

DAMPSKIBS

P O S T E N



TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 110 | 3/2017

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

17. januar 2018

Opplag: 2570
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar





6



10



30



36

INNHold

- 4 Festival-Norge
- 6 «Hestemanden» - seilende skip og krigsseilermuseum
- 10 På tur på gammelt vis
- 15 En historie om båter
- 18 Veteranbåten «Skånevik» 50 år
- 21 «Polarstar» - ei verna gammel dame frå ishavet
- 26 Stopper kulturminnevernet på kaikanten?
- 30 Kysten rundt
- 32 Fjordsteam 2017 i Stavanger
- 36 «Børøysund»s kjelreparasjon
- 40 Flensburger Dampf Rundum 2017
- 44 Minneslippen
- 47 Foreningene bak bladet

Ny Dampskibspost, med tilbakeblikk på noen av sommerens begivenheter. Vi håper arrangementene kan gi erfaringer som kan deles med andre i miljøet. Både det å bevare en båt, drifte den og presentere den for andre er en kontinuerlig prosess som krever kontinuerlig forbedring. «Hestemanden» er en gjenganger i våre spalter. Det har hun fortjent, vi håper stoffet om den skuta også kan gi impulser og inspirasjon i arbeidet med eget prosjekt.

Festival- Norge

Sommeren er tiden for å vise oss frem. Da viser vi stolt frem resultatet av årelangt frivillig arbeid. Arbeid som har sikret en flik av samfunnets historie, en flik presentert av entusiaster på en måte som få museer kan greie. Hva kan vi så få ut av sommerens presentasjoner?

Tekst: Georg Jensen. Foto: Odd Nordahl-Hansen

Sommeren er festivaltid, med festivaler, spel og arrangementer av alle slag. I svært mange av dem er aktørene frivillige, som her får vist frem resultatet av vinterens øving eller mange års målbevisst arbeid. Vi fartøyvernere har også våre arrangementer, eller er viktige bidragsytere der fartøyer er en viktig del av tidskoloritten eller kan gi øket blest. Det er ved slike anledninger vi kan fortelle dem utenfor menigheten at vi finnes, at vi gjør et viktig arbeid, at vi tar vare på og lar folk få oppleve en del av vår historie. Forhåpentligvis kan vi også verve noen nye medlemmer til miljøet vårt.

Hvert annet år, hvert valgår, er det en annen «festival» som er av interesse for kulturminnevernet, nemlig Arendalsuka. Noen kaller den en fest for lobbyister, andre ser den som politikernes arena for starten på valgkampinnspur-

ten. Den er litt av begge deler, og selvfølgelig mye mer. Stor oppmerksomhet og bred dekning får den i alle fall. Vi fartøyvernere må vel stille i klassen for lobbyister. Her kan vi markedsføre vår sak for politikere og byråkrater, snakke med dem, prøve å overbevise dem om vår berettigelse. Her var «Hestmanden», «Gamle Oksøy», «Boy Leslie», «Erkna», «Svanen» og flere mindre fartøyer fra vår krets. Det er en styrke at vi er mange, da kan vi vise bredden i miljøet. Dels var fartøyene til stede for å vise seg frem, dels som arena for arrangementer for annet enn fartøyvern. Disse formålene lar seg lett kombinere. For eksempel var 5 000 innom «Hestmanden», blant dem mange fra organisasjoner vi håper har påvirkningskraft.

Kan vi så trekke noen felles erfaringer fra denne festivalsommeren? Kanskje ingen nye, men i alle fall forsterke eller



Fra Pollen i Arendal. Her ser vi «Gamle Oksøy», «Sjøkurs» og litt av «Hestmanden».

bekreftede noen gamle. Jeg velger to: alliansebygging og bønn om «naturalier».

Alliansebygging

Fartøyvernmiljøet er så lite, både innen kulturminnevernet og i Festival-Norge, at vi må bygge allianser. Partnere kan være både de som arbeider med tilgrensende tema, eller som har virkefelt hvor vi kan utfylle hverandre. Andre steder i bladet kan vi lese om samarbeid i forbindelse med turer, der flere frivillige organisasjoner skaper en blest og oppslutning ingen av dem kunne greie alene. Av det som ikke er nevnt i bladet kan vi ta med Kulturminnedagene som nettopp er avviklet over hele landet, og Havnelangs og Kulturnatt i Oslo. Samarbeidet om Veteranskipshavn i Stavanger er eksempel på et annet felt hvor alliansebygging er nødvendig. Når noen av oss møtes ved Fartøyvernforeningens årsmøte i Trondheim om noen uker er det også for å drive alliansebygging.

«Naturalier»

Sammenlignet med andre land har fartøyvernet i Norge drømmeforhold når det gjelder offentlige tilskudd. Er så til-

skuddene det eneste vi kan og bør forvente? Litt unyansert kan vi dele den offentlige bistanden i to: Vi får penger fra politikerne, regelverk og rammebetingelser fra byråkratene. Politikerne har, selv om mange vil være uenige, vært greie. Hva så med byråkratene?

De har laget regelverk for sikkerhet, økonomi, rapportering, kvalifikasjoner, søknadsutforming og en mengde annet som skal gi oss et bedre samfunn. Vel og bra for næringslivet, men fremmer det vilje til å drive frivillig arbeid?

Vi fartøyvernere driver med vår kjære hobby. Fordi vi trives med det, fordi det er nyttig, både for kulturminnevernet og for vår fysiske og mentale helse. Vår hobby er altså det å sette i stand og seile båter, ikke å lese forskrifter, ikke å skrive rapporter, ikke følge regelverk vi ser som helt urelevant for det vi driver med. Kan byråkratene innse dette, når de lager sine saksfremlegg og vurderinger? Kan særordninger for vårt arbeid være en form for naturalier, som ikke koster penger? Frivillighet er som en skjør plante, den trives i gode rammebetingelser, men kveles av knugende omsorg.

«Hestmanden» – seilende skip og krigsseilermuseum

«Hestmanden» er et spesielt skip – ikke bare i seg selv, men også i forhold til hva som er intensjonen bak bevaringen av skipet. Hun er det siste gjenværende lasteskip har seilt utenriks under begge verdenskrigene, og dermed et unikt minnesmerke for krigsseilerne. Skipet skal ikke bare bevares som et veteranskip – det skal også fungere som museum og formidlingsarena for denne historien.

Tekst: John Olsen

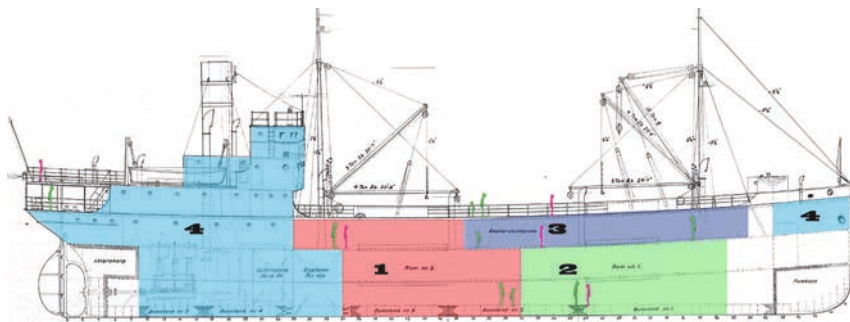
Hestmanden» ble bygd i Laksevåg utenfor Bergen i 1911. Etter lang og tro tjeneste som kystgodsrute, lasteskip under to verdenskriger og depotskip for Høvdning, ble hun i 1979 sikret av Norsk Veteranskibsklub for bevaring. I 1995 vedtok Stortinget at «Hestmanden» skulle være et nasjonalt minnesmerke for krigsseilerne. Det at «Hestmanden» skal være et nasjonalt minnesmerke har vært viktig å holde fast ved gjennom alle årene frem mot ny dåp og sjøsetting i 2011 – og nå sist offisiell åpning av «Hestmanden» også som formidlingsarena med fungerende maskin i 2017.

Formidlingskonsept

Adkomst, type formidling og hva som

skal formidles har vært mye diskutert opp gjennom årene. En har endt opp med et konsept hvor en grovt deler skipet i fire. Den aktre delen av skipet med blant annet bro, lugarer på spardekk, salong og ruff på hoveddekk, samt maskinrom, skal tilbakeføres så autentisk som mulig. Førsteklasse salong og ruffen slik de var under 2. verdenskrig, resten slik det fremsto etter ombygningen i 1947.

På hoveddekket er det utstillinger om «Hestmanden»s historie fra 1911 til i dag og om «Slaget om Atlanterhavet». Det er også seks digitale «loggbøker» hvor de besøkende kan søke dybdeinformasjon om enkeltpersoner eller tema knyttet til krigsseilernes historie og innsats. Fordeelen med å ha dette digitalt er at de både kan suppleres etter hvert som tid og ressurser tillater det, samt at en ser at det



Fordeling av de ulike utstillingstemaene om bord.

stadig kommer nye opplysninger som det er fint å kunne få lagt inn. Dette er lettere å gjøre på en digital skjerm enn på en trykt plansje. Helt fremme har en gjennom et samarbeid med Stiftelsen Arkivet og Lillesand Sjømannsforening fått på plass fire skjermer hvor de besøkende kan søke i Krigsseilerregisteret. Vi opplever at mange som besøker skipet blir nysgjerrige på egne slektninger eller kjenninger og benytter anledningen til å søke opp disse der og da.

I det aktre lasterommet er det informasjon om de ulike yrkene og oppgavene om bord på skip generelt, om utenlandske krigsseilere på norske skip, om Nortraship og om krigsseilernes anerkjennelse (eller tidligere mangel på anerkjennelse) og de senvirkningene mange opplevde. I lasteluka er det etablert en kombinert trapp og amfi. Her skal en kunne ta imot skoleklasser og andre grupper og gi dem en introduksjon til skipet og utstillingene. Amfiet skal også kunne brukes til (og er allerede brukt til) konserter, debatter og foredrag. Fremre lasterom er beholdt som et stort åpent rom. Her vises filmen «Marerittet», hvor vi følger en førstereisgutt på 15 år gjennom de første krigsårene

frem til han fyller 18. Målet med filmen er å gi publikum et lite inntrykk av hvilke påkjenninger de som seilte under krigen ble utsatt for og hvilken innsats de gjorde. Også fremre lasterom skal kunne brukes til konferanser, foredrag og konserter.

I etableringen av formidlingen er det skipet som har vært premissleverandør. En har vært opptatt av at skipet og dets konstruksjon ikke skal dekkes til, men være synlig. Det som virkelig gjør formidlingene her til noe ekstraordinært er nettopp at den foregår om bord i et skip – ikke hvilket som helst skip, men «the lucky ship», «Hestmanden», som seilte under – og overlevde – to verdenskriger.

«Hestmanden» som seilende skip

I 2011 ble «Hestmanden» igjen sjøsatt og døpt, slik at hun kunne formidles liggende ved kai. Nå har målet vært at skipet skal kunne seile seg for egen maskin. Underveis dukket det opp behov for større utbedringer enn forutsett, både på kjele og på stål i skuteseide og hoveddekk. Mye av arbeidene ble gjort i dokk på Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter. Kjele og maskin er nå

ferdig restaurert og fungerer, ikke minst takket være en formidabel innsats fra venneforeningen. Det som gjenstår før skipet igjen kan besøke andre havner for egen maskin, er nå først og fremst selve sertifiseringen.

Vi setter vår lit til en ivrig dugnads-gjeng til å bemanne skipet. Flere fra venneforeningen har fått justert sine sertifikater eller tatt nye kurs.

Åpning

I skipsdagboka til «Hestmanden» står det at skipet passerer Oksøy fyr for første gang etter krigen den 26. juni 1945. Dette ble derfor valgt som dato for åpningen av skipet som det seilende «Norsk krigsseilermuseum». Totalt rundt 250 gjester deltok på åpningen som var lagt til Kildenkaia og Kilden. Blant disse var 14 krigsseilere eller enker av krigsseilere og noen ektefeller. Vest-Agder-museet, Hestmandens venner og Stiftelsen Hestmanden ser på det som en stor ære at så mange krigsseilere, enker og familier av krigsseilere prioriterte å komme, noen så langt borte fra som England og USA.

«Hestmanden» har mottatt flere positive tilbakemeldinger om at formidling og utstillinger er blitt krigsseilerne verdig og at krigsseilerne endelig har fått sitt museum.

Organisering

Vest-Agder-museet består av elleve avdelinger spredd ut over fylket. Noe som karakteriserer museet er de mange teknisk-industrielle kulturminnene det forvalter. «Hestmanden» er det fjerde, fra før er Setesdalsbanen, Sjølingstad Uldvarefabrik og kanonen på Møvik

delers av museet. Museet har derfor god erfaring med å ta vare på og drifte «ting som rører på seg». En viktig erfaring fra de andre stedene er viktigheten av å knytte til seg kompetanse. Hestmandens venner sitter på en masse kunnskap og erfaring som museet ser som en stor verdi.

Dette er årsaken til at det helt fra starten ble etablert et driftsutvalg som diskuterer og finner løsninger på tekniske utfordringer, budsjett, prioriteringer og planer for drift av skipet. I utvalget sitter to fra venneforeningen og to fra museet – i tillegg til fartøyansvarlig. Denne organiseringen har fungert godt og sikrer både en bred kompetanse inn i de ulike prosjektene, samtidig som den bidrar til god kommunikasjon og informasjonsflyt mellom venneforening og museum. Det gode samarbeidet mellom Vest-Agder-museet og Hestmandens venner har vært en forutsetning for at en er kommet i mål med etablering av formidling og «Hestmanden» som et seilende skip. Skipet er fremdeles eid av Stiftelsen Hestmanden, men som i de andre konsolideringene har Stiftelsen nå primært en eierrolle mens driften er overdratt museet og utøves gjennom driftsutvalget.

Fremtidsplaner

Selv om skipet ble offisielt åpnet den 26. juni 2017, er det fremdeles planer for videre arbeid om bord og i området rundt «Hestmanden». Selv om maskinen nå fungerer, gjenstår fremdeles noe arbeid med blant annet dokumentasjon for å få på plass alle sertifikater slik at skipet kan seile fra havn til havn på egenhånd.

I 2016 fikk «Hestmanden» Anders Jahres Humanitære stiftelses ærespris.

Prispengene skal gå til istandsetting av førsteklasse salong akter. Dette arbeidet håper vi er ferdig til sesongen 2018. Det arbeides også videre med forprosjekt og finansiering av tilbakeføring av lugarer og kontor om bord.

Et spørsmål som ofte dukker opp under omvisningene er «hvor bodde krigsseilerne». Dette kan en ikke vise i dag. Som del av restaureringen i 2017 ble stålarbeidene gjort for å kunne reetablere mannskapslugarene, ruffen, slik de var under krigen. Nå starter arbeidet med å finansiere innredningen.

«Hestmanden» skal ha hjemmehavn på Bredalsholmen. Planen er at det gamle messebygget skal bli felles publikumsmottak og utstillingsbygg for Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter, «Hestmanden» og «Gamle Oksøy». Istandsettingen av messebygget vil også være viktig for å kunne plassere toaletter og en del universelt tilrettelagte funksjoner på land, slik at en ikke trenger å gjøre for store tilpasninger om bord i skipet.

Drift og vedlikehold – behov for sikkerhet for driftsmidler

Nasjonen Norge har lagt ned store summer i restaureringen av «Hestmanden» og i etableringen av utstillinger og formidling om bord. I dag mottar imidlertid ikke skipet statlig støtte til drift og vedlikehold. Hvis skipet fremover skal kunne beholde sertifikatene hun er i ferd med å få, kunne besøke andre havner og være en formidlingsarena for krigsseilernes innsats, må dette på plass. Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune har gjennom flere år bidratt med støtte, men dette utgjør bare ca. 20 % av behovet som seilende skip og nasjonalt minnesmerke. Vi imøteser nå Statsbudsjettet for 2018 med stor spenning – for som en har vært inne på flere ganger, «Hestmanden» er et nasjonalt minnesmerke!

[John Olsen er direktør for Vest-Agder-Museet.](#)



Fyr under kjelen, for første gang på mer enn femti år. Foto: Bredalsholmen

På tur på gammelt vis

Hvordan reiste våre foreldre, besteforeldre, ja kanskje også oldeforeldre? Lystturer var det vel sjelden, en nødvendig bytur kunne være et spennende opplevelse. Pinsetur med lokalbåten, pyntet med bjerkeløv og med mannskor på akterdekket er beskrevet som et årlig høydepunkt. Noe av denne stemningen har noen av båtene våre kunnet by på i sommer.

Andre pinsedagstur 5. juni

Tekst: Øyvind Konglevoll

Det er blitt en tradisjon med felles fjordbåtutflukt andre pinsedag i regi av Fjordabaatane. Pinsedagsturen startet i sin tid i samarbeid med Austevoll kommune, og de fleste aktuelle havner i Austevoll er etter hvert besøkt både en, og noen to ganger. Etter hvert er vi kommet til at Austevoll besøkes bare annen hvert år, og andre kommuner innimellom. Således var vi til Ovågen i Øygarden for to år siden, mens turen i år gikk til Fedje.

Med værgudene i godlage har det pleid å være godt belegg. Slik også i år. Fire fjordabåter hadde avgang kl. 09:00 fra Holbergkaien; «Stord I», «Atløy», «Midthordland» og «Vestgar». Turen gikk den indre farleia gjennom Alverstraumen og Fosenstraumen. Dette er

blant de flotteste skipsleiene som er i Norge. Mens «Stord I» gikk på direkten, hadde de andre båtene anløp underveis; som Salhus, Frekhaug, Flatøy Aust (sist her var båt oppom var «Bruvik» i 1981), Knarvik, Feste, Lygra og Hoplandsjøen. Over 400 reiste med, så på Hoplandsjøen måtte både «Vestgar» og «Midthordland» oppom for å få med alle. På Fedje ble folketallet doblet, og det ble fine timer i solskinnen med rusleturer, omvisning på fyret, salg av hvalkjøtt, besøk på øyens serveringssteder med mere.

Det var svært fornøyde passasjerer som gikk i land på Holbergkaien etter en lang og opplevelserik dag. Bergen – Fedje er 4 timers seilas hver vei. Det er dager som dette som inspirerer oss til å holde på med fartøyvern og fjordabåter.



«Stord I» og «Atløy» til kai i Fedje, endepunkt for pinseturen. Foto: Harald Sætre

Torgdagen 10. juni

Tekst: Øyvind Konglevoll

En annen viktig dag for fjordabåtene er Torgdagen, som Johannes Kleppevik tok initiativ til på slutten av 1970-tallet. Den gang var det hovedsakelig oselvare, gavlbåter og skøyter som deltok. Etter hvert som en flåte av fjordabåter er kommet til heder og verdighet igjen, er disse blitt et vesentlig innslag på Torgdagen. For mange, både unge og eldre fra det omliggende strileland er det blitt en årlig tradisjon, det å reise til byd'n med «dampen» som før i tiden, om bord i fulle båter med god stemning. Selv med «Granvin» ute av drift var det i år rekord-deltagelse. I tillegg til «Oster», «Stord I», «Midthordland», «Atløy» og «Vestgar», kom «Sunnhordland» den lange veien med glade stordabuer, som tok seg

en bytur med overnatting, og for første gang for egen dampmaskin deltok «Stavenes», dog uten passasjerer. Den gikk nord i Byfjorden og møtte sørgående «Atløy» og «Oster». Et historisk øyeblikk med de tre båtene side om side inn Byfjorden. I tillegg til alle disse nevnte, er «Bruvik» tilbake på gamle tomter. Innleid av en av torghandlerne har hun i hele sommer gått daglige Byfjordturer med servering av havets retter. Så med den til kai i Børshopen var det rene Fjordsteam med hele 8 fjordabåter samlet på Vågen. Med tusenvis av striler og bergensere samlet rundt Vågen, er det fullt trykk om bord i alle båtene med folk som vil se seg om, samt kjøpe betasuppe, sveler, vafler og forfriskninger.

I 2018 er Torgdagen 9. juni. De som aldri har vært i Bergen på Torgdagen anbefales å ta en tur.



«Oster» og «Stavenes» på Byfjorden, underveis til Torgdagen. Foto: Lasse Hiis Berg

Ei god sommaroppleving om bord i «Stord I»

Tekst: Harald Kvinge

Vestlandsommaren har vore av det særskilde våte slaget. Men sjølv slike somrar har godversdagar mellom regnbyger. Stiftelsen D/S Stord I inviterte pensjonistar og sogelagsfolk i Sunnhordland med på «ei historisk reise» den 18. august.

Den historiske stemninga vart sett av formidlingsleiar ved Sunnhordland museum, Johanne Østebø Tvedten. I tidsriktige reiseklede for ei reise i 1930 åra fortalde Johanne om då ho reiste frå Folderøyhamn i Bømlo til Åkra i Kvinnherad. Ho skulle i barne- dåp og korrespondansen var slik at ei heil veke gjekk med før ho var heime att i Bømlo. Men det gav ho mange

opplevingar og dei delte ho med oss.

«Stord I» sigla ut frå Leirvik på føremiddagen gjennom idylliske Fjellbegsund til Ølen, og så vidare til Etne og Skånevik. Med på turen var Harald Sætre som kåserte om Hardanger Sunnhordlandske dampskipsselskap sine båtar og ruter. «Stord I» var ein av desse båtane og turen denne dagen følgde «gamalt ruteoppsett».

Kjell Magnus Økland, leiar av Kystsoegeveken og forfattar av boka om Oselvaren, kåserte om kystkulturen og om korleis me kan levandegjera noko av denne gjennom aktivitetar i Kystsoegeveken og i samarbeid med veteran- skipslaga.

Passasjerane fekk oppleve båten «Stord I» i eit fantastisk fint ver - varmt og stille - blank fjord! «Stord I» segla



Johanne Østebø Tvedten går om bord. Ho kjem frå Folderøyhamn og skal til barne-dåp i Åkra i Kvinnherad. Foto: Harald Sætre

roleg frå stoppestad til stoppestad. Passasjerane nytte turen på dekk for å sjå og oppleva. Landskapet spegla seg i fjorden. Det var utruleg vakkert. Slik kan landskapet berre opplevast frå båt. Det gav oss eit sterkt inntrykk av kva verdi kulturlandskapet har for oss. Og midt i dette var «Stord I» - som ein del av kulturlandskapet!

«Rogaland» på kulturhistorisk fjordtur

Tekst: Ivar Andersen

Etter ein variert sommar, med ulike turar for både jubilarar, bryllupsgjester, lokalhistorikarar, Stavanger kommune og ulike firma, inviterte dugnadsgjengen på «Rogaland» til kul-

turhistorisk fjordtur til Nedstrand i Ryfylke søndag den 10. september.

Nedstrand, som ligg 6 mil aust for Haugesund, halvveis mellom Stavanger og Sauda, var på 1600-talet ein stor tollstad for trelasteksporten fra Ryfylke. I 1630 blei tollstaden skipa, og i 1637 blei tollbua bygd. Den er nå restaurert, og blei ny-åpna i fjor. Trelasteksporten, og returlast fra Europa, gjorde at Nedstrand utvikla seg til et handelssenter, og etter at fogdane slo seg ned på Sandsgaard, blei det også administrasjonssenter for Ryfylke fogderi. Omkransa av Yrke-, Vinda-, Nedstrand, og Skjoldafjordane, er den gamle Nedstrand kommune ei halvøy, med snaut 1000 innbyggjarar. Nedstrand er i dag ein del av Tysvær kommune.

Turen blei fort fulltegna, og 100 forventningsfulle passasjerar fekk seg ein fine hausttur frå Stavanger, forbi dei vakre Ryfylkeøyane og inn til Strandå, som dei lokale seier om «dampskibs-stoppestaden» Nedstrand.

Lokalavdelinga av Rutebilhistorisk Forening nytta høvet til å laga eit treff, og stilte med ein 70 år gammal buss som hadde vært Nedstrandsruta. Medan me låg på Nedstrand, fekk dei tilreisande både busstur rundt i bygda og kåseri av lokalhistorikar Sigmar Myhre, som fortalte Nedstrand si historie, med spesielt fokus på tollstaden og tollbua.

Sjøl om «Rogaland» ikkje er den flotte

passasjerbåten ho var som ny i 1929, er hu sers godt brukande til denne typen turar. Båten blei som kjent sterkt ramponert under eksplosjonsulykka i Bergen 20. april 1944, og etter ein del ombygningar på 1940 og -50 talet, er hu nå ein lastebåt med passasjerbequemmeligheter.

I Rogaland er det i dag ikkje lenger fjordabåtar i trafikk, det er ferjer og hurtigbåtar som tar det som er igjen av transport mellom øyar og over fjordar i fylket. Ein tur med ein båt, som i det minste har vore dampbåt ein gong, var det mange som satte pris på. Kanskje kan det bli ein tradisjon med «lysttur i Ryfylke»?



Det er tydeleg at besøket i Nedstrand blei sett pris på. Sjølvaste ordføraren ynskte velkommen og overrekte gåver. Foto: Sigurd Jansen

En historie om båter

Denne artikkelen sto i avisa Klassekampen 19. august, siste dag i Arendalsuka. Forfatteren har gitt oss lov til å trykke den.
Bildene er ikke de samme som ble brukt i avisa.

Tekst: Mimir Kristjánsson Foto: Sigurd Jansen

I sommer har vi reist ned Vestlandskysten med MK «Erkna».

Klassekampens sommerbåt er fra 1907 og har gjort tjeneste både i hvalfangst og som norsk flyktningstransport under krigen, da den utmerket seg med å frakte folk til Shetland. Når vi har ligget til kai, slik vi gjør nå i Arendal, er det ikke fritt for at båtinteresserte kommer om bord og spør om motoren, som ikke er en Wichmann-motor fra Bømlo, slik mange tror, men en dansk motor som ligner, noe skipper Atle kan holde et 45 minutters foredrag om.

På veien har vi møtt andre båter. I Stavanger møtte vi «Rogaland». Den ble bygd i 1929 av det man nesten må kalle Nav-penger, for å dempe krisa den gangen.

Båtens søsterskip ble bygget i det

som da var tyske Danzig, men som nå er polske Gdansk. Men da arbeidsledigheten kom, trengte Stavanger arbeid, og byggingen av det siste skipet ble hentet hjem. Ingen vet hvor krisepakka fra 2015 ble av, men den fra 1929 flyter fortsatt i Vågen.

«Rogaland» var kystrute før i tida, og dro mellom Oslo og Bergen. Dette var før Sørlandsbanen kom, så den eneste måten man kunne komme seg fra Arendal eller Mandal til Stavanger, var med båt.

Tenk hvordan det må ha vært den gangen, å ta nattruta fra Stavanger og våkne opp i Bergen når båten la til kai morgenen etter! Eller å sitte på dekket og se Jærkysten passere utenfor, mens man forventningsfullt gledet seg til å komme hjem til Farsund, Flekkefjord eller Kristiansand.



«Rogaland» nypusset og skinnende høsten 2016, etter å ha blitt «senket» i Dunkirk.

Båten var også posten på den tida, og om bord på «Rogaland» er det derfor et postkontor. I 1944 ble båten senket, i en dramatisk ulykke i Bergen der dynamitt var involvert. Men så hevet de båten igjen, og den ble brukt som sandblåser i industrien. Før den altså ble Stavangers byskip, og dermed kunne utsmykkes med de gylne vinrankene som henger inne i den gamle gangen.

Nylig har båten også gjort tjeneste som skuespiller, i den kinoaktuelle filmen «Dunkirk» der den for anledningen ble malt hvit og utstyrt med et rødt kors, før den ble «senket» av tyskerne 45 minutter ut i filmen.

Spesielt morsom er historien om skipsklokka på «Rogaland». Den forsvant nemlig, og dukket så opp på mu-

seet i den islandske havna Akranes, der en av entusiastene som holder «Rogaland» flytende tilfeldigvis kom innom en dag.

Teorien er at skipsklokka er stjålet, og jeg kan verken avkrefte eller bekrefte at min far, som er født i Akranes, har stjålet skipsklokka og tatt den med seg hjem.

Nå er den i alle fall tilbake på «Rogaland», etter en høytidelig seremoni der museumsdirektøren fra Akranes kom og beklaget det inntrufne på det sterkeste.

I Arendal har vi også møtt båter. Det som journalistene kaller Fafo-båten, er det grønne skipet vi fra Stavanger kjenner som «Sandnes». Skoleskipet «Gann», også en gammel kjenning for oss siddi-

ser, ligger og gjør tjeneste som flytende hotell. Og veteranen «Hestmanden» fra Stokmarknes, som har utmerket seg ved å overleve to verdenskriger, ligger like overfor «Erkna».

Disse båtene er en del av vår felles historie. De holdes i dag flytende av en håndfull ildsjeler som har et svare strev med å drive vedlikehold og skaffe finansiering. Jobben de gjør er helt uvurderlig for å bevare historien om det maritime Norge.

Dette er et miljø med ildsjeler, som jobber iherdig for å finne gamle reservedeler og på beste MacGyver-vis improvi-

serer løsninger der hvor løsninger egentlig ikke skal finnes. Jeg tør ikke engang tenke på hva som skjer når denne generasjonen en dag takker for seg, og sjømannslivet bare blir en gammel drøm for de aller fleste nordmenn.

Å ta vare på våre gamle båter er en stor jobb, og en jobb som dagens entusiaster er altfor aleine om. Her burde staten åpne pengesekken og sørge for at det store stykket norsk historie som norske båter er, kan holdes flytende.

Mimir Kristjánsson er journalist i avisa Klassekampen.



Skipsklokka overleveres fra museet på Island. Skipper Per Øhman tar imot, og en matros fra Rogaland henger den opp. I forgrunnen museumsdirektør Jon Allansson fra Akranes folkemuseum. Eierstiftelsen vil presisere at klokka kom helt lovlig til museet, etter et eierskifte i 1964.

Veteranbåten «Skånevik» 50 år

På siste side i avisa Dag og Tid er det ei rute dei kallar Tre favorittar. Her kan ulike skribentar kvar veke velje seg tre ting dei vil fortelje andre om. Det kan vera bøker, reisemål eller anna, til dømes ferjer, som Harald Sætre valde seg for nokre år sida. Han valde «Granvin», «Folgefonn» og «Skånevik». No fyller den yngste av desse 50, og ho held seg godt.

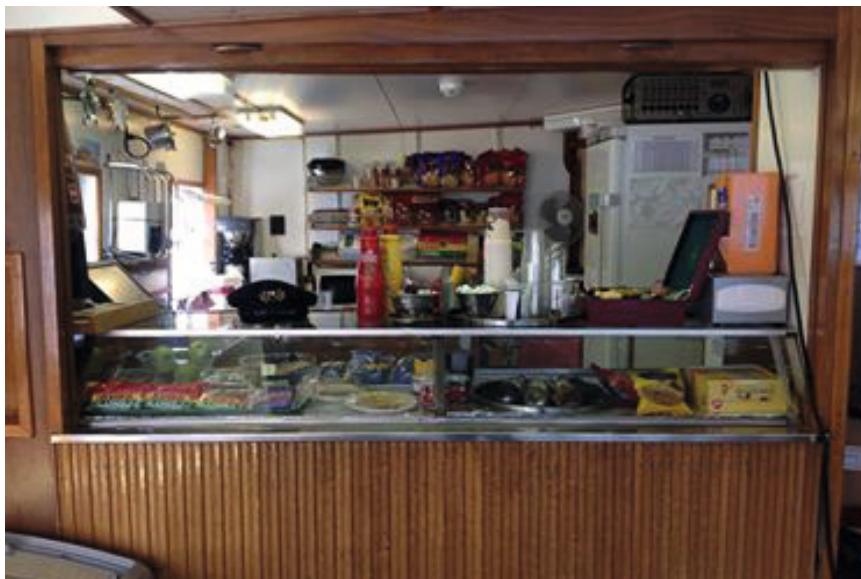
Tekst og bilete: Brita Flornes

Den 27. juni i sommar var det 50 år sidan «Skånevik» blei sjøsett og døypt ved Ulstein Mek. Verkstad i Ulsteinvik, og i august var det 11 år sidan ho vart freda av Riksantikvaren. Men den vakre ferja ligg ikkje i ro – ho er framleis i full drift heile året!

«Skånevik» var ei av dei siste av i alt seks ferjer av om lag same storleik og spesifikasjonar som HSD fekk bygd i perioden 1957-68, før vegmyndigheitene kom med spesifiserte standardkrav til enklare og meir nøkternt utstyr på ferjene. Men det er berre «Skånevik» som framleis er i overvegande original stand. Dei små endringane som er gjort, er knyta til navigasjon, kommunikasjon og tryggleik fordi lover og reglar krev dette for skip som skal vera i drift.

Det som var spesielt for desse fartøya, var at dei var utstyrte med stor utsiktssalong og promenadedekk oppe på dekk 2 fordi dei skulle trafikkera lange ferjestrekningar, gjerne med mange turistar. Bruken av respatex som kom på 60-talet, var ein revolusjon med tanke på reinholdet av bordflater og diskar om bord. Alt dette finn me framleis i original stand saman med glinsande treverk på «Skånevik», og ho er ein fin representant for dei mange stålferjene som vart bygde i Noreg etter andre verdskrigen.

Ferja var eigd av HSD frå 1967 til 2004. Ho gjekk i ordinær drift i Hordaland fram til 1999 og fungerte som reserveferje frå 1999 til 2004. Sommaren 2004 vart ho leigd ut til ferjefart i Troms nokre månader, men blei «heiltidspen-



Frå kiosken og salongen på «Skånevik». Slike interiør reknar vi som daglegdagse, dei er jo så nær i tid. Difor lev dei og farleg. Dei er «for nye til å vera gamle» og «for gamle til å vera nye». Likevel: Dei er frå 1967, like gamle som ferja, og derfor viktige delar av det minnesmerke skuta er. Desse interiøra var og ein viktig del av Riksantikvaren si grunnngjeving for fredinga.



sjonert» og selt til stiftinga Bjørvikskuto i Bergen same året. Ferjelaget Skånevik blei stifta i januar 2005, og i mars fekk Ferjelaget eigaransvar for skuta.

I året 2000 blei Kulturminnelova endra, slik at og fartøy kunne fredas. Første gong Riksantikvaren nytta dette høvet var i 2006. Etter meir enn et års førebuing vart hjuldamparen «Skibladner» frå 1856 og den 111 år yngre ferja «Skånevik» freda. Begge to går framleis i rutefart, og oppfyller dermed Riksantikvaren sitt ønske om «bevaring gjennom bruk».

Ferjelaget har som hovudformål å verna og vedlikehalda «Skånevik» etter antikvariske retningslinjer, og fartøyet skal haldast vedlike slik det var da det vart freda. Ønsket til Riksantikvaren var å få eit flytande, levande museum slik at «den framtidige driften av ferja i størst mulig grad gjenspeiler den ordinære driften fartøyet var bygd for». «Skånevik»s kulturhistoriske verdi i eit nasjonalt perspektiv ligg særleg i at det nesten berre er brukt norske produsentar av utstyret om bord – frå hovudmaskinane til porselensserviset. Svært lite, sjølv teknisk utstyr, er av utanlandsk fabrikat. Riksantikvaren presiserte i fredningsvedtaket at «Det er ingen tilsvarende ferjer igjen frå 60-tallet som på same måte har bevart opprinnelig utseende, maskineri og innredning.»

Det var likevel eit stort og omfattande arbeid Ferjelaget hadde føre seg for å ta vare på skipet, men dei gjekk laus på vedlikehald og reparasjonar med glede og entusiasme. Etter kvart lukkast det å få ferja i drift igjen: Somrane 2010-12 gjekk «Skånevik» som turistferje i Fjærlandsfjorden. Åra utan drift hadde

tært på fartøyet, og dei neste to åra blei brukte til grundigare oppussing medan ferja berre blei leigd ut til kortare turar. Men sommaren 2014 segla ho til Oslo og var med på grunnlovjubileet saman med andre stolte veteranskip.

Same hausten vart det forhandla med initiativtakarar frå Sogn som ønskte å få «Skånevik» inn i turistfart i Nærøyfjorden mellom Kaupanger og Gudvangen: Ei freda ferje på ein verna fjord. Dette resulterte i eit svært vellukka samarbeid for «Skånevik» og Ferjelaget.

I skrivande stund har me tre vellukka sommarsesongar i Sogn bak oss! I tillegg til turistsesongen frå midten av mai til midten av september, går ferja framleis i «riksvegdrift» mellom Kaupanger og Frønningen resten av året. Tre dagar i veka – måndag, onsdag og fredag – går ho sine trufaste turar til glede for dei få fastbuande, arbeidsfolk og jegerar som skal til og frå det veglause samfunnet Frønningen – og til glede for mannskapet om bord. Dei rolege dagane om hausten, vinteren og våren blir brukte til pussing, gnikking, vasking, skruing, vedlikehald og reparasjonar. Det er klart og tydeleg at fartøyet har godt av å vera i kontinuerleg drift som eit levande, flytande museum. All ære til leiar av Ferjelaget sidan 2012, Øyvind Særsten, og til mannskapet om bord – som har hatt det altfor travelt til å feira 50-års jubilanten i sommar. Me håpar på ei lita markering før jul!

Brita Flornes er pensjonert lektor, nå veteranbåtentusiast, styremedlem i ferjelaget «Skånevik» og lettmatros om bord.

«Polarstar» – ei verna gammal dame frå ishavet

No har og selfangsten fått sitt flytande minnesmerke. Etter fleire år med restaurering i Polen kom ho i august heim til Brandal. Vi ynskjer henne velkomen i krinsen av farty som skal fortelje den delen av vår historie vi litt høgtidssamt kan kalle Noreg på havet.

Tekst: Gunnar Myklebust

Det var julekveld og 17. mai på same dag da ishavsskuta «Polarstar» segla inn til Brandal på Sunnmøre laurdag 26. august. Eit vakrare syn hadde dei ikkje sett på eit halvt hundreår der ute sør for Ålesund.

I ei bygd som tel vel 300 fastbuande var slike heimkome eit normalt vårteikn og berre slik det skulle vere den gongen skutene tok millionverdiar heim frå fangstfelta. Nå stod 1300 menneske stava saman på den same, gamle kaia som gjennom tidene hadde tatt imot lasten frå hundretals selfangarar. Du må vere ishavsentusiast eller brandøling for å forstå dimensjonen.

Det er ti år sidan «Polarstar» – som den siste av sunnmørsskutene – var på

selfangst. Da hadde næringa i praksis levd på overtid etter at internasjonale protestaksjonar og europeisk importforbod lyktest med å rive grunnlaget unna den kommersielle fangstverksemda tidleg på 1980-talet.

I vesle Brandal hadde selfangsten på forunderleg vis vakse seg stor og skapt velstand gjennom dei åra ein kunne hauste av ishavet. Før første verdskrigen etablerte det seg på kort tid ishavsreiarar i nær sagt annakvart tun, med Peter S. Brandal som den fremste blant likemenn. Pioneren Peter S. hadde aleine 8-9 skuter på det meste. Han starta Kings Bay Kul Comp. på Svalbard og bygde verdas nordlegaste jernbane i byen han grunnla, Brandal City, som etter kvart vart til Ny-Ålesund.



På veg heim i august 2017, nypussa og skinande. Foto: Ishavsmuseet v/ Sigrid Jønsson

Og i denne rekka av flotte brandals-skuter kom «Polarstar» til, som den første norske bygd i stål. Ideen henta veteranskipperen Kristoffer Marø i Canada. Marø var flaggskipper i det som etter kvart vart kalla Karlsen-reiarlaget, som var arven etter Peter S. Brandal og leia av svigersonen Martin Karlsen.

I mellomkrigsåra var selfangarane på utkikk etter nye fangstfelt, og Marø drog i 1938 på prøvefangst til Newfoundland med Karlsen-skuta «Polarbjørn». Der såg han kor effektive dei kanadiske stålskutene opererte. Dei var som isbrytarar og tok seg med sine sterke maskinar og like sterke skrog heilt inn i matfatet, fangstlægra langt inne i isen. Dei gjekk der treskutene ikkje hadde ein sjanse.

Marø var ikkje i tvil om at dette var framtida og la ideen fram for Mar-

tin Karlsen. Reiaren var begeistra, men verdskrigen kom i mellom. Først i 1948 kunne dei sjøsette skuta si, «Polarstar». Ideelt sett ville Marø og Karlsen bygge i Norge. Men det var stålmangel etter krigsåra, og dei måtte til Skottland for å få det dei ville. Eit verft utanfor Glasgow tok oppdraget.

Det mangla ikkje på skepsis i det norske fangstmiljøet. Den tradisjonelle tenkinga var at skroga av tre var det beste. Treet gav etter når isen skrudde og kunne rette seg ut igjen etterpå. Nei, furu var nok best, meinte forståseppåarane.

Men skepsisen gav seg etter kvart. Stålskutene kom nærare fangsten, og hadde langt mindre skade på skroget enn treskutene. Noko av forklaringa må rett nok tilskrивast sjølve isen ved Newfoundland, dit dei store stålskutene kom



«Polarstar» i isen. Foto: Ishavsmuseet

til å gå. Treskutene heldt seg i Vesterisen aust for Grønland, og hardare is enn i Vesterisen kunne dei ikkje møte.

Ishavsveteranen Kristian Olsen snakka om dette i eit radiointervju i 1958. Vesterisen var stygge saker, sa han: «Dæm e' så umulig å se, disse herre blå'isan! Og det e' vel dæm så har vært årsak til mange utav disse forlisan' som e' gjort borti Vesterisen, at båtan' har seilt på disse herre karan'. Og knust dæm. Og dæm e' jo så hard som selve fjellet. Dæm går nu igjennem alt ka det e'!»

På jomfruturen til Newfoundland i 1949 fangsta «Polarstar» 16 000 dyr. Det var straks suksess, og begeistringa var stor. Veteranane måtte berre gi seg over for denne lekke, nye skuta – den kvite svanen, som dei kom til å kalle henne – og fastslo at ho var stor nok til

at pionerskutene frå 50 år tidlegare ville få plass på dekk. Og ho representerte ein revolusjon på to måtar: Stålskroget og frysekapasiteten. «Polarstar» fekk to fryserom som gjorde arbeidet til fangstfolka umåteleg lettare. Nå trong dei ikkje lenge slite med spekking på fangstfeltet, men kunne laste skinna i fryserommet, med spekk, og overlate skitarbeidet til den nye spekkemaskinen ved mottaket i Brandal.

I tillegg hadde skuta finnar til å beskytte propellen mot isskader, lekkert interiør, og etter kvart også innebygd og oppvarma tønne med instrument nok til å manøvrere skuta.

Fryseriet gjorde at «Polarstar» fekk eit travelt liv også utanom den korte fangstsesonen om våren. I mange år gjekk skuta i frysefart både i Europa og



«Polarstar» i fangst. Foto: Ragnar Thorseth

over Atlanteren. I hovudsak med kjøtt, men også mykje fisk og grønnsaker. Ho frakta smør frå Danmark og blåbær frå Polen, agnsild til Færøyane og dynamitt til Mellom-Amerika, levande kylling til amerikanske soldatar i Tyskland og saueskrottar frå Grønland (– slikt fantest!). Ho var på kvalteljing utanfor Afrika og førte brennevin langs Amerika-kysten, var «på seismikken» og oljeleiting, undersøkte undervasskablar for telesambandet mellom USA og Europa og var ekspedisjonsfartøy for danskane på Grønland.

Men framfor alt gjorde ho Svalbard til sitt heimeområde. Gjennom nesten tre tiår var «Polarstar» kvar sommar eit kjært syn i fjordane på øygruppa. Ti av åra som sysselmannsskute, men også

i oppdrag for Polarinstituttet og som turistskip med Longyearbyen som utgangspunkt.

«Polarstar» fekk vere med på selfangstens gullalder. Ut gjennom 50- og 60-åra kom ho – og alle dei andre nye stålskutene som vart bygde i hennar kjølvatn – heim med toppfangstar. «Polarstar» hadde nesten kvart år full last frå Newfoundland, bortimot 23 000 dyr på det meste. Prisane var gyldne. Enkelte sesongar leverte dei beste skutene skinn og spekk for over to millionar kroner, og unge fangstmenn kom heim med større lott etter ein tur på to månader enn vanlege arbeidsfolk i land tente gjennom heile året.

Men eventyret tok slutt. Den interna-

sjonale skinnmarknaden kollapsa. I 1982 var «Polarstar» ei av dei tre siste norske skutene som fangsta på Newfoundland. Da den eine treskuta etter den andre også måtte gi opp, fortsette likevel Polarstar å fangste – i Vesterisen. Men også der forsvann lønsemda, og «Polarstar» var på veg til opphogging og spikar da nokre lokale entusiastar med Bjarne Brandal i spissen fekk stansa planane og gjorde ein heltemodig innsats med sparepengar og dugnadsånd for å sette skuta i sjødyktig stand.

Entusiasmen gav «Polarstar» tre turar til i Vesterisen i åra 2006-2008. Men resultatet var symbolsk, eit par tusen dyr kvart år – langt, langt unna dei gyldne 50-åra. Forsøket gjekk konkurs.

Da tok nok ein lokal entusiast tak. Willy Nasset sikra seg støtte i lokalt næringsliv og gjekk til Riksantikvaren. Der sat den fartøysansvarlege Erik Småland og mangla nettopp ei selfangstskute. Nasset og Småland inngjekk eit samarbeid, der Nasset i 2013 tok skuta til verftet sitt i Stettin i Polen og starta eit fire år langt restaureringsarbeid. Her var det ikkje berre tale om å pusse opp «Polarstar», men å sette henne tilbake i den stand ho var då norsk selfangst var på sitt mest levande. Plate for plate, køye for køye, motordel for motordel, mutter for mutter. Ned til den minste detalj skulle den aldrande ishavssvanen gjenoppstå i fordums prakt.

Det har vore ein stri kamp for eigareren å oppfylle Riksantikvarens strenge krav. Finne originale delar, mange av dei ikkje lenger i produksjon. Bokstaveleg talt leite etter dei i loft og kjellrar. Ein gammal dreiebenk til maskinrommet vart funne under tørrhøy i

ein låve ute på øyane på Søre Sunnmøre.

Dei har skjønt prinsippet likt mot likt, seier Riksantikvarens mann om eigar og verft. Erik Småland rosar dei, både for å ta anstrengelsane med å gjere det rett og nøye, og for å rapportere og dokumentere regelmessig og detaljert heile vegen.

Skuta er ikkje sett tilbake til det ho var som ny i 1948. Riksantikvaren har gått med på at ho skal vere slik ho framstod på 1970-talet. Om ikkje sterke ting talar imot, legg vi siste dag i ordinær fart til grunn for restaureringa, seier Småland:

- Da har vi eit autentisk fartøy frå den historien ho er ein del av. Jo lenger bak vi spoler historien, jo meir endar vi opp med det vi trur det var. «Polarstar» har vore gjennom mykje. Det har vore endringar innvendes. Kvifor skulle vi hive ut autentiske lugarar frå 60-talet, som det vel er under bakken i dag, for å bygge opp noko som vi trur var der i 1948. Det blir feil. Då driv vi ikkje med kulturvern. Då driv vi med ein eller annen form for spekulasjon.

Derfor ligg «Polarstar» i dag ved kai i Brandal, nettopp slik folk som har levd lenge nok, hugsar den frå glansdagane. Skuta skal neppe nokon gong på selfangst igjen. Men dei som ennå bevarer minna om henne på Svalbard, kan nok håpe å sjå Norges første ståselfangar stemne inn fjorden til Longyearbyen igjen.

[Gunnar Myklebust \(f. 1950\)](#) er journalist og forfatter. Har vore leiar for NRK si utanriksavdeling og NRK-korrespondent i USA. Har skreve om norsk fangsthistorie og om norsk motstandskamp.

Stopper kulturminnevernet på kaikanten?

En gammel båt ute på fjorden eller langs kai en strålende sommerdag setter de fleste pris på. Hva så når det er uvær, eller når de ber om en trygg vinterhavn? Der de kan ligge under en beskyttende presenning, mens dugnadsfolket forbereder neste sesong. Det kreves kløkt og mye arbeid for å få de svarene vi ønsker oss.

Tekst: Jan Welde

I Stavanger har vi siden 1990-tallet arbeidet for å få etablert en god veteranskipshavn. Gjennom årene har vi fått Engøyholmen kystkultursenter hvor noen av de mindre fartøyene har plass. De større som «Rogaland» og «Sandnes» har vært henvist til selve «Vågen», som er en attraktiv lokalisering, men værutsatt på vinterstid. Og selv om Stavanger Havn gjør sitt beste, så er de pålagt kommersielle hensyn - og våre fartøy blir i sesongen henvist til en nomadetilværelse.

Derfor har en dedikert veteranskipshavn, med gode fasiliteter, formidlingsmuligheter og servicetiltak stått høyt oppe på ønskelisten. En slik havn bør være sentralt plassert, være lett tilgjengelig fra sjø og land, og samtidig gi tilstrekkelig sikkerhet for våre flytende kulturminner. Selv om politikken skal

være «det muliges kunst» - så er det ikke lett å forene så mange ønsker midt inne i et bysentrum!

Men i forbindelse med at Stavanger gikk i gang med en ny sentrumsplan, med en omfattende omregulering av store deler av byen, øynet vi muligheten for å få laget veteranskipshavnen fra bunnen av. Vi måtte komme inn i planprosessene og være med å sette premissene, vi måtte bli tegnet inn med riktig farge på bystyrets mange kart, få de riktige kodene og formuleringene inn i styringsdokumentene og få «Veteranskipshavn» inntegnet på fremtidens bykart!

Dette har vi arbeidet med de 3-4 siste årene. «Vi» er en selvoppnevnt gruppe fra miljøet rundt fartøyvern og kystkultur, godt forankret i Forbundet Kysten og Norsk Forening for Fartøyvern, noen



Riksantikvar Jørn Holme under seminaret i Stavanger. Det er godt å ha ham med på laget. Foto: Harald Sætre

brukere og andre med ulik bakgrunn og yrkeserfaring, som alle brenner for den gode saken. Vi har finlest kommunale dokumenter, studert tegninger og gamle bilder, vært i møte med politikere, kommuneadministrasjon, havnevesen og mange, mange andre

I august hadde vi Fjordsteam her i Stavanger, med riksantikvar Jørn Holme til å foreta den høytidelige åpningen. For oss i arbeidsgruppen var det en enestående anledning til å vise byens befolkning hva vi hadde i tankene, og gi både politikerne og administrasjon en anskuelsesundervisning om hva som lå i den «Veteranskipshavnen» som vi hadde snakket så varmt om. Vi hadde mange dyktige og driftige fartøyvernere på besøk, så her var en enestående anledning til å få luftet våre tanker, få direkte tilbakemeldinger og få gitt planene våre en syretest. Samtidig hadde vi Jørn Holme på plass, en mann som evner å sette ord på det han er opptatt

av og sette fartøyvernet inn i et større perspektiv.

I all hast mobiliserte vi til et Fjordsteam-miniseminar ombord i «Sandnes», og den store spisesalen ble full av folk. Tittelen på seminaret ble «Stopper kulturminnevernet på kaikanten?», underforstått: eller er også fartøyene en del av kulturminnene, med rett på vern og kulturell anseelse.

Riksantikvar Jørn Holme var den selvsagte innleder og han ble bedt om å se veteranskipshavnene i lys av «Fartøyvernplanen 2010-2017», med spørsmålet «hvor er vi, hvor går vi»? Med andre ord: hvor er vi i forhold til denne planen, som var behørig vedtatt av Stortinget, og skulle gjelde for hele landet. Riksantikvaren viste til mange gode prosjekter, men det er nok dessverre et fellestrekk at man sliter med å få gehør og gjennomslag. Det kan være vanskelig å få nødvendig gjennomslag og dermed har kulturminnevernet lett for



Slik så området vårt ut til langt inn på 60-tallet. Det er noe av dette vi ønsker å gjen-skape, det er dette vi vil formidle til kommende generasjoner. Foto: Stavanger byarkiv

å stoppe på kaikanten. Holme minnet om at når staten bevilger 100 millioner til fartøyvern i Rogaland, da må man sikre seg at disse flytende kulturminnene tas ordentlig vare på for fremtiden - ellers er midlene bortkastet! Samtidig berømmet han planene vi arbeider med i Stavanger og lovet all mulig støtte til det videre arbeid og gjennomføringen - i samsvar med den nasjonale fartøyvernplassen.

Fartøyeiernes rolle og det evige dilemma: «Et sted å være» ble godt presentert av generalsekretær Hedda Lombardo fra Norsk Forening for Fartøyvern, med diverse eksempler på hva som har vært gjort rundt i Europa, og hvor galt det kan gå når landskapsarkitekter og andre med minimal forståelse for fartøyenes behov får frie hender. Da forsvinner både pullerter og fendrer, og fartøyene fortrenses av kunstinstallasjoner og hippe spisesteder.

Det har i mange år vært snakket

om en regionalisering av fartøyvernet, det vil si at ansvaret for vernede fartøy skal flyttes nærmere brukeren, altså at en del av Riksantikvarens arbeidsområde kan komme til fylkene. I den anledning hadde vi bedt Rogaland fylkes fartøyvernkonsulent Ingvar Kristiansen fortelle hva vi kunne ha i vente. Han gav en god gjennomgang av Stavangers maritime historie, utviklingen rundt havnen og understreket viktigheten av en god veteranskipshavn, nettopp for å unngå at kulturminnevernet skulle stoppe på kaikanten. Men de politiske føringene er knapt nok lagt, og detaljene er ikke på plass, så vi må nok vente enda litt for å se regionaliseringens innvirkning. Vi føler oss imidlertid trygge på at hvis alle fylkene har så dyktige og iherdige fartøyvernkonsulenter som vi har i Rogaland - da har man mye godt å se frem til.

Stavangers byantikvar Hanne Windsholt stilte velvillig på ultrakort



Det er dette området som nå er mest aktuelt for veteranskipshavn. Oljemuseet øverst til venstre og den «midlertidige parkeringshallen» helt i høyre billedkant. Sjøhustakene representerer mer eller mindre intakte sjøhus fra 1800-tallet. Illustrasjon: Kurt Wathne

varsel. Det er tydelig at hennes avdeling er på linje med fartøyvernets tanker. De ser viktigheten av å bevare helheten og sikre at kulturminnevernet rekker utover kaikanten, men samtidig understrekes at når vi er inne i så attraktive deler av byen, da vil mange interesser krysses og kniver kvesses. Fartøyene får konkurranse fra andre, som kanskje har vært enda flinkere å drive innsalg, så her kan det bli spennende

Siste innleder var Robijne Verstege som er «en av våre» i arbeidsgruppen, med godt fotfeste i kystkulturen og med yrkesbakgrunn blant annet fra arealplanlegging. Robijne kjenner de kommunale prosessene ut og inn, hun har vært gull verdt i arbeidet vårt, og gav en utmerket gjennomgang av den kommunaltekniske prosessen så langt - og hva vi har i vente med en tredje høring

Riksantikvar Jørn Holme trakk hele seminaret sammen på en god måte.

Han hadde merket seg mange viktige innspill og notert seg en del konkrete utfordringer som var kommet til uttrykk, både fra innleiderne og direkte fra fartøyvernerne i salen. Han oppfordret alle til å stå på, hver på sin kant, og lovet enda en gang at både han og staben ville bistå og støtte - nettopp for å sikre at de gode intensjonene i «Fartøyvernplan 2010 – 2017» kan bli fulgt så langt som det er praktisk mulig.

Her i Stavanger går arbeidet videre. Etter Fjordsteam har vi vært i møter med vår fremtidige nabo(?) Oljemuseet, med politisk ledelse i «Kommunal og byutvikling», vi har lagt saken frem for sentrale politikere på «Politikertorget» - og om få dager er det politisk behandling.

Vi står på, vi lever i spenning og oppfordrer fartøyvernkolleger land og strand rundt til å ta fatt i lokale muligheter, jobbe videre og aldri gi opp - selv om de kommunale møllene av og til maler ulidelig langsomt

Kysten rundt

«Hestmanden»

Edvin O. Fossum

Den 26. juni 2017, på dagen 72 år etter at «Hestmanden» passerte Kristiansand etter fem år i utlendighet, åpnet forsvarsminister Ine Marie Eriksen Norsk Krigsseilmuseum i Kristiansand. «Hestmanden» er nå et offisielt seilende museumsskip under Vest-Agder-Museet. 14 krigsseilere var invitert til åpningen og disse kom fra Norge, England og USA. Det skulle gå 72 år fra krigens slutt til krigsseilerne fikk denne anerkjennelsen. Myndighetenes behandling av og manglende anerkjennelse av krigsseilernes innsats under krigen har vært sterkt kritisert.

Krigsseilerregisteret inneholder i dag 22 000 navn. Av dem omkom mellom 3 000 og 4 000.

«Hestmanden» er det eneste bevarte skip i Norge som har seilt ute under begge verdenskrigene. Skipet har siden 1995 ligget til restaurering ved Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter i Kristiansand. Den første turen for egen maskin (riktignok med taubåt langs siden fordi det manglet noen godkjenninger og forsikringer) gikk til Arendal

der den lå under Arendalsuka i midten av august.

Nå gjenstår en del arbeid med detaljer og godkjenninger. Forhåpentligvis er alt klart til neste vår. Et mål er Fjordsteam i Bergen, et annet å fortsette videre nordover. Dessuten er «Hestmanden» invitert til Stavern. Der skal slutten av første verdenskrig markeres 11. november. Dette må være det rette stedet for en slik markering. Her blir skuta liggende like i nærheten av Minnehallen, vårt andre nasjonale minnesmerke for falne sjøfolk under begge verdenskrigene.

Gratis teak til «Jøsenfjord»

Christian Fr. Wyller

På gamle skip brukte man teak – ofte i store mengder. Både til rekke, skanseledning og dekk brukte man denne tresorten, og ingen hadde ingen innvendinger mot det. I dag er det annerledes – vern av regnskog tilsier at man ikke bruker materialer som stammer derfra. Plantasjeteak kan skaffes og brukes, men det koster meget. Grunnen til at man brukte teak var ikke bare utseendet, men også holdbarheten. Nettopp



Forsvarsministeren åpner Norges Krigsseilmuseum. Søren Brandsnes, selv krigsseiler, var en av drivkreftene bak opprettelsen av museet.

Foto: Arve Lindvig, Vest-Agder-Museet

det siste er bakgrunnen for en hyggelig nyhet Jøsenfjord Rutelag fikk her om dagen:

Den såkalte Olavsgården i Stavanger er under oppussing og alle vinduene skal skiftes. I de gamle er det teak i store mengder, både i karmene og i vinduene. Fra kontorvinduene sine hadde de ansatte i Skipskontrollen sett mengder av teak bli samlet opp og gjort klar for kasting. Men et par telefoner fra en Jøsenfjord-venn endret den planen og styreleder Lars Randa fikk en hyggelig telefon: Om han kunne tenke seg å overta noen paller med teakmaterialer – gratis og tilkjørt i Stavanger? Det var et tilbud

som var lett å akseptere og nå er det teak til den karakteristiske skansekleddningen rundt broen og mere til. Takk til våkne folk i Skipskontrollen i Stavanger.

Fjordsteam i Bergen 2018

Arbeidet med Fjordsteam i Bergen i 2018 er godt i gang, i regi av Fjordsteam Bergen AS, som består av Fjordabaatane, Bergen Veteranvogn Klubb, Bergen Brandkorps Historielag og Tide Veteranbusser. Det samarbeides tett med Bergen City Event, Bergen kommunes arrangementsselskap. Invitasjon til aktuelle fartøyer vil bli sendt ut med det første.

Fjordsteam 2017 i Stavanger

Fjordsteam er en kjærkommen anledning for oss som stiller med gamle båter og andre alderstegne klenodier til å treffes. Her kan vi se på hverandres prosjekter, utveksle erfaringer og bistå med å finne løsninger på felles utfordringer.

Tekst og foto: Jan Welde

Men minst like viktig: det er en unik anledning til å vise publikum hva vi holder på med. Her kan vi formidle vår nære transporthistorie på en måte som treffer alle fem sansene samtidig, her kan vi vise politikere og byråkrater hvor viktig det er at vår egen kultur - kystkulturen - tas vare på, forvaltes og formidles. Vi ser også hvordan våre flytende kulturminner bidrar til å bygge bro over generasjonskløften.

Det har også blitt en slags tradisjon at hvert Fjordsteam må ha en «nyhet» å vise frem, og hva kunne da passe bedre enn å få hydrofoilen «Ekspressen» fra 1961 inn på Vågen. Den ser riktignok begredelig ut, men Nord-Europas enes-

te gjenværende hydrofoillbåt er unektelig et klenodium - og enda bedre vil det bli når DSD har fått den på vingene igjen!

La ikke gråværet, men den gode stemningen og stoltheten over det vi kunne vise frem under stevnet være det vi husker. Den stemningen kan komme godt med når det skal bygges Veteranbåthavn og en hydrofoillbåt skal restaureres.

Takk for nå, vi gleder oss til Fjordsteam 2018 i Bergen og ønsker velkommen tilbake til Stavanger!

Jan Welde er tidligere leder av Norsk Forening for Fartøyvern. Han driver båtskolen Poseidon i Stavanger.



Her løftes «Ekspressen» på sjøen med velvillig hjelp fra Nordic Crane. Den mangler som man ser både foiler og propell, men alt i alt burde det være et overkommelig prosjekt!



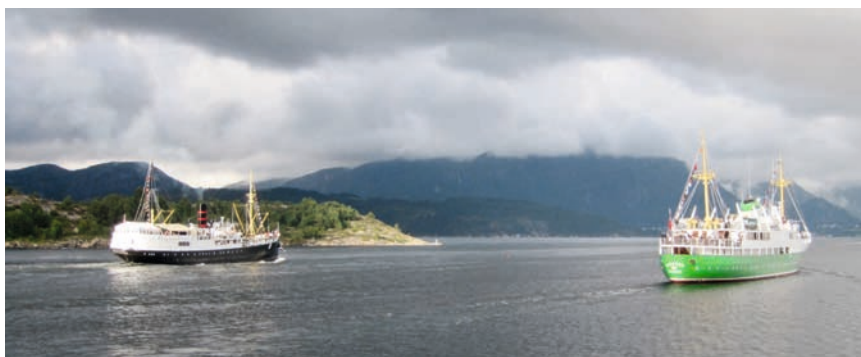
Konvoiturer hører med når vi har Fjordsteam i Stavanger. Her er det nykommeren «Sunnhordland» som siger forsiktig forbi «Sandnes» i Uskesundet. Bildet er tatt fra brovingen på «Stord I».



«Dar kjem dampen» «Oster» kommer med røk og damp opp langs siden av «Stord I». I bakgrunnen skimter vi Stavanger by under blå himmel, men værret under hele Fjordsteam 2017 var akkurat så hurtig omskiftende som dette bildet gir inntrykk av!



Fredede «Rogaland» har etterhvert fått på plass både master og bommer, så nå går det rette veien med det eksteriørmessige. Det trengs selvfølgelig en opprydding i «teltleiren» på akterdekket, det kommer litt etter litt. Foreløpig er det et nødvendig onde for å gi mulighet for å seile inn noen egne kroner til drift og vedlikehold ...



«Ikkje for å skrøyda» som vi sier i Stavanger, men det blir unektelig en ekstra klump i halsen og stolthet i brystet når vi ser «Rogaland» og «Sandnes» seile side om side gjennom Skreddarsundet og ut av Høle fjorden!

Disse to representerer viktige kapitler i samferdselshistorien: «Rogaland» som gikk kysthurtigrute til Oslo og som gjorde turen på kun 38 timer, «med rinnende kaldt vand på alle lugarer» og «Sandnes» som gikk den legendariske Nattruten Sandnes/Stavanger – Bergen, til ruten ble utkonkurrert av hydrofoiler, fly, containere - og senere erstattet med kystbussene



Den minste deltagerbåten, men allikevel den som hadde reist lengst var damperen «Pauline» fra Kiel. Jeg traff folkene under Dampf Rundum i Flensburg og inviterte dem til Fjordsteam i Stavanger. Ekteparet Paulus reagerte positivt, takket ja - og møtte med «Pauline» på spesialtilpasset tilhenger og bilen fullastet med tørr ospeved. En ubetinget suksess både for arrangementet og for Marius Watson med familie, og alle andre som fikk oppleve dette lille vidunderet på nært hold.



God underholdning hører også med, og der finnes ikke maken til Egersund Mandsangforening. De stiller mannsterkt og har et repertoar som er midt i blinken, med en herlig blanding av skjemt og alvor - fremført med gjøglerglede og en imponerende musikalsk kvalitet.

«Børøysund»s kjelreparasjon

Når en gammel dampkjele svikter, synes fremtiden mørk for skuta den sitter i. Etter mange undersøkelser og lange diskusjoner ser nå alt mye lysere ut. Kjelen på både «Børøysund» og «Hansteen» kan repareres. Arbeidene er allerede i full gang ved Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter i Kristiansand.

Tekst: Jan Fredrik Andersen-Gott

Vår kjære «Børøysund» ble slept fra Oslo mandag 14. august klokken åtte om morgenen, og var vel framme ved Bredalsholmen Verft i Kristiansand et døgn senere. Selv om det var temmelig ruskete vær med real stamping på største delen av turen, så gikk slepet uten problemer.

For å få tilkomst til tykkelsesmålinger av kjeleskallet var det var på forhånd kappet ut ca 80 røykrør mens båten lå ved kai i Oslo. Målingene viste utmerket godstykkelse, men noen tæringer i bunnen av vannrommet skal sjekkes nærmere på verftet etter grundig rengjøring.

Det ble holdt et oppstartsmøte mellom NVSK og verftet på Bredalsholmen 23. august for blant annet å sette opp en grov framdriftsplan og den ble slik:

- A. Kartlegging av kjeleskallet i bunnen hvor det er en del tæringer
Frist 15. september
- B. Ferdig kartlegging av kjelens tilstand
Frist 30. september
- C. Ferdig kjele med røykrør og armatur
Frist 15. desember
- D. Trykktesting av kjele og armatur
Frist 1. februar
- E. Oppstart, steam på kjelen
Frist 1. mars

Det er planlagt et nytt prosjektmøte 9. oktober.

Under møtet ble det også utvekslet synspunkter på hva som vil være den



Her er «Børøysund» fremme i ved Bredalsholmen, etter å ha hengt bak «Tug Frier» i 20 timer. Foto: Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter

mest hensiktsmessige metoden for innfesting av stagrørene som skal skiftes. De to aktuelle alternativene er 1: gjenging og så valsing, og 2: valsing og så sveising.

På nåværende rør er det delvis sveiset, uten at det så langt er helt enkelt å fastslå om det er metode 2 som er brukt, eller om det er metode 1 som så ikke har holdt tett og derfor på et eller annet tidspunkt har blitt sveiset i tillegg. Når dette i så fall er gjort er usikkert, men dersom det har vært på grunn av lekkasjer, kan det være utført ved flere anledninger.

Så vidt vi kan finne ut er det trolig utført for en god del år siden da vi ikke har noen dokumentasjon på at det har foregått utskifting eller sveising av stagrør de senere årene.

I følge firmaet Halvorsen i Flekkefjord, som skal være underleverandør på blant annet innsetting av nye rør, vil bruk av metode 1 (gjenging), koste ca 70% mer enn metode 2, da den er atskillig mer arbeids- og tidkrevende. I tillegg må det etter firmaets erfaring ofte likevel sveises i etterkant på grunn av lekkasjer ved metode 1.

Ut fra hensynet til blant annet tidsbruk og økonomi ble det sendt en forespørsel til Riksantikvaren om en faglig vurdering av et ønske å bruke metode 2, valsing og sveising. I et faglig meget viktig svar fra Riksantikvarens seksjon for fartøy og tekniske kulturminner ble det stilt flere spørsmål ved de langsiktige konsekvensene av å bruke sveising som reparasjonsmetode. Spørsmålene gjaldt både de metallurgiske forholdene

i kjeleskallet i området rundt innfestingen av stagrørene og hvordan valget som blir tatt nå vil være bestemmende ved senere utskifting av rør.

Det kom også meget klare og gode innspill mot sveising fra flere av våre egne erfarne medlemmer. NVSK har derfor tilskrevet verftet og Riksantikvaren om at NVSKs konklusjon er at rørene skal festes inn slik de ville blitt gjort da kjelen ble bygget. Det vil si gjenging/valsing/dikking/, ikke sveising. Det er da heller ikke tvil om at det er den opprinnelige metoden som på beste måte vil bidra til å bevare båtens originalitet og autenticitet og dermed også det som entydig vil være i tråd med NVSKs formål og bevaring gjennom drift i et langsiktig perspektiv.

Vi venter nå spent på resultatene av den meget grundige kontrollen av kjeleskallet og håper at det ikke dukker opp noe som kan forsinke reparasjonen av skadene på fyrgangene og innsettingen av nye røyk- og stagrør.

I tillegg til jevnlige turer til verftet for prosjektmøter, vil det bli behov for at en god dugnadsgjeng reiser nedover i løpet av høsten for å montere vinterpresenningen. Det vil komme nærmere varsel i god tid om dette. En ny dugnad for demonteringen av presenningen blir det vel hensiktsmessig å ta i forkant av oppfyringen i begynnelsen av mars.

Børøysund må også gjennom en 5-årsklassing før hun igjen kan seile trygt og med alle papir i orden. Klassearbeidet tar også flere uker og kunne ideelt sett foregått samtidig med deler av arbeidene med kjelen. Klassingen krever imidlertid dokksetting, men Bredalsholmen har ikke ledig dokkplass

Røykrør og stagrør

På sin vei fra fyrresta til skorsteinstoppen passerer røyken gjennom ildkassa, røykrørene, røykopptaket og skorsteinen. Det er i røykrørene hoveddelen av overføringen av varmeenergi til vannet skjer. På «Børøysund» er det 128 slike røykrør, ca 1,5 meter lange, 64 fra hver ildkasse. Disse rørene er av to typer, vanlige røykrør og stagrør, henholdsvis 47 og 17 på hver side. Stagrørene skal i tillegg til å lede røyken også stive av kjelen. Rørene må derfor kunne oppta strekk. Det krever en annen type innfesting i endene enn vanlige røykrør. Det er hvordan denne innfestingen skal gjøres som har ført til diskusjoner med verft og Riksantikvar.

i løpet av hele 2018. NVSK må derfor ganske omgående ut på leting etter et verft som har både kompetanse og plass slik at vi er ferdige og har alle sertifikatene i hånden i god tid til sommerseongen 2018.

Når det gjelder penger til alt som skal gjøres, så har vi sendt søknader om bidrag til en lang rekke av det vi håper er glade og rause givere. Samtidig forbereder vi velbegrunnede søknader til Riksantikvaren og håper på den helt nødvendige bistanden derfra.

Oppdatering fra verftet like før trykking:

Skadede partier av fyrgangene skjæres ut og nye sveises inn. Groptæringer i



Fra fyrdørken ser kjelfronten slik ut, etter at vi har åpnet styrbord luke til sotskapet. Vi ser endene på de 64 røkrørene, de fem loddrette radene til venstre er allerede brent ut. Vi kan ane en person på innsiden. Foto: Pål Gulbrandsen

kjelskall og ildkasser børes (slipes rene, fylles med sveis og slipes plane). Samtlige rør, både stagrør og røkrør, vil bli skiftet. Skummerør med skummetal-lerken, hjelpeføderør/sirkulasjonsrør og bunnblåserør blir også fornyet. Hoved-damprør til maskinen vil bli glødet.

På «Hansteen»s kjele blir fem stag-bolter under ildkassen skiftet, sprekker og groptæringer i ildkasse og kjeleskallets underside børes. I tillegg blir de øverste rekkene av røyk- og stagrør skiftet da disse har for mye korrosjon og tæring til å kunne passere inspeksjonen.

Jan Fredrik Andersen-Gott er formann i Norsk Veteranskibsklub.



Her har fotografen krøpet inn på kjelen. Vi ser fronten på ildkassa med avbrente røkrør. Øverst ser vi rytterne som stiver av toppen av ildkassa.

Foto: Pål Gulbrandsen

Flensburger Dampf Rundum 2017

Annethvert år er dette stevnet i Flensburg den store begivenheten for damp-entusiaster. Hit kommer dampere av alle størrelser, fra «Stettin» med maskinrom som gir katedralfølelse, til små sjalupper som drives av noe som ligner symaskiner. For å gi en bredest mulig dekning har Dampskibsposten i år sendt ut to reportere.

Første del

Tekst: Christian Fr. Wyller

Den tradisjonsrike dampskipsfestivalen gikk av stabelen i begynnelsen av juli – dessverre med liten norsk deltagelse denne gangen. Dampskibspostens utsendte medarbeider reiste med «Sandnes» fra Stavanger og fikk en flott tur. Nordsjøen, Skagerak og Kattegatt viste seg fra sin beste side med flat sjø og sol alle dager – og slik var det også under festivalen. Og selv om «Sandnes» har dieselmotor, ble Kystens Dronning vel mottatt på festivalen og fikk endatil prisen for vakreste skip. Det var vel fortjent selv om det var mange velstelte små og store fartøyer i havnen.

Men det er først og fremst dampskip festivalen handler om – og dem var det mange av. Først og fremst byens egen perle – passasjerdamperen «Alexandra». Den har fast plass nesten innerst i hav-

nen og går turer på fjorden hver eneste dag hele sommeren. Fra Fredrikssund i Danmark kom dampskipet «Skjelsør» som vi passerte på vei inn fjorden. Men for undertegnede var det de to gamle tyske isbryterne «Stettin» og «Wal» som gjorde størst inntrykk.

Die Dampfsebrecher «Stettin» er den største og flotteste av de to. Den ble bygget i 1933 i byen med samme navn (idag er byen polsk og heter Szczecin). Byen ligger ved utløpet av elven Oder som her danner et innlandshav som bare er forbundet med Østersjøen med en smal kanal ved byen Świnoujście (tysk: Swinemünde). Det var Industri- og handelskammeret i Stettin som var reder og formålet var naturligvis å sikre transport til og fra byen vinterstid. «Stettin» gikk i denne farten frem til krigens slutt.

Senere ble den overtatt av staten og fikk Hamburg som hjemmehavn. Her tjenestegjorde «Stettin» som isbryter i Elben, i Kiel-kanalen og også i Østersjøen. I 1981 ble skipet pensjonert og skulle hugges. Men i likhet med de fleste veteranskip, ble hun reddet av entusiaster. Det ble stiftet en venneforening for å bevare «Stettin» som teknisk kulturminne og det lyktes å få kjøpt skipet i 1982. Siden den gang har Hamburg fortsatt vært hjemmehavn og «Stettin» er fast deltager på festivalen i Flensburg. Det var en opplevelse å få reise med en skikkelig stor kulldamper og selv om det bare ble en kort tur på Flensburger Förde, fikk man et visst inntrykk av hvordan det må ha vært å være ombord i tjenesten.

Flensburg har imidlertid mer å by

på enn festivalen. Fra fjorden – på babord side når man seiler inn – ser man en staselig mursteinsbygning. Det er Marineschule Mürvik som er oppført i 1910. Frem til slutten av andre verdenskrig var dette offiserskole for den tyske marine og det var også marinehavn her. Havnen er nedlagt, men bygningene er igjen i bruk som offiserskole. Mürvik har dessuten en egen plass i historien om det tredje rikets siste dager. Etter Hitlers død og Berlins fall ble det forsøkt å opprettholde en tyskkontrollert enklave i Mürvik – noe som lyktes frem til 23. mai 1945. Da ble de gjenværende nazilederne – blant annet Karl Dönitz, Albert Speer og Alfred Jodl – arrestert.

Men DampfRundum er mer enn dampbåter. På kaiene var det andre kulturminner fra dampmaskinenes tid. Her



Kraft og ynde i forening, heter det i en gammel revyvisse. Her har vi begge deler, kraftige «Stettin» ruver over elegante «Schaarhörn». Foto: H. Wiesner



Slik så det ut langs kaiene under stevnet. Kan vi få til noe slikt her hjemme også?

Foto: Jan Welde

var det både en Damplokomobil som nærmest må betegnes som en kryssning mellom et lokomotiv og en bil, og likeledes en damptraktor. Og som på andre festivaler av samme type – et yrende folkeliv der store og små, unge og gamle, koste seg i solskinnet – selvfølgelig mit Bier und Wurst eller iskrem og kaffe. Det heter seg at Flensburger Brauerei har den beste pilsner i Tyskland og de taper den på gammeldagse flasker med porselens kork festet til en bøyle.

Flensburg er en koselig by med meget å se – også når det ikke er festival. Den ligger bare noen kilometer fra grensen mot Danmark og har tidligere (frem til 1864) vært dansk. Etter Versaillesfreden ble det i 1920 holdt folkeavstemning i området, og det var flertall for at byen skulle tilhøre Tyskland. Men Flensburg har et stort dansktalende mindretall som også driver egne kul-

turvirkomheter – blant annet skole og avis – flere ganger fikk vi høre i butikene eller ombord at *I må gerne tale dansk med mig*. Og det er litt enklere enn tysk! Så neste gang der er Dampf-Rundum i Flensburg bør norske fartøysvernere kjenne sin besøkelsestid – det blir garantert minnerikt.

Andre del

Tekst: Laila Andresen

For 13. gang ble det arrangert dampskipstreff i Flensburg, i år fra 7. til 9. juli. Som vanlig var havnen dekket av røyk og damp. Det er utrolig artig å nok en gang få anledning til å besøke et veteranskipstreff hvor stort sett alle de deltagende fartøyer fyres med kull.



Ingen tvil om at det fyres med kull. Vil miljøvernmyndighetene gripe inn, eller hjelper det å si at vi bruker økologisk kull? Foto: Laila Andresen

De store damperne «Alexandra» fra 1908, «Schaarnhörn» fra 1908, «Wal» fra 1938, «Stettin» fra 1933, «Bussard» fra 1905 og ikke minst (men minst blant de store) «Skjelskør» fra 1915 ruvet langs kaiene. I tillegg var det et titall små flotte mini «dampbåter» som trafikerte jevnlig rundt i havnen. Det var også noen flotte maskindrevne skip, og fra Norge kom det populære natttruteskipet «Sandnes». Skuta hadde med seg flotte musikere fra Norge som spilte og lagde stor stemning hver kveld ved land - et populært innslag for både lokalbefolkning og tilreisende.

Arrangøren hadde lagt opp et tett seilingsprogram for skipene. Hver dag var det halvannen times rundturer som ble utrolig godt mottatt blant publikum - fulle båter hele tiden. En fin måte for å formidle gammel maritim kulturhistorie. Dampfløyten fikk virkelig

prøvd seg - den ene kraftigere enn den andre! Og besøk i maskinen for å bivåne fyrbøterens «tøffe» hverdag var tydeligvis ett av høydepunktene ombord!

Sjøfartsmuseet i Flensburg ligger helt nede ved kaia. Her var det gratis adgang til mange flotte utstillinger av skipsmodeller og ikke minst små håndlagde minimaskiner, virkelig imponerende arbeider.

Dette damptreffet ble nok en gang en stor suksess, arrangørene var heldig med været og tusenvis av mennesker var innom skipene og alle aktivitetene på land. Neste gang det arrangeres er i 2019. Start reiseplanleggingen allerede nå! Før den tid kan vi anbefale det store veteranskipstreffet i Bergen neste år: Fjordsteam 2018. Kjenner vi bergenserne rett blir det et storslått arrangement.

Minneslippen

Norges mest moderne slipp finner vi nå i innlandet. Den gamle slippen i Minnevika er restaurert og utbygget, spesielt tilpasset en krevende kunde, hjuldamperen «Skibladner».

Tekst: Per Inge Høiberg. Foto: Åge Bjørnstad

Fartøyer trives best når de flyter og seiler, men en gang i blant må de på land for kontroll og reparasjon. Mjössamlingenes slipp på Minnesund - som den eneste gjenværende slippen i Mjøsa - har ansvaret for at alle de større fartøyene på innsjøen kan hales opp når det er behov for det. Og denne slippen har et helt spesielt ansvar for at «Skibladner» skal kunne slippsettes på den aller beste og mest skånsomme måten.

Det har vært slipp/bedding på Minne helt siden man begynte å bygge større fartøyer i Mjøsa. I 1840 ble Norges første jernskip - hjuldamperen «Jernbarden» - bygget her etter å ha blitt konstruert i Skottland. I 1947 ble det laget ny slipp på Minnesund. Selv om dampskipstrafikken hadde kulminert for lengst, var det stadig et behov for slippsetting. Det var passasjerbåter og lastebåter, bilferjene ble det stadig flere av, og tømmerselebåtene var i full aktivitet. Minneslippen

fungerte så godt som uendret fra 1947 til 2015 – bortsett fra skifte av vinsj i 1964 etter at girkassa eksploderte og en mann omkom.

De siste mange årene har vi observert at både slippers og skinnegang har blitt merket av tidens tann. En del slippers var morknet - uten bæreevne og feste for skinnesømmen. Skinnene var tæret av rust, spesielt i livet mellom bunnflate og kjørebane. Slippens fulle lengde er 170 m.

Restaureringa startet i 2015. Ny slippers (impregnert tre) ble innkjøpt fra Sverige, og et av våre medlemmer, ansatt i Bane-Nor, fant skinner med rett dimensjon og nesten uten slitasje på Lunner stasjon på Gjøvikbanen. Disse fikk vi gratis, men det måtte spesialtransport til. Railcom A/S fikk jobben med å skifte slippers og skinner. Lokale bedrifter bidro med å produsere chims med varierende dimensjoner i stål og eik. Alt ble målt opp og justert – i to omganger. Det ble



Akterenden ligger an på slippvogna. For sikkerhets skyld kontrollerer dykkere at plasseringen er riktig.

også skiftet flere hjul og ruller. Disse var originalt i støpejern og flere hadde fått bruddskader. Vi valgte å skifte det som var skadet til dreide hjul/ruller i stål. Jobben med å rehabilitere skinnegangen tok to år – det kunne bare arbeides om våren i perioden med lav vannstand i Mjøsa.

Slippsetting innebærer risikofaktorer, både for fartøy, mannskap og for selve slippet. Mjøssamlingene - som slippeier - tok en grundig vurdering av tidligere anvendte metoder/prosedyrer for opphaling, og fant at hensyn til sikkerhet for mannskaper og trygghet for fredede/vernede og andre fartøyer ikke var tilfredsstillende. Selv om det kun har vært en større ulykke på Minneslippen, fant vi at nye krav og forventninger måtte imøtekommes på en bedre måte enn tidligere. Vi ville nå eliminere kritisk behov for dykkere med kiler og slegger, mannskap i lett båter med ditto verktøy og stor klemfare, dessuten vanskelige lokale forhold. Mjøsa ender og Vorma starter i Minnestryken. Her er vanngjennom-

strømmingen vanligvis på 12.000 m³ pr. sekund med en fart på 4 – 6 knop. Rett nedenfor strømmen ligger Minnevik, ei gedigen bakevje med uberegnelig strøm. Vi trengte derfor et stort innslag av hell og lykke – samt mye tid og arbeid - for å få fartøyene på rett plass over vognene og holde dem i posisjon under opphalinga.

Vi har som sagt et stort ansvar for «Skibladner». Selv om hun nå har seilt på Mjøsa i 161 år, bør hun selvfølgelig tas vare på med de aller beste metoder. Båten er over 50 meter lang, men ganske smal, bortsett fra over skovlekassene der hun måler godt 11 meter. Konstruksjonen er sårbar for både horisontale og vertikale belastninger. Etter forliset i 1967 rapporterte Ankerløkken (som stod for reparasjonen) at fartøyet hadde bruddskade i kjølen, sannsynligvis oppstått under opphalinga på slippet. Dette er grunnen til at «Skibladner» nå tas opp med akterenden først. Vi fant det derfor nødvendig med et helt nytt oppstøttingssystem for å sikre den fredede hjuldamperen.



Nesten oppe. De to nederste støtteparene ble svingt ned mens «Skibladner» ble plassert i rett posisjon over de tre slippvognene. Etter at skovleboksene var kommet på innsiden ble de reist igjen.

Hydraulisk styrte støtter ble løsningen, 6 stykker i alt. De to øverst på vognene kan kjøres ut/inn mot skroget (akterskipet). De fire støttene nederst på vognene kan kjøres ut/inn samtidig som de kan legges ned i slippens lengderetning. Det er nødvendig for at skovleboxene kan passere støttene før disse reises og sikrer forskipet (topografien ved slippens krevde også dette). På denne måten kan skipet forhales inn mot støtter som kan justeres individuelt slik at fartøyet ligger på rett plass over slippvognene – uansett strøm og vind. Alle seks støtter styres trådløst fra en kontrollenhet med 200 meters rekkevidde slik at ansvarshavende kan stå om bord eller på land og styre støttene ved slippsettinga. De vertikale støttene avløser derfor bukter under skipet som belaster skrog/spant/bjelker i vertikal retning og risikoen for skader er nå minimal. Under prosjekteringa hadde vi uvurderlig hjelp av folk tilknyttet Oplandske Dampskibsselskap som bidro med å beregne støttenes plassering i forhold til

dampskipets mål og mest solide punkter.

Oppstøttingssystemet er overdimensjonert etter skjønn. Hver støtte kan trykke 35 tonn, og de har både automatisk og manuell låsing slik at eventuell skade eller sabotasje på et oljerør ikke påvirker støttens posisjon. Dessuten bruker anlegget biologisk olje i stedet for tradisjonell hydraulikkolje, så eventuelle utslipp i Minnevikla vil ikke forurense.

Vi valgte et lokalt mekanisk verksted til oppdraget – Gjersing AS på Minnesund. Dette firmaet hadde nødvendig kompetanse både på stålkonstruksjoner og hydraulikk og har tilhold bare en kilometer fra slippens - hvilket bidro til et meget godt samarbeid.

Restaureringa av Minneslippen har skjedd med midler fra Riksantikvaren, egne midler og med betydelig dugnadsinnsats fra medlemmer i Mjössamlingene.

Per Inge Høiberg er styreleder i Mjössamlingene og styremedlem i Norsk Forening for Fartøyvern.

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: Øyvind 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 skt49@online.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: Idyll fra annen pinsedagsturen fra Bergen, her ved anløp av Fedje. «Stord I» og «Atløy» har lagt til på østsiden, mens «Midthordland» gjør klar for å legge til på utsiden av «Vestgar».

Foto: Tor Arne Aasen / Samferdselsfoto

Bakside: Disse damene har en spesiell tilknytning til «Hestmanden». Det er kusinene Katrine (til venstre) og Marit Høvding. Deres fedre drev Høvding Skipsopphugging, som eide «Hestmanden» fra 1955. Sommeren 1958, mens skipet deltok i arbeidet med å heve en tysk u-båt utenfor Göteborg, var de med som ferierende småjenter. I sommer, da «Hestmanden» ble åpnet som krigsseilermuseum, bodde de på nytt om bord, og var med på den første turen, fra Bredalsholmen og inn til Kristiansand.

Foto: Arve Lindvig, Vest-Agder-Museet