neste gang. Mannskap som opplever skipet upålitelig velger kan hende et annet skip.

Ytterligere to kontrollspørsmål:

- Hvordan ville en stakk konservativ, men samtidig 100 % rasjonell reder valgt å reparere «Børøysund» ut fra premisset om at hun fortsatt skal være

et kullfyrt dampskip med samme utseende og funksjon og med samme innslag av manuell betjening som hun har i dag? Svaret gir seg selv. En reder må kunne tilby forutsigbarhet. Charterbåtkunder har også planer etter at båten har klappet til kai. Ruten skal holdes – som en del av den prosessuelle autenticiteten.

- Hvordan ville et verft ønske å gå frem når kjelen skal løftes ut? Demontere nødvendig overbygning og heise den rett opp? Dele skipet i to? Lage en åpning i skipssiden og lirke kjelen sideveis ut for å unngå å demontere overbygningen? Som ikke-skipsingeniør ville jeg valgt prosessuell autenticitet her også. Om ikke annet så av frykt for å skade eller endre bærende strukturer i skroget.

Kursvalg videre

Om bord i «Børøysund» utøves mye handlingsbåren kunnskap. Valg NVSK gjør i dag kan avgjøre hvilken kunnskap som blir videreført i fremtiden. Ønsker vi et skip som brukes lite for å ta vare på mest mulig av det «materielt autentiske»? Da vil vi over tid få et lite trent mannskap. Eller ønsker vi et skip som i alle fall noen dager hvert år seiles så «prosessuelt autentiske» som mulig – av et erfarent mannskap? Jeg vet hva jeg foretrekker - uansett om jeg er mannskap eller passasjer.

Kjartan Kvernsveen har erfaring som fyrbøter både i NVSK og ved museums-jernbaner. Han er utdannet jurist og arbeider med kulturminnevern i Bane NOR.

FORENINGENE BAK BLADET

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287, Vika, 0111 Oslo
www.nvsk.no/nvsk@nvsk.no
Leder: Jan Andersen-Gott, tlf. 970 98 283

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. 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

Veteranskipet M/S Rogaland

Postboks 37, 4000 Stavanger
www.gamlerogaland.no
post@gamlerogaland.no

Stiftelsen D/S Stord I

Dagleg leiar: Harald Kvinge
Tlf: 905 88 708

Veteranskipslaget 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

Mjössamlingene

Minnestranda 35, 2092 Minnesund
www.mjossamlingene.no/
post@mjossamlingene.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:

Forside: Akseltrekk er en del av prosedyren ved fem-års klassing, en slik «Rogaland» har fått gjennomført i Skudeneshavn i vinter. Her er propellen tatt av og akselen ute for kontroll. Maskinsjef John Larsen (til venstre) og skipper Edvin Bø ser til at alt går riktig for seg. Foto: Sigurd Jansen.

Bakside: En ny generasjon fartøyvernere under opplæring på sommertokt med «Svanen». Hvordan kan vi legge til rette for at ungdommene blir værende i miljøet vårt? Foto: Norsk Maritimt Museum.