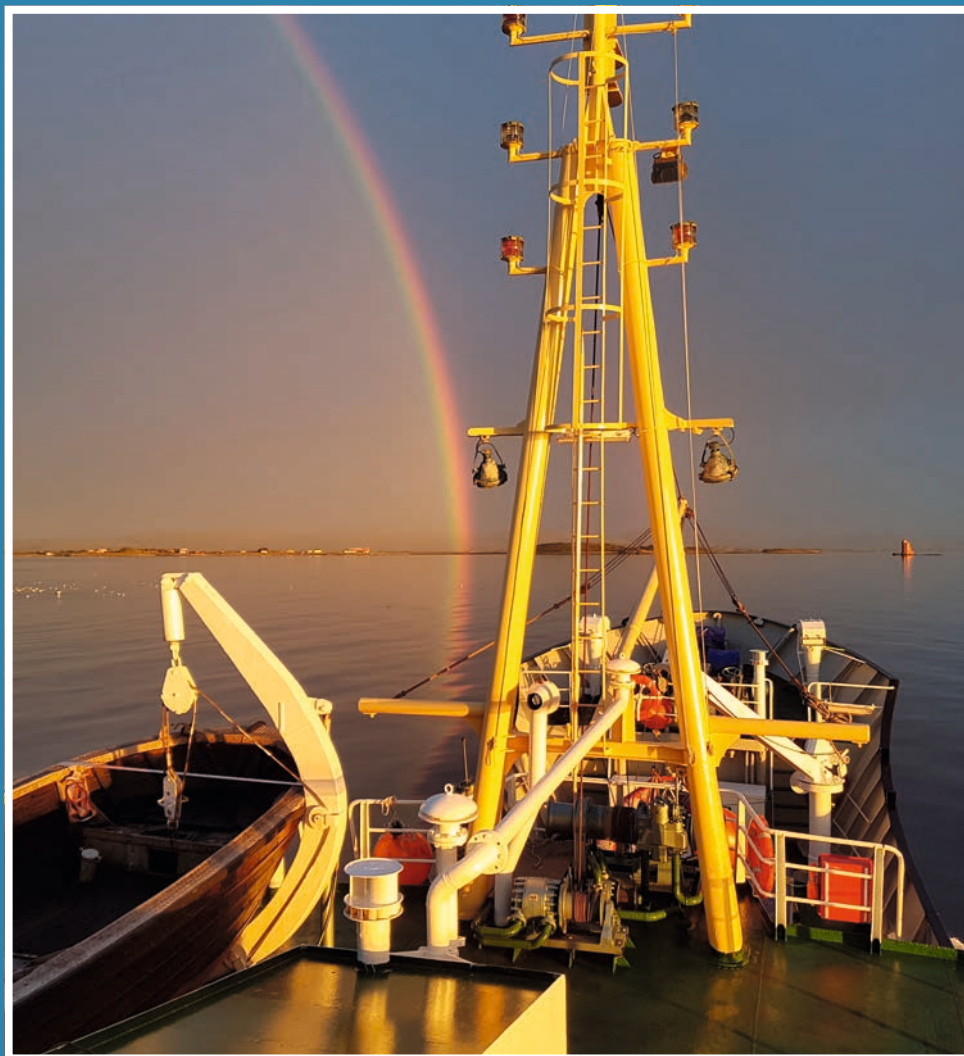


DAMPSKIBS

P O S T E N



TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 111 | 1/2018

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

18. april 2018

Opplag: 2600
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar





6



12



15



25

INNHold

- 4 Formannen har ordet
- 6 Antikvarisk vern
- 12 Nytt båtdekk på «Skogøy»
- 15 Verdensarv på Tinnsjøen
- 21 Fartøyvern og museum
- 25 Gentrifisering – en utfordring for fartøyvernet
- 31 Kysten rundt
- 35 Bestillerkompetanse
- 39 Minneord Nils W. Skulstad
- 40 «Skibladners» sikkerhetstyrings-system
- 42 «Turisten» i Haldenkanalen
- 44 Nytt om gamle kjeler
- 47 Foreningene bak bladet

Nytt år og nytt nummer av bladet vårt. Noen praktikere vil kanskje klage over at stoffet denne gang synes tørt og teoretisk. De kan ha rett, men vi må aldri glemme at det vi driver med er kulturminnevern. Da stilles det strenge krav til arbeidet vi gjør. Vi håper stoffet denne gang kan hjelpe oss til å etterleve disse kravene. God lesning.

Formannen har ordet

**Først et riktig godt nytt år til alle Dampskipspostens lesere!
Et nytt år med gleder og utfordringer.**

Tekst: Jan Fredrik Andersen-Gott, formann i Norsk Veteranskiptklub

Ja så har vi lagt nok et år bak oss. Det vil si at de båtene som vi i veteranskipsmiljøet skal ta vare på etter beste evne, har blitt nok et år eldre. Det har jo både sine utfordringer og sin sjarm. At alle vi entusiaster som på ulike vis bidrar til å ivareta båtene også har blitt et år eldre, er kanskje tydeligst en utfordring, selv om alle aldre har sin sjarm. Jeg skal ikke komme nærmere så mye mer inn på det her, men rekruttering av yngre hoder og hender til dette arbeidet, er et stadig tilbakevendende tema når jeg er rundt i miljøet. Jeg har merket meg som et svært positivt element i dette at de som er nybegynnere så å si uten unntak skryter av den varme inkluderingen de blir møtt med og viligheten hos de erfarne til å dele sine kunnskaper. Kanskje i blant endog til

overmål, da noen har brukt uttrykket «å bli overdynget med...»

Året bak oss har sin vane tro bydd på både gledelige og mindre gledelige begivenheter. La meg bruke plass til en av de virkelig gledelige, som var markeringen i Kristiansand 26. juni, av «Hestmanden» som flytende museum for krigsseilernes utrolige innsats under verdenskriger. Markeringen var en meget verdig milepæl i den restaureringsprosessen som startet med at ledelsen i Norsk Veteranskiptklub noe nær satte både hus og sine gode navn og rykter i pant for å kjøpe båten i 1979. Bilder fra den gang minner mest om et vrak og det er en utrolig innsats fra mange som gjør at båten nå kan seile for egen maskin, som det utrolige klenodium den er, både i norsk og i verdenssammenheng.

En stor glede for NVSK var at flere av «aktivistene» blant medlemmene fra 1979 var med på åpningsmarkeringen. En svært aktiv pådriver og støttespiller for «Hestmanden» gjennom mange år var krigsseileren Søren Brandsnes. Han var en av hedersgjestene på markeringen 26. juni. Jeg hadde en hyggelig prat med ham under markeringen og jeg ga da uttrykk for håp om at myndighetene ville være seg sitt ansvar bevisst om lovet støtte, slik at båten kunne seile og drive formidling som forutsatt. Hans svar som var med mild røst, men kanskje ikke uten en brodd etter selvopplevde skuffelser, lød omtrent som dette: «..... ja la oss da inderlig håpe det, selv om vi jo vet at det myndighetene lover i kriser og ved festlige anledninger, ikke alltid er like forpliktende, og i alle fall ikke for deres etterfølgere.... ». Hedersmannen Søren Brandsnes gikk dessverre bort 2. november 2017 etter å ha fylt 97 år den 19. oktober.

En sak som møter oss først i 2019, men som vi må bruke 2018 på å finne ut av og forberede oss på, er en konsekvens av regionreformen. En av funksjonene som foreslås flyttet ut til de nye og større regionenes folkevalgte organer, er dagens økonomiske tildelinger fra Riksantikvaren. Vi har jo nå Riksantikvaren som både uvurderlig faglig kunnskapsbase og uunnværlig økonomisk bidragsyter.

Stortingets ønske er at Riksantikvaren nå skal bli et mer rendyrket direktorat, mens penger til fartøyvern skal fordeles til de nye regionene hvor vedtak om innvilgning eller ikke av søknader om støtte til veteranbåter, skal avgjøres av de nye folkevalgte organene. Det er slik det allerede fungerer (og ikke fun-

gerer) for støtte til for eksempel vernede bygninger. Regjeringen har i sin innstilling til Stortinget gitt klart uttrykk for at denne endringen bør bidra til redusert byråkrati og økt effektivitet. Samtidig legges det til grunn at de nye folkevalgte regionene har tilstrekkelig med både kompetanse og kapasitet. Hvorvidt nyordningen vil bli en fordel eller ulempe for veteranskipsmiljøet er det for tidlig å si noe om. Det er da også åpenbart fortsatt mange uavklarte spørsmål om både prinsipielle og praktiske utforminger av den nye modellen. En ringerunde til noen «gamle kjente» i noen av fylkene som skal bli de nye regionene, med spørsmål om deres syn, ga lite avklaring i så måte, bortsett fra at det var store ulikheter. Et sted var svaret at »vi er klar til å ta en fast folkevalgt styring på pengebruken også til dette», noen svarte nærmest «hæ, kan du gjenta spørsmålet», mens flere sa de hadde hørt rykter om det, men hadde nå viktigere ting å diskutere, som hva regionen skulle hete. Et svar fra en på Stortinget var at det nå var lenge siden dette ble behandlet der, slik at det beste var å lese dokumentene og følge med på de aktuelle departementenes praktiske iverksetting. Dette var trolig et fornuftig råd og NVSK har derfor besluttet å avsette kompetanse og kapasitet til å nøste opp i saken og forberede oss best mulig på det som kommer. For NVSKs del synes det ennå ikke klart om vi skal tilhøre Region Viken eller Region Oslo og under hvilken etat/avdeling. Siden dette er en sak som berører hele veteranskipsmiljøet, vil vi orientere både i Dampskipsposten og andre fora om det vi finner ut.

Antikvarisk vern

Hva er hensikten med fartøyvernarbeidet vårt? For de fleste er det er noe mer enn en hobby, det en form for frivillig arbeid som gir oss stor tilfredsstillelse, vi føler at vi bidrar til å ta vare på en del av nasjonens historie. Hvilke antikvariske retningslinjer må vi da følge for at vi kan bevare, ikke redusere fartøyenes verdi som kulturminner?

Tekst: Morten Hesthammer

Fartøyvern er en disiplin hvor vi tar vare på kulturminner. Ifølge kulturminneloven er et kulturminne alle spor etter menneskelig aktivitet i vårt fysiske miljø. I prinsippet betyr det at alle fartøy er kulturminner. Allikevel snakker vi normalt ikke om alt som kulturminner, men kun de gjenstandene som Riksantikvaren gir en viss status. Enhver kan påberope seg å ha kulturminner, men i Norge har Riksantikvaren myndighet til å verne eller frede fartøy. Jeg kan hevde at mitt fartøy er verneverdig uten Riksantikvarens velsignelse, men det har da altså ikke samme statusen i Norge uten at Riksantikvaren gir det status som «vernet skip», eller «fredet skip».

Normalt må fartøyeieren søke Riksantikvaren for at fartøyet skal få statu-

sen «vernet skip», og dersom Riksantikvarens folk mener fartøyet og eier er gode kandidater, så signeres en avtale mellom Riksantikvar og fartøyeier. Ut fra de fartøyene som er vernet har Riksantikvaren plukket ut noen fartøy som er av særlig kulturhistorisk verdi og gitt dem statusen «fredet skip». Det er hakket kvassere enn «vernet skip», og gir disse fartøyene noen fortrinn til støtte fra Riksantikvaren, men får også noen strengere krav å forholde seg til fra Riksantikvaren.

Fra 1980-tallet, da fartøyvern blei satt i system, og fram til i dag har det skjedd en del. Systemet har blitt mer rigid, men dermed også mer forutsigbart. Vi legger selvsagt også merke til at midlene til fordeling på fartøyene har økt glede- lig mye, men også at behovene er mye



«Stord I» etter brannen i mai 1987. Kan dette være noe å restaurere?
Foto: Alf-Johan Kristiansen

større enn de midlene som er tilgjengelig. På 1980-tallet var det helt vanlig å restaurere fartøyet tilbake til slik det var ved den første sjøsettingen, altså til sin opprinnelige form. Fartøy som hadde forandret seg fra å være seilfartøy til å bli motoriserte fraktefartøy blei gjerne revet fra hverandre og brakt tilbake til opprinnelsen slik de nye eierne så det for seg. Selv om man var dyktig til å finne fram eldre dokumentasjon må det nødvendigvis ha blitt en del synsing og gjetting, og ikke minst tilpasning til den nye driften man så for seg. For de fleste så for seg at fartøyet skulle brukes til turisme eller til et skoleopplegg med vanskeligstilte ungdommer/skoleungdommer.

I dag lar man dokumentasjonen være enda mer styrende enn tidligere. Selvsagt er det enklest å finne god doku-

mentasjon for den seneste driftsperioden, og da blir gjerne fartøyet satt i stand til denne siste perioden i fartøyet liv. Helt låst til denne trenden er man ikke, da eierens ønsker og planer selvsagt teller mye i sammenhengen. For å få status som «vernet skip» kan vi lese på Riksantikvaren sine hjemmesider at fartøyet må oppfylle Riksantikvaren sine vilkår som er:

- Fartøyet sin verneverdi vurderes i lys av type, funksjon og tilstand.
- Fartøyet skal ha ei lokal forankring og være offentlig tilgjengelig
- Fartøyet skal ha allmenn interesse
- Fartøyet skal ha en bærekraftig organisasjon rundt seg, (lag, forening etc.)
- Fartøyet skal ha en realistisk økonomisk mulighet til å bli i sett i stand.



Restaurering var mulig. Slik så salongen på «Stord I» ut i 2014. Både denne skuta og de tre på neste side hadde antagelig for lengst vært hugget om ikke entusiaster hadde villet noe annet. Foto: Christen Bacher Røed

Hvor strengt Riksantikvaren prioriterer i forhold til disse vilkårene har jeg ingen formening om. Det punktet som veier tyngst er nok det første punktet, det viser både praksis og denne setningen som er den første vi finner på Riksantikvarens hjemmeside:

Det statlege ansvaret og engasjementet for fartøyvernet er først og fremst å ta vare på eit utval fartøy som er representative for den norske, maritime kulturarven.

Pr. i dag er det noe mer enn 210 fartøy som har fått statusen «vernet eller fredet skip».

Hvorfor verne / frede?

Det er mange kriterier som gjør at et fartøy er interessant å tas vare på «for evigheten». Eller er det i mange tilfeller kun snakk om livstidsforlengelse? Både dem som tar vare på og de bevilgende

myndighetene legger noen kriterier til grunn for sin tanke om å ta vare på fartøyet, og de nevnte punktene under er gjerne bare noen få eksempler.

- Bygghistorisk verdi
- Byggteknisk – historisk verdi
- Arkitekturhistorisk verdi
- Samfunnshistorisk verdi
- Sosialhistorisk verdi
- Personhistorisk verdi
- Fartøyhistorisk verdi
- Opplevelsesverdi
- Symbolverdi

Antikvariske prinsipp

For oss som tar vare på et fartøy er prinsippene enkle og er i utgangspunktet enkle å følge. Når vi har bestemt oss for å ta vare på et fartøy innenfor et spesielt år, eller en konkret periode, skal vi være tro mot denne perioden og bruke den samme type materialer, arbeidsteknik-



«Atløy», «Granvin» og «Oster» i østerled sommeren 2007, her ved anløp av Oscarsborg. Tre søstre fra Vestlandet, alle antikvarisk restaurert fra noe ulike utgangspunkt. Foto: Harald Sætre

ker, overflatebehandling og annet som var brukt om bord i fartøyet på denne tiden. Fartøyet skal være et tidsbilde fra akkurat den tida vi har bestemt og uttalt overfor Riksantikvaren. Når vi får besøkende om bord skal de altså kunne være sikre på at fartøyet ser autentisk ut, og at vi ikke driver med historieforfalskning. I utgangspunktet gjelder det både ved istandsetting og vedlikehold, i byssa, maskinen og på brua. Greit, men er det så enkelt? Kan vi seile og navigere uten kartplotter, GPS og annen elektronikk?

Interessekonflikter og andre vanskeligheter

Men altså, det var disse antikvariske prinsippene da. De er enkle og greie, men det er nødvendigvis ikke så enkelt å få til i praksis bestandig. For å ha råd til å holde fartøyene i live er de fleste avhengige av å ha en drift. Ikke bare

avhengige økonomisk, for uten driften ville mange heller ikke funnet det interessant å ta vare på fartøyet. Fartøyene som er verna og freda har gjerne hatt et liv som passasjerfartøy eller ferje, men like ofte fiske, frakt, sleping osv. De sistnevnte fartøytypene er i utgangspunktet ikke egnet til passasjerbefordring, men for å skaffe penger til å holde fartøyet legger mange om driften. Det betyr at andre krav fra Sjøfartsmyndighetene blir aktivisert for å opprettholde sikkerheten for passasjerer og mannskap. Vi må som regel gjøre noen forandringer eller tilføyelser om bord. Skal vi servere mat om bord må vi gjerne også forholde oss til Mattilsynet. Enkle og gode intensjoner følges da opp av hardtslående krav og bestemmelser. Deler av fartøyet må gjerne gjøres om. Det enkle er ikke godt nok lengre. På Riksantikvaren sine hjemmesider kan vi lese:

Dersom pålegg fra Sjøfartsdirektoratet eller andre instanser kommer i konflikt med Riksantikvaren sine retningslinjer, så skal slike pålegg allikevel ikke etterkommes uten Riksantikvaren sitt samtykke. Fartøyeier skal søke om dispensasjon og om ikke det lykkes skal eier sammen med Riksantikvaren finne løsninger som ikke reduserer fartøyet sin verdi som kulturminne. Når vi har fått vårt fartøy vernet eller fredet har vi samtykket i at fartøyet som kulturminne er viktigere enn driften.

En viktig del av fartøyvernet er dokumentasjon. Dokumentasjonen bør ligge til grunn for valg av tidsperioden vi ønsker å beholde fartøyet i. Dokumentasjonen ligger også til grunn for Riksantikvaren sine grunner til å gi fartøyet

status som «Vernet eller fredet skip». Det vil alltid finnes huller i dokumentasjonen, og ved restaureringer vil slike huller gjøre at vi må synse og ta noen valg basert på tidligere erfaringer. Her er det fort gjort å bomme på virkeligheten og komme opp med løsninger som aldri før har vært på nettopp dette fartøyet. Da er det godt å ha Riksantikvaren sine erfarne konsulenter å rådføre seg med.

Kanskje har vi klart å skaffe nøyaktig dokumentasjon på ting som skal til for å tilbakeføre deler om bord, men det viser seg av og til at det er vanskelig og gjerne også umulig å skaffe tilsvarende vare i dag. Enkle ting som skruer med spor i stedet for stjernespor eller torx er for mange vanskelig å få tak i. Blyrør,



Ikke alle våre verneverdige fartøyer er restaurert. «Gamle Oksøy» ble tatt ut av tjeneste i Fyrvesenet i 1997 og er ikke endret siden den gang. Eies nå av Lindesnes fyrmuseum og driftes av en venneforening. Bildet er tatt under 5-års klassing i Thyborøn i august 2017. Foto: Odd Nordahl-Hansen

blymønje, pegamoid, topp til semidieselen osv. er ute av markedet og gjør fartøyvernet tyngre å gjennomføre, og ikke minst dyrere. Flere og flere ting må spesiallages, og enkelte ting lar seg ikke engang lage lengre. Så var det kanskje ikke så enkelt allikevel

Kompetanse

Vi lever i en tid hvor kompetansen er stor og hvor fokus rettes inn mot framtida. Tida som sjøfartsnasjon er over, ferjer, fraktestartøy og fjordabåter er en saga blott, eller ser ut til å bli det ganske snart. Småskipsverft legges ned. Derfor er det ikke merkelig at kompetansen med å drive, vedlikeholde og restaurere fartøy skrumper inn. Det er for eksempel færre folk i dag som kan drive og vedlikeholde et fartøy fra 1947 enn det var i 1947. Enn så lenge finnes det allikevel folk i miljøet som kan dekke de fleste behov fordi de har hengt med lenge og hatt interessen for faget. Allikevel forvitrer kompetanse og viten om hva som var gjengs i 1947. Det er utrolig lett å trå over tidsgrenser og ty til «nymotens» metoder. Kanskje vet vi ikke engang hva som er nymotens og hva som er de tidsriktige metodene. Vi skal ha en del innsikt for å vite når ting kom på markedet og blei tatt i bruk. Kan vi stole på at informanten husker korrekt? Her er det mange fallgruver å trække i.

Fartøyvernets natur

I praksis er det naturstridig å bevare et flytende fartøy for evigheten. Naturen jobber døgnet rundt for å bringe fartøyet tilbake til naturen. Stålet oksyderer, rusten og faller fra hverandre

straks malingen flasser av, mens treverket suger til seg fuktighet og legger seg åpen for råtesoppen. Fartøyvernerne, som har det som hobby eller jobb, å ta vare på fartøyet for evigheten har påtatt seg en vanskelig oppgave. Fartøyet var sannsynligvis i dårlig stand allerede ved anskaffelsen, og blei kanskje restaurert da. Etter hvert som årene går må stadig nye deler, eller like ofte de samme delene, skiftes ut. De autentiske delene blir færre og færre, men vi opplever allikevel at det er det samme fartøyet. Vi kan godt si at autensiteten forringes og at kildeverdien går ned. Fartøyene er for store for et museums magasin, og til å holdes slik at forfallet skjer svært sakte. Til tross for godt vedlikehold vil tilstanden gå nedover, men samtidig er fartøyvern så mye mer enn å vise fram en gjenstand.

Et fartøy som er satt på museum vil aldri kunne gi oss opplevelsen av å seile, legge til kai, vise oss hvordan de brukes i sitt naturlige element. Eller tenk bare på den opplevelsen det er å komme på Fjordsteam, Kystentevnet, Gaffelriggs-eminaret eller andre slike begivenheter, og få oppleve en hel samling eldre fartøy i bruk eller i havnemiljøet. Fantastisk! For å opprettholde kildeverdien må vi dokumentere best mulig, skifte deler og gjerne restaurere. Slik opprettholder vi formidlingsverdien, bruksverdien, opplevelsesverdien, altså verdien som kulturminne. Det har vi grunn til å være stolte av.

Morten Hesthammer er formann i Norsk Forening for Fartøyvern og nestleder ved fartøyvernavdelinga ved Hardanger Fartøyvernssenter.

Nytt båtdekk på «Skogøy»

MS «Skogøy» ble bygget ved Drammen slip og verksted i 1953. «Skogøy» er 499 tonn og 50 meter lang. Motoren er en 1200 hk Nohab Polar. Skuta kunne ta 350 passasjerer i «liten kystfart». Frem til 1983 gikk hun i trafikk mellom Narvik og Svolvær. Etter mange år i Sverige kom hun i 2011 tilbake til sin hjemby. Her blir «Skogøy» nå restaurert etter antikvariske prinsipper.

Tekst: Viggo Kristensen Foto: Skogøys venner

Den 11. september 2017 er en merkedag i «Skogøy»s historie. Da begynte arbeidet med å legge nytt båtdekk. Omlag 180 kvadratmeter med nytt dekk skulle nå legges. Vi hadde inngått avtale med Nordnorsk Fartøyvernsenter i Gratangen og Hardanger Fartøyvernsenter i Norheimsund. Disse skulle være faglig ansvarlig for gjennomføringen av arbeidet. Morten Hesthammer fra Hardanger Fartøyvernsenter har lang erfaring med dekkslagging. Det samme har Endre Lund fra Gratangen.

Dugnadsgjengen om bord hadde revet det gamle båtdekket. Bærebjelkene ble deretter sandblåst og primet. Alt var nå klart for å legge det nye dekket. Vi hadde noe manglende dokumentasjon

av det gamle dekket. Særlig var våre to båtbyggere interessert i å se hvordan dekksplankene var lagt rundt luftelyrer, lasteluke og hvordan dekksplankene var føyd inn i randplanken. Vi hadde ikke vært nøye med å fotografere og dokumentere de enkelte detaljene på det gamle dekket. Imidlertid fant vi tilsvarende løsninger på andre deler av båtens dekk. Våre båtbyggers lange erfaring kom nå godt med og de fant løsning på alle utfordringer.

Dekksplankene ble finansiert av Statskog/Nordland Fylkeskommune og Riksantikvaren. Trevirket ble hentet i furuskogene i Skjomen ved Narvik og fra Saltdalen sør for Bodø. Saging og dimensjonering av dekksplankene var bestilt hos et lokalt sagbruk. Dette



Et solidt telt gir gode arbeidsforhold under dekkleggningen. Her diskuterer Håvard Gabrielsen, Morten Hesthammer og Martin Skårstad (fra venstre mot høyre) utførelsen. Morten kommer fra Hardanger Fartøyvernssenter, de to andre fra M/S Skogøys venner.

sagbruket hadde i lang tid levert dekksp plank til Nordnorsk Fartøyvernssenter i Gratangen. Nordnorsk Fartøyvernssenter hadde levert kravspesifikasjoner til dekksp plankene. Men likevel måtte nesten halvparten av plankene vrakes etter nøyere gjennomgang av fagfolkene fra fartøyvernssentrene. Vi måtte etter hvert bestille plank fra Røros. Her fikk vi dekksp planker som tilfredstilte alle krav.

Arbeidet begynte med randplanken. Det er den planken som ligger helt inn til rennesteinen. Deretter begynte man å legge plank for plank inn mot midten av dekket. Det måtte til stadighet måles under leggingen slik at det ble samme bredde på alle plankene.

Våre egne dugnadskarere jobbet godt sammen med båtbyggerne. Dugnadskarere boret hull, satte bolten i og skrudde planken fast til dekksp bjelken etter at båtbyggerne hadde tilpasset plankene.

Alt i alt over 1 600 bolter skulle på plass. Martin og Håvard gjorde en stor innsats. Våre andre dugnadskarere la opp strøm og monterte lys, de staget opp presenningen, ryddet og holdt orden. Knut, Eliot, Arild, Bjørn og Lubi sto på. Totalt ble det brukt ca 1 600 timer på å legge dekket, fordelt på ca 600 timer fra fartøyvernssentrene og resten i form av dugnadstimer. Vi hadde ikke bare dugnadsp folk om bord. Ubudne gjester så sitt snitt til å snike seg om bord og stjele verktøy. Både verktøy som tilhører «Skogøy» og verktøy som tilhørte båtbyggerne ble stjålet.

Våre båtbyggere jobbet i 14 dager. Deretter hadde de en uke fri. Samtidig som dekkleggningen pågikk, jobbet kveldsskiftet med å montere nye koøyer. Dette er en møysommelig jobb. Hullene på våre nye koøyer stemmer ikke overens med hullene på de gamle. Der-



Slik skal karpuner (treplugger) settes i borehullene. Endre Lund fra Gratangen Fartøyvernssenter forklarer for Knut Karstad og Håvar Gabrielsen fra Skogøys venner.

med må de gamle sveises igjen og nye huller bores! Men arbeidet går fremover og innen sommeren håper vi alle køyer er på plass.

I midten av november var dekkleggingen ferdig. Det ble behørig feiret med middag og kaffe og kaker om bord. Æresgjest var 102 år gamle Anton Aspevik. Han var båtsmann om bord i «Skogøy» og var med og hentet nybygget i 1953. Noen uker senere ble det arrangert kurs om bord. Tema var vedikehold av tredekk og instruktørene kom fra Fartøyvernssenteret i Gratangen. 10 mann deltok på kurset.

Til våren, i april en gang, skal dekket drives. Da kommer Morten Hesthammer og Endre Lund om bord igjen. Før vi begynner å drive skal vi plugge igjen de 1 600 hullene med karpuner

(treplugger). Deretter skal rekkverk og dekksutstyr på plass. Til sommeren regner vi med at båtdekket skal være slik det var da båten ankom Narvik i 1953. Et stort steg på veien mot ferdig restaurering er da tatt. Men det går nok enda noen år før vi er ferdig med restaureringen og kan kaste loss og sette kurs mot Lofoten slik hun gjorde i gamle dager!

Mer informasjon om «Skogøy» og dekkleggingen finnes på hjemmesiden Skogøysvenner.no og på våre Facebooksider.

Viggo Kristensen er født i 1954. Han er fra Narvik, bosatt i Tromsø hvor han er universitetslektor. Sekretær i Skogøys venner og medlem av valgkomiteen i Norsk Forening for Fartøyvern.

Verdensarv på Tinnsjøen

«Buss for tog» er et utskjelt begrep. Da er det mer ærbødighet over en betegnelse som «båt for tog». Det kan vi kalle den tidligere trafikken på Tinnsjøen i Telemark, og den gir assosiasjoner til industrireising, nasjonsbygging og moderne tider. Her finner vi nemlig to jernbaneferger. De er ikke bare en del av Norges, men nå også av hele verdens kulturarv.

Tekst: Alexander Ytteborg

Rjukan – Notodden Industriarv

Det nasjonale fartøyvernet er kommet på UNESCOs verdensarvliste. I 2015 ble Rjukan – Notodden Industriarv innskrevet på UNESCOs verdensarvliste over områder eller objekter som er av uerstattelig kultur- og/eller naturverdi. Innskrivingen representerer en enestående tilvekst innenfor industriminnevernet på UNESCOs verdensarvliste, og står ifølge UNESCO frem som et eksempel på «gjennomgripende samfunnsendringer» og «en viktig tilvekst for menneskeheten på vitenskapens og ingeniørkunstens områder». Den kjennetegner det som historisk kalles *den andre industrielle revolusjon* der vann ble omformet til elektrisk kraft, og der energien ble brukt til produksjon av kunstgjødsel for

å sikre verdens matvareproduksjon. *Den første industrielle revolusjon* var basert på kullkraft, representert på verdensarvlisten ved f.eks. tekstilindustriestedet Saltaire i England, Humberstone and Santa Laura Salpetre Works i Chile og vår egen verdensarv - Bergstaden Røros med Circumferencen.

Det er et stort kulturminneområde i Telemark som kom gjennom nåløyet hos UNESCOs verdensarvkomité i 2015. Inkludert buffersonen med internasjonal viktig industrihistorie og komplekse kulturminner dekker området nesten fire hundre kvadratkilometer – fra Møsvatn på Hardangervidda (Vinje) til Heddalsvatnet (Notodden), en strekning på over ni mil.

Rjukan – Notodden Industriarv er



«Ammonia» slippsett for sandblåsing og bunnstoffing. Foto: Birger Nilsen

Norsk Hydros historie, i pionerfasen på Notodden og i storskalaproduksjonen på Rjukan. Grunnlaget for å bli ført på verdensarvlisten finner vi i de fire tematiske komponentene vannkraft, industri, company town (bysamfunn) og transportsystem. I den siste komponenten finner vi altså de to fredete jernbanefergene på Tinnsjøen – DF «Ammonia» og MF «Storegut», samt slippet på Tinnoset.

Jernbanefergene på Tinnsjøen er av særlig kulturhistorisk verdi. De har høyeste nasjonale verneverdi, og er til nå **de eneste fartøyer i verden** som er innskrevet på UNESCOs verdensarvliste. Dermed har de en unik posisjon både nasjonalt og internasjonalt – et ansvar som særlige forplikter Norge som statspart. Fartøyene skal – i likhet med de øvrige innskrevne signifikante objekter - ha en formell beskyttelse og et særlig forvaltningsfokus, og de skal være et eksempel på «den beste praksis innenfor natur- og kulturminneforvalt-

ning» - et uttalt mål fra Regjeringen i Stortingsproposisjon 35 – «Framtid med fotfeste».

Tinnsjøfergenes historie

Fergene på Tinnsjøen representerer en helt unik utvikling og satsing på jernbaneferger som transportmiddel. Restene av slepefergen «Tinnsjø» ligger i dag under gamle fyllmasser ved en tidligere strand på Mæl (fergestedet 15 km øst for Rjukan) mens D/F «Hydro» fra 1914 ble senket under sabotasjeaksjonen i 1944 og ligger på bunnen av Tinnsjøen (den er dog innskrevet som et signifikant objekt på verdensarvlisten). «Rjukanfoss» fra 1909 ble hugget opp på Mæl i 1969.

Dampdrevne «Ammonia» fra 1929 og dieseldrevne «Storegut» fra 1956 er noen av de siste gjenværende store jernbaneferger i Norden og er de siste av 21 fartøyer bygget for passasjer- og gods-transport på Tinnsjøen. Fergene dokumenterer også utviklingen av norsk



Her blir vognene trukket på land på Tinnoset. Dette og de to følgende bildene er tatt av Alexander Ytteborg under en seiling i 2009 i forbindelse med Tinnosbanen/Rjukanbanens 100 årsjubileum.

skipsbyggingskunst. De er intakte kulturminner som gir oss kunnskap om fremveksten av et enestående fergesystem med jernbaneferger og representere både industrihistorie, transportutvikling og krigshistorie, og oppbyggingen av det moderne Norge.

«Ammonia»

«Ammonia» er bygget i stål av A/S Moss Verft og Dokk. Den er 230,6 fot lang, 35,2 fot bred og stikker 12,8 fot dypt. Den har en brutto tonnasje på 929,34 tonn, nettotonnasjen er 339,14 tonn. Sporlengde er 120 m som gir plass til 16-17 jernbanevogner. Last på dekk 630 tonn. Den kunne samtidig føre 150 passasjerer, men har sitteplass til 250 passasjerer i salongene. Til framdrift har den 2 stk trippel exp. dampmaskiner, hver på 450 hk. Den har to kjeler, opprinnelig kullfyrte, ombygget til oljefyring 1 1951.

«Ammonia» ble Hydros hovedferge med salong for 1. og 2. plass under

dekk, 1. plass om styrbord og 2. plass om babord. Fergen ble regnet som et mesterverk når det gjaldt innredning og utførelse. Båten er i dag én av to bevarte propelldrevne damp-jernbaneferger i verden, den andre ligger i Wolgast i Øst-Tyskland, er bygget i 1890 og fikk navnet DF «Stralsund» til dåpen. Ytterligere to dampdrevne jernbaneferger er bevart i Paraguay, men dette hjuldampere – fremdrift ved hjelp av skovhjul.

Status 2018

«Ammonia» hadde sin siste (prøve)seiling i 2011. Kjelen ble fyrte opp en siste gang litt senere samme år, men da lå båten ved kai. Kjelen er kontrollert i 2016/17, og er dokumentert i relativt god stand. Det må sveises sprekker i begge fyrganger, og tæringsskader i røykkasse på babord kjele må utbedres før en eventuell godkjenning. Alle pakninger på rørene må gjennomgås, samt alle sikkerhetsventiler etterkontrolleres.



«Storegut» som ro-ro skip. Her med blandet last, ikke bare jernbanevogner som tidligere.

Det må gjennomføres kjelerevisjon på begge kjeler for ny sertifisering. Tids-horisonten på ferdigstilling er av DF «Ammonias» maskineri er foreløpig i det blå.

Fergen har gjennomgått et stort sandblåsningsprogram i 2016 og 2017. Etter slippsetting er skroget sandblåst utvendig til dekkshus. Status på skroget er tilfredsstillende utvendig, men det er dessverre store korrosjonsskader innvendig, inkludert ved kullbaksene nær de mer moderne dieseltankene. I 2017 ble kjettingkasse, forpeak og innside av skansekleddning sandblåst, behov for store stålarbeider er avdekket i både for- og akterpeak. Det er bevilgninger penger til sandblåsing av hoveddekk og dekkshus i 2018, men det er også et stort behov for å utbedre korrosjonsskader ved dragere til hoveddekk, som igjen skaper fuktutfordringer i salong- og mannskapsavdelinger.

«Ammonia» er et unikt stykke kulturhistorie som på lenger sikt bør

komme i fart i verdensarven. Det er imidlertid forbundet med store bevilgningsbehov for å nå dette målet, og utfordringene knyttet til sertifiseringsregimet gjør at tidspunktet for en slik drøm foreløpig er usikkert. «Ammonia» formidles derfor nå som flytende kulturminne ved kai.

«Storegut»

«Storegut» er bygget i stål av Glommens Mek. Verksted på fergeslippen på Tinnoset i 1956 som verftets byggenummer 150. Fergen er Nordens største innlandsfartøy og har en lengde på 82,11 meter, er 11,31 meter bred og stikker 3,75 meter dypt. Den er 1119 brutto registertonn. Sporlengde er 156 m som gir plass til 19 jernbanevogner. Største last på dekk er 800 tonn. «Storegut» kunne i tillegg føre 400 passasjerer, noe som i 1956 kunne måle seg med datidens hurtigruteskip. Til framdrift har den 3 stk. 4-takts dieselmotorer fra Motoren Werke Mannheim



«Storegut» i fint driv over Tinnsjøen.

(MWM), hver på 750 hk. Som et av de aller første fartøy i Norge fikk fergen også to elektriske baugpropeller som lettet manøvrering ved anløp betydelig.

«Storegut» ble selskapets hovedferge, med salonger både under jernbanedekket og i et eget salongdekk over jernbanedekket. Lugarkapasiteten for mannskapet var tilstrekkelig for døgnkontinuerlig drift med tre skift, som på et fartøy i utenriksfart.

Status 2018

«Storegut» har siden 2015 vært sertifisert og godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Prosessen til seilende skip har vært omfattende og tidkrevende. Fergen mistet sine passasjersertifikater på begynnelsen av 2000-tallet, og seilte siden som lastefartøy, men med passasjerer på enkeltstående dispensasjoner fra direktoratet. Det var derfor en formidabel glede da båten endelig kunne ta med reisende permanent etter alle disse årene. Fra sommeren 2017 fikk fergen utvidet

sertifikatene fra 99 til 249 passasjerer, og er nå ISM-sertifisert. I 2018 er det meningen at ro-ro-funksjonen også skal være operativ slik at man kan formidle fartøyet som kombinert laste- og passasjerfartøy. Dersom Tinnosbanen igjen blir kjørbare med tog er drømmen å frakte jernbanemateriell fra Notodden og like til Rjukan i formidlingsøyemed, gjerne også for å vise hvordan skifting av jernbanevogner forgikk om bord i båten like til nedleggelsen i 1991.

«Storegut» har gjennomgått store istandsettingsprogrammer mot sertifisering. Brodekket er sandblåst og istandsatt for omfattende rustskader i 2015/16. 1. klasse salongen er sandblåst i 2015 og 2016 og istandsatt i 2017. Videre har styrbord hovedmotor gjennomgått full hovedrevisjon i 2017, det samme gjelder babord hjelpemotor. Babord hovedmotor vil tilsvarende få en hovedrevisjon i 2018. Skroget er i god stand, men sandblåsing av hoveddekk bør prioriteres de nærmeste år.



Overhaling av styrbord hovedmotor på «Storegut». Foto: Tommy Leikanrud

Arbeidene om bord på «Ammonia» og «Storegut» er utført av Hardanger fartøyvernssenter og Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter. Flere lokale entreprenører har også vært engasjert ved disse store arbeidene.

Slippen på Tinnoset

Begge fergene er avhengig av slippen på Tinnoset. For tiden er det spesielt «Storegut» som er avhengig av å komme jevnlig på land for besiktigelse av skipskontrollen. Slipplanlegget på Tinnoset har hatt i mange år hatt et omfattende vedlikeholdsbehov, og gjennomgår i 2017 og 2018 et stort istandsettingsprogram. Slippen er helt avgjørende for fergetrafikken på Tinnsjøen – dersom landsetting fartøyene ikke gjennomføres trekkes fartstiltelsene fra sjøfartsdirektoratet. For «Storegut» er dette kritisk i 2018. Slik det tegner nå blir ikke slippen ferdig til sesongens seilinger – verdensarven krysser

derfor fingre for velvilje hos direktoratet, slik at vi får se korresponderende båt og tog på Rjukan også sommeren 2018.

Rjukan – Notodden Industriarv er Norges mest komplekse og sannsynligvis mest kostnadskrevende verdensarv. Men den er unik internasjonalt, den er spennende og den byr på det meste: Spektakulære naturopplevelser, fantastisk ingeniørkunst, arkitektur, tekniske severdigheter og krigshistorie. Som kulturminne forteller den hvordan vannkraften ga matproduksjonen, fornyet optimisme, og om hvordan nasjonen Norge gikk fra fattig til rik på 100 år – altså vår velferdshistorie.

Alexander Ytteborg er statens verdensarvkoordinator for Rjukan – Notodden Industriarv. Han var i mange år leder av seksjon for fartøy og tekniske kulturminner (KFT) hos Riksantikvaren.

Fartøyvern og museum

Av de 261 fartøyene på Riksantikvarens verneliste er 39 eiet av et museum. Det å være fartøyeier, til dels også det å drive hva vi kan betegne som rederivirksomhet, er nytt for de fleste museer. Hvilke utfordringer byr det på? Hva kan museene tilføre miljøet, og hvordan kan de støtte opp om det arbeidet de frivillige i mange år nesten har vært alene om?

Ved Åsmund Kristiansen

På et seminar på om museum og fartøyvern på Trondhjems Sjøfartsmuseum, i regi av Norsk forening for fartøyvern, ble det stilt spørsmål om fartøy, som flytende kulturminner, er «gjøkunger» på museene. I en stadig kamp om penger og ressurser er det betimelig å stille spørsmålet. Det ble også hevdet at museer ikke er i stand til å ta vare på større fartøy. Dette er en påstand som har noe ved seg, men som dette seminaret i realiteten problematiserte. Det er ikke en opplagt oppgave for museene å ta vare på større fartøy som flytende og operative kulturminner. Likevel fikk vi presentert noen gode eksempler på at fartøyvern og museum kan gå hånd i hånd. Under seminaret fikk vi forståelsen av at seildamp-

skipet «Hansteen» har kommet inn i en god vernesammenheng ved Musea i Sør-Trøndelag, der frivillige og profesjonelle samarbeider til beste for dette unike kulturminnet. Denne artikkelen oppsummerer noen tanker etter seminaret.

Fartøyvernet slik det forstås og praktiseres i dag, drives under mottoet «vern gjennom bruk». Dette er et kjent slagord i kulturminnevernet, men museene har ikke hatt dette som en opplagt ledestjerne. Mens museenes kulturminner er beskyttet innendørs eller bevart på tørt land, er et fartøy på sjøen sterkt utsatt for naturkreftenes nedbrytende virkning. Noe annet som kjennetegner fartøyvern er den store frivillige innsatsen. Om lag 170 av fartøyene som Riksantikvaren har gitt status som vernet eller fredet er med-

lem i organisasjonen Norsk forening for fartøyvern (NFF). En medlemsundersøkelse for noen år siden viste at det var i underkant av 10 000 mennesker som var engasjert i foreningens fartøyer. I tillegg kommer alle dem som ikke er organisert og som driver fartøyvern innenfor litt andre faglige rammer enn det foreningen og Riksantikvaren står for.

Hva oppnår en ved å ha fartøyer i operativ stand, i drift? For det første kan en si at de frivilliges innsats ville vært atskillig mindre dersom fartøyene ikke kunne tas ut på sjø eller vassdrag og brukes. Når et fartøy skal være i drift må det være i orden og vedlikeholdt. Mange erfaringer tilsier at den beste formen for vern er at fartøyene blir brukt. Men i museal ånd vil mange hevde at fartøyenes kildeverdi og materialautentisitet blir redusert når det stadig blir skrappt, malt, lakket, skiftet ut, fornyet osv. Tauverk har en levealder på 10-20 år. Spiker i et treskrog har en levealder på 20-30 år.

Dekksplank må byttes, hudplater i stål må skiftes ut som en følge av korrosjon eller skader. Slik er fartøyenes liv, det er en prosess av stadig vedlikehold, større og mindre reparasjoner og utskiftinger. Men kunne ikke fartøyenes kildeverdi bli bedre ivaretatt om de ble satt på land? Slik som polarskipet Fram og en håndfull andre. Jo, men felles for de landsatte fartøyene er at de enten er satt i stand før landsetting eller etterpå. Å sette på land et fartøy i forfall er ikke bare bare. Forfallet kan stoppes eller bremses, men det er mange eksempler på at omfattende istandsetting også er nødvendig på landsatte fartøy. Det er ikke dermed sagt at landsetting ikke har noe for seg. En må bare ikke tro at landsetting løser alle problemer i forhold til bevaring av kildeverdi og materialautentisitet.

I tillegg til de to nevnte verdiene fins det en rekke kulturminneverdier som blir bedre ivaretatt ved at fartøyer er i drift. Håndverkskunnskap blir bevart ved at



Båtene må settes i stand og vedlikeholdes. Her driver Sigbjørn Vikhammer og Arnold Lindner vintervedlikehold på maskinen på «Børøysund». Foto Else Ellila



Mannskapene må læres opp. Her kurses mannskapene på «Børøysund» og «Styrbjørn» før sesongstart. Foto Øyvind Ødegård

fartøy stadig blir vedlikeholdt og satt i stand. Denne ville selvsagt også ivaretas gjennom bygging av nye båter og fartøyer, noe som heldigvis skjer. Dessverre er ikke disse verdiene like høyt verdsett, slik at nybygging av historiske fartøyer ikke i særlig grad er kvalifisert til offentlig støtte. I den grad det skjer er det museene som støtter opp om håndverkskunnskapen som en så viktig kulturminneverdi at nybygg får offentlige midler.

Fartøyvern er i følge fylkeskultursjefen i Hordaland, Per Morten Ekerhovd, like godt begrunnet som det øvrige kulturminnevernet og museum. Dette er veldig gledelig å høre. Men så kan en spørre seg om kulturminnvernforvaltningen og museene som eier fartøy har tatt inn over seg fartøyvernets egenart som fagdisiplin? Jeg tror svaret er både og. Riksantikvaren har som forvaltningsorgan en klar faglig autoritet og kjenner utfordringene til fartøyvernet svært godt. Enkelte fylkeskommuner gjør det også. Det samme kan en si om enkelte museer. Nå skal forvaltningen av verna fartøy innen to år, og freda

fartøy innen sju år, delegeres til regionalt nivå (fylkeskommunene). Dette vil gi en annen situasjon enn den vi har i dag, men ennå er det mye vi ikke aner. En kan imidlertid gjette at forvaltning av fartøy og museum vil bli lettere å se i sammenheng, ettersom de to verneekspektorene kommer til å være på det samme forvaltningsnivået. Fortsatt vil det være to departement og to direktorat, men fra i høst er det samme stortingskomite (Familie- og kulturkomiteen) som skal ha det politiske ansvaret for både museum og kulturminnevern.

Frivillig innsats er fastslått som ryggraden i fartøyvernet. Det stemmer i og for seg. Men det er ikke hele bildet. Frivillig innsats er, slik som fartøyvern praktiseres i Norge i dag, en nødvendig forutsetning for at vi har et oppgående fartøyvern. Men det er ikke en tilstrekkelig forutsetning; det hadde ikke holdt med bare frivillighet. Det trengs en del andre forutsetninger for å kunne opprettholde verneflåten. Fartøyvernet består også av en rekke profesjonelle aktører. Dette gjelder både fartøyvernssentra,

båtbyggerier og verksteder, men også mannskap og rederier som driver profesjonelt. Museene er også profesjonelle aktører som en bør ha forventninger til. Men gjennomgripende i omtrent alt som skjer, er frivillighet.

Fartøyene som verneobjekter skiller seg fra mange andre, og har sine utfordringer og forutsetninger. Det koster mye penger å ta vare på fartøyer. De trenger infrastruktur, som kai, lager, verksted, slipp, dokk. De trenger mange fagfolk, som båtbygger, platearbeider, rigger, smed, seilmaker, repslager, mekaniker osv. Prosjektledelse av store og komplekse prosjekt, koordinering av frivillig og profesjonell innsats, kvalifikasjonskrav og sertifisering av mannskap, sertifisering og klassing av fartøyene og utstyret om bord, bare for å nevne noen forhold.

Museene kan spille en mye større og viktigere rolle enn i dag når det gjelder vern av fartøyer som flytende kulturmin-

ner. Bedre og mer faglig fundert dokumentasjon og formidling av fartøyenes historie er et åpenbart viktig arbeidsfelt for museene. Mange museer satser i dag på at besøkende skal få prøve ting, teknikk og teknologi, se at ting virker. Denne museumspedagogikken passer som hånd i hanske med formidling på et skipsdekk. Fartøyet er en formidlingsplattform der det å trekke i tau og kjenne og oppleve hvordan taljer virker, hvordan seilene fylles med vind eller dampen skyver stemplene ned og opp og driver båten framover er mye mer autentisk enn en simulator. Johan Kloster, som var mr. Sjøfartsmuseum gjennom flere ti-år, sa at museene skal vise «the real thing». Fartøyene og båtene har virkelig potensial til dette.

Åsmund Kristiansen er leder av fartøyvernavdelinga ved Hardanger fartøyvernssenter.



Båtene må fortelle sin historie. Her er jentene ikke bare tilhørere, men deltagere i historien. Storseilet pakkes under et jentetokt med hardangerjakta «Mathilde». Foto: Signe Holst-Larsen.

Gentrifisering - en utfordring for fartøyvernet

Gentrifisering er et nytt ord vi må lære oss. I denne artikkelen kan vi lære hva det betyr, og hvordan det påvirker bruken av havner og tilhørende infrastruktur, det som er nøkkelfaktorer for vern og aktiv bruk av våre fartøyer.

Tekst: Egil Eide

Imange byer og tettsteder langs kysten er det stort fokus på byutvikling og byfornyelse med stor byggevirksoverhet. Økt tilstrømming til byene skaper behov for boliger, og tidligere næringsområder i byene blir transformert fra industri til boliger og kontorbygg. En trend de siste årtiene har vært at havneområdene, som før har blitt viet liten interesse, nå har blitt meget attraktive for utbyggerne. Fra å være områder for godstransport og tyngre arealkrevende industri, har mange havneområder kommet i bakleksa og blitt tatt i bruk til andre virksomheter som er avhengige av billige arealer. I takt med økende velstand og behov for utbyggingsareal har havneområdene igjen fått en renesanse, men på en helt annen måte enn før. Mens havnene tidligere var praktisk

innrettede områder med kaier der fartøy kunne legges til for lasting og lossing, er fokuset nå å lage publikumsvennlige bolig- og næringsområder - gjerne med en høy og luksuspregd standard.

På mange måter er det prisverdig at gamle havneområder fornyes og tas i bruk. For veteranbåtene representerer denne utviklingstrenden nye muligheter for å få framtrødende kaiplasser der folk ferdes, bor og arbeider. Mange av disse områdene har et særpreg både kulturhistorisk og naturmessig, og de fortjener at publikum kan ta dem i bruk.

I flere tilfeller er det kulturarbeidere, kunstnere og frivillige foreninger som gjennom sitt virke først skaper oppmerksomhet og bidrar til at områder får fornyet interesse. Men dette kan også være et tveegget sverd. Den påfø-



Slike syn langs kaiene gir liv og historisk forankring, begge deler nødvendige i en by der folk skal trives. Foto: Georg Jensen

gende byfornyelsen skaper utfordringer og utgjør i mange tilfeller en trussel for veteranbåtene ved at leieprisene stiger så mye at det blir for kostbart for frivillige foreninger å bruke området. Dette fenomenet kalles gentrifisering og er et fysisk, sosialt, økonomisk og kulturelt fenomen i store byer som innebærer at sentrumsnære arbeiderklassestrøk eller industriområder blir forvandlet til bydel for mer velstående befolkningsgrupper. Samtidig forsvinner den opprinnelige befolkningen og de opprinnelige industrivirksomhetene på grunn av økende bolig- og arealpriser i området.

Økt krav til utnyttelsesgrad og krav til forskjønning av områdene gjør ofte at tradisjonelle lagerskur blir revet og uteareal blir bygd igjen. I takt med byplanleggeres og politikeres ønsker om å fornye gamle industri- og havneområder har fartøyvern, kystkultur

og veteranbåter en lei tendens til å bli fortrenget. I disse prosessene blir tradisjonell havnevirksomhet, småindustri, maritim historie, og kystkulturarv forbausende lite verdsatt og tatt hensyn til. Det er faktisk et paradoks og et dilemma at jo bedre jobb frivillige gjør med å ta vare på og bruke gamle havneområder, jo mer utsatt for gentrifisering blir disse områdene med tiden. Vårt arbeid må derfor utføres med kløkt og langsiktighet for å bevare området slik at veteranbåter og bygninger inngår i en helhetlig og mest mulig autentisk havnemiljø. Et enslig veteranfartøy kan fort bli en fremmed fugl midt i et moderne restaurant- og shoppingstrøk hvis plasseringen gjør det umulig å ha aktivitet i og rundt fartøyet.

Kystlaget Trondhjem har arbeidet med disse problemstillingene gjennom flere år og har to påfølgende år arran-



Per Kristian Rognes fra Kystlaget er guide for bystyrepolitikere på båttur utenfor Fosenkaia. Miljøet må oppleves. Dokumentlesing alene gir ikke tilstrekkelig grunnlag for å fatte gode beslutninger. Foto: Egil Eide.

gert seminar om byutvikling og levende havnemiljø. Bakgrunnen for seminarerne er det pågående planarbeidet for byutvikling i havneområdene i Trondheim med massiv utbygging av boliger og kontorbygg på Brattøra, Nyhavna og Vestre Kanalhavn. Planene for utbygging vil i de fleste tilfeller innebære at nye gangbroer blir bygd over kanaler og havnebasseng for å knytte sammen de ulike bydelene. Det hele presenteres som miljøtiltak ved at en etablerer gang- og sykkelbroer som skaper folkeliv på de ulike stedene. Det byplanleggerne ikke tenker på er at konsekvensene vil være dramatiske for båter som har mast og dermed ikke kan gå under broene. Dette vil endre dynamikken i havna fra å være en pulserende møteplass for båter til å bli et dødt vannspeil. Fravær av store veteranfartøy vil forringe havnebildet og i mange tilfellet også store

delar av bybildet. Kystlaget Trondhjem har derfor engasjert seg i dette spørsmålet for å vise at byen trenger en levende og pulserende kanalhavn med båttrafikk som kan utgjøre en arena for maritimt næringsliv, kulturformidling og rekreasjon.

Et levende og autentisk havnemiljø med veteranbåter gir byen og havna puls og sjel på en måte som en ikke klarer å gjenskape på andre måter. Besøkende turister oppsøker ofte gamle bydeler og havna der de suger til seg atmosfæren og tar bilder av veteranbåter - mye heller enn glatte moderne fasader, kaffe-latte barer og nymotens byrom. Selv om en i mange områder forsøker å formidle stedets kulturhistorie ved å beholde enkelte gjenstander og gamle bygninger, blir disse ofte kun en kulisse med meget begrenset formidlingsevne. Ved å la kystlag og veteranbåtforeninger dispo-



Kutterne «Vesle-Tor», «Veslefrikk» og «Solbris». Slike båter danner miljøet ved Fosenkaia. Foto: Egil Eide

nere deler av havna med bygninger og areal på land vil disse områdene kunne bli areaner for aktiv kulturformidling og handbåren kunnskapsoverføring av handverks- og sjøfartstradisjoner. Det må selvfølgelig stilles visse krav til brukerne om at de må tilrettelegge for publikumsnærvær og formidling gjennom åpne arrangement og utadrettet virksomhet.

I Trondheim er Fosekaia nettopp et slik område der kystlaget har sin base i de gamle havneskurene som tidligere var rivingstruet. Fosenkaia ligger midt i byens hjerte, og kanalhavna er et unikt sted for veteranfartøy. Havna er godt beskyttet for vær og vind, og brakkvannet hindrer pælemark på trebåter og tæring på stålbåter. For veteranfartøyene og de andre tradisjonsbåtene som ligger ved kaia er tilgangen til fasilitetene i skurene avgjørende for at fartøyene skal kunne driftes og vedlikeholdes. Her er

verksteder, smie, boder til lagring av skipsutstyr, og ikke minst møterom og kafé i sommerhalvåret som en møteplass både for båtfolket og publikum. Aktiviteten rundt båtene gir kafégjester og besøkende en unik opplevelse av å være på kaia og oppleve et autentisk og levende havnemiljø. Da Kystlaget Trondhjem arrangerte Forbundet KYSTENS landsstevne i 1997 ble dette sammen med Cutty Sark en stor suksess som gjorde at byens befolkning gjenoppdaget havna og fjorden.

Utfordringen de siste årene er at tilgangen til fjorden på utsiden blir stadig mer begrenset. For å komme ut av kanalhavna må en passere flere broer, og åpningstidene til disse blir stadig kortere og færre. Tekniske problemer med åpningsmekanismene har mange ganger ført til at broene har vært stengt over lengre tid. Dette skaper mye frustrasjon og representerer en terskel for å bruke



Vann og fartøyer trekker unger. Slik ser det ut under Kystens dag, med aktiviteter for unge og eldre. Foto: Egil Eide.

båtene så mye som de fortjener - og faktisk krever! I tillegg har byplanleggere de senere årene lansert planer om ytterligere flere gangbroer over kanalen for å knyttesammende ulike bydelene. Selv om disse broene skal kunne åpnes, vil de representere så store seilingshindre at det nesten blir umulig å ha større mastefartøy i kanalhavna.

For kystlaget har det derfor vært viktig å være tydelig tilstede i byutviklingsdebatten og forklare politikere og kommuneadministrasjon hvilke konsekvenser flere broer vil få. Innesperrede båter vil forringes og forvitne når de ikke er i aktivt bruk (mannskap og båter råtner som kjent i havn). Kystlaget har derfor levert høringsinnspill, skrevet kronikker og leserinnlegg og deltatt på folkemøter og idedugnader i kommunal regi for å fremheve verdiene av havnemiljø, kystkultur og maritim historie. Vi har tatt med politikere på båttur i kanalen

der vi har latt dem få se og oppleve kanalen fra sjøsiden - noe mange aldri har gjort før. Vi har forklart byplanleggere og arkitekter (til deres store overraskelse) at det er noe som heter strømforhold i kanalen, noe som gir behov for sikkert manøvreringsrom for større båter. Vi har forklart og visualisert at ei havn uten større båter fort blir et dødt vannspeil i stedet for en pulserende arena som tiltrekker turister og publikum. Og vi har sammen med Forbundet KYSTEN arrangert seminarer med dyktige foredragsholdere som har klart å sette problematikken på dagsordenen slik at også media har vist interesse for saken.

Hva har vi så lært? Jo, det nytter faktisk å rope, men en må være innstilt på å arbeide hardt, systematisk og langsiktig. I ettertid har vi sett at flere av innspillene fra kystlaget har blitt protokollført og tatt hensyn til i videre prosesser. Argumenter og viktige moment har

kommet med i konsekvensutredninger, selv om det ikke automatisk betyr at vi har fått gjennomslag for alle våre synspunkt. En kan derfor ikke hvile på laurbærene særlig lenge av gangen, og som en oppsummering vil vi dele følgende gode råd:

- Vær alltid på vakt – følg med på kommunale planer og prosesser. Der er viktig å komme med innspill tidlig i prosessene. Når saker kommer ut på offentlig høring, er det ofte for sent.
- Maritim kulturhistorie blir ofte «glemt» i planprosesser. Vi må minne publikum om verdien av denne kulturhistorien.
- Nye generasjoner av politikere må informeres og utdannes jevnlig. Inviter dem på båttur, seminar, omvisning og arrangement.
- Forsøk å forstå det politiske landskapet og beslutningsprosessene.
- Ikke undervurder «Rådhuspartiet» - det vil si kommuneadministrasjon og byplankontor.
- Bruk saklige og faglige argument (kunnskap om strøm, manøvrering, kulturhistorie).
- «Pick your fight» - vi kan ikke kjempe og vinne alle kampene. Prioriter det som er viktigst.
- Skap sympati for saken, gretne grinebitere vinner som regel ikke fram!
- Løft fram veteranfartøy som et aktivum for byen.
- Kom med alternative og konstruktive forslag. En god «vinn-vinn situasjon» gjør at politikere og byråkrater unngår å tape ansikt.
- Bygg allianser med næringsaktører, politikere og kulturpersoner.



«Atlanta» er opprinnelig en engelsk kutter fra 1883. Etter at hun kom til Norge i 1907 er hun bygget om flere ganger og for det meste gått i fraktfart. Nå er hun en del av miljøet i ved Fosenskaia. Foto: Egil Eide.

- Vær utadvendt – skap en bevissthet om at dere eksisterer gjennom åpne arrangement.
- Vær synlig i media gjennom aktiviteter, positive nyhetsoppslag og vel-skrevne debattinnlegg.

Vi har erfart at byutvikling og havnemiljø er problemstillinger som er aktuelle på mange steder langs kysten, - ikke bare i de store byene. Vi lar oss inspirere og oppmuntre av det spennende arbeidet som gjøres for å danne veteranbåthavner i Stavanger og Bergen, og vi håper at mange byer vil følge etter.

Egil Eide er hovedsmann (styreleder) i Kystlaget Trondhjem. Han er sivilingeniør av utdanning og til daglig førsteamanuensis i radiosystemer ved NTNU.

Kysten rundt

Praksis om bord i «Stord I» og «Stavenes»

Harald Kvinge/Øyvin Konglevoll

Denne vinteren har «Stord I» og «Stavenes» i Bergen hatt en gruppe elever fra matroslinjen ved Bergen Maritime Videregående Skole om bord. Elevene har deltatt i og fått opplæring i praktisk arbeid hver mandag og torsdag, fordelt med mellom fire til åtte elever på hver båt. Disse har deltatt i det praktiske arbeidet og vedlikeholdet som driving av dekk, tekniske gjøremål, sliping, maling, rydding og rengjøring.

Det har vært en positiv erfaring å ha elevene om bord. De har vært arbeidsvillige og interesserte i å lære. Og de har vært til god hjelp for den faste dugnads-gjengen. Under oppholdet om bord i «Stavenes» fikk elevene også prøve seg som seilende mannskap på broen, på dekk og ikke minst å skuffe kull da båten forhalte fra Vågen til Skjøndal slipp på Damsgård tidlig i januar.

Cecilie Holm, kjent som mangeårig skipper på hardangerjakten «Mathilde», har vært lærer for elevene, og var den som tok initiativ til denne utplasseringen.

Nyrekruttering til fartøyvernet er et svært aktuelt tema, og når det kommer en forespørsel som denne, er det bare å si ja takk og legge til rette for at elevene skal trives og føle de gjør nytte for seg.

Bandakkanalen fredet

I fjor sommer, 125 år etter at den ble åpnet, ble Bandakkanalen fredet. Selv om kanalen ikke er så viktig for våre veteranfartøyer, er den like fullt en imponerende del av den infrastrukturen som gjelder fartøyer. Vannveien løper fra Ulefoss ved vestsiden av Norsjø, og ca 80 kilometer vestover til Dalen, nesten inne i fjellheimen. Underveis løfter 15 sluser fartøyene til sammen 57 meter opp. Det mest imponerende partiet er vel ved Vrangfoss, der fem slusekamre løfter fartøyene 23 meter opp gjennom en smal kløft. Ved Lunde, litt innenfor Vrangfoss, ligger et gammelt mudderapparat. Det har ikke fått noe ordentlig navn, kalles bare Muddern, og består av en dampdrevet kran montert på en trelekter. Det er omtrent like gammelt som kanalen og var i virksomhet til omkring 1960. Samtidig med fredningen av kanalen fikk det betegnelsen vernet fartøy av Riksantikvaren.



«Pelle» skal hjem til Arendal. Foto: Erik Holand

«Pelle» er tilbake i Arendal

Roald Jørgensen, Stiftelsen D/S Pelle

D/S «Pelle» (ex «Pippi») ble bygget ved Motala Mekaniske Werkstads Aktiebolag i Sverige i 1882 som privat lystyacht. Største lengde var 45 fot og bredde 11,5 fot. I 1883 ble den lille dampbåten solgt til Arendal, omdøpt til «Pelle» og ombygget til lokalbåt i skjærgårdsfart. Fra 1883 til 1961, i hele 78 år, gikk den i sin faste rute i Arendalsskjærgården og alle godt voksne mennesker i Arendal husker «Pelle». I 1964 ble skuta solgt til Oslo, gammel og ganske medtatt. Kjøper var den nystiftede Norsk Veteranskibsklub. Vesle «Pelle» kan derved regnes som starten på det frivillige fartøyvern i Norge. Klubben maktet imidlertid ikke den store restaureringsopp-gaven, og det endte med at båten sank i Frognerkilen i 1972. Den ble etter hver hevet, men har siden sunket flere ganger. I 1985 ble båten overtatt av Stiftelsen Norsk Fartøyvern og satt på land

i Bærum i sterkt forfallen tilstand. Pelle fikk status som «verneverdig fartøy» av Riksantikvaren i 1991.

På slutten av 90-tallet ble foreningen «Pelles Venner» stiftet og den fikk raskt over 400 medlemmer. Planen var å få båten hjem til Arendal. Eierne ville imidlertid ikke gi slipp på den og entusiasmen døde bort. I 2007 ble det gjort et nytt forsøk på å få kjøpt båten, men eier ville ikke selge. Stiftelsen D/S Pelle ble opprettet, og man ville da prøve å finansiere byggingen av en kopi (replika). Fra 2007 til 2016 ble det samlet inn ca 1 mill. kroner.

I 2016 skjer to vesentlige ting. Stiftelsen innser at i dagens økonomiske situasjon er det svært vanskelig å finansiere bygging av en replika ved sponsormidler og prosjektet blir avsluttet.

Samtidig får stiftelsen melding om at de kan overta «Pelle» og frakte den til Arendal. Etter lange forhandlinger får Stiftelsen D/S Pelle kjøpt båten med alt tilbehør, og kontrakt blir underskrevet

11. juli 2017. I desember blir «Pelle» fraktet fra Bærum til Arendal.

Etter befaring med Riksantikvaren, møter med Bredalsholmen Dokk- og Fartøyvernsenter og møter med kulturmyndigheter i fylkeskommune og kommune vil stiftelsen gjøre et forsøk på å restaurere «Pelle». Dampmaskinen og en del annet utstyr er deponert på Norsk Teknisk Museum og kan hentes ut. En del gjenstander finnes i Arendal og en god del «løsøre» fulgte med båten fra Bærum. «Pelle» er svært godt dokumentert gjennom mange år og det meste av båtens historie finnes i boka «Pelle – hele Arendals kjæledegge».



Fjordsteam i Bergen 2. – 5. august, tidenes veteranskipsstevne Øyvind Konglevoll

Et halvt år før Fjordsteam går av stabelen i Bergen, er vi i ferd med å runde 40 påmeldte fartøyer. Blant disse er det 9 dampskip og 2 små dampfartøyer, kanskje det største antall dampfartøyer samlet i en norsk havn siden 1950 – tallet. Blant disse er «Hestmanden» som kommer for egen maskin til byen der den ble bygget i 1911. 13 rutefartøyer er

påmeldt, i størrelse fra «Riskaffjord II», «Atløy» og «Granvin» opp til «Rogaland», «Sunnhordland» og «Sandnes». Ikke mist er det gledelig at vi samler hele Norges kyst, med «Børøysund» og «Styrbjørn» fra Oslo til «Gamle Mårøy» fra Hammerfest. Tilsvarende har ikke skjedd før.

5 agentbåter er påmeldt, forskningsfartøy, redningsfartøy, fiske og fangstfartøy, slepebåter, lystbåter, fraktefartøy og den aller største «Hamen» 73 meter lang, slept opp til Bergen av «Vulcanus».

Også på land blir det en mengde kle-
nodier; veteranbiler, veteranbrannbiler, veteranbusser, motorer og maskiner, samt landbruksmaskiner, og fra England en rekke dampkjøretøyer, inkludert en kullfyrt buss. Fra England kommer også en scene med damporgel og spreke engelske danserinner.

Trikken i Bergen ble nedlagt nyttårs-
aften 1965. Nå er det på tide å gjenopp-
live den. Etter planen vil trikkelinjen
Engen – Møhlenpris bli gjenåpnet fre-
dag 3. august kl. 13:00. Bystyret bevil-
ger 1,5 mill som skal til for å slutføre
prosjektet, som i første omgang blir en
museumslinje. I det hele tatt fortjener
Bergen kommune stor takk for å stille
ressurser til rådighet, som ingen andre
byer i Norge hittil har vært i nærheten
av. Også Hordaland fylke og Neptun –
Stiftelsen bidrar betydelig. Det jobbes
med å få inn flere sponsorer.

Åpning av Kystsogevekene er lagt til
lørdagen, og vil være med å løfte et fra
før rikholdig program, som inneholder
både foredrag, seminar, kultur, musikk
og en rekke muligheter for nostalgiske
reiser både til vanns og til lands.

Det er ennå et halvt år igjen, og i pro-

grammet vil det fortsatt gjøres justeringer fram mot 2. august.

Det er bare å følge med på www.fjordsteam.no og Facebook. Her vil også kunngjøres hotellavtaler vi vil få på plass. Skal man være noe sted i verden 2. – 5. august 2018, bør det være i Bergen.

«Granvin» til Hardanger Fartøyvernssenter.

Hanne Huseklepp og Harald Sætre

Etter nærmere to og et halvt år ved Dåfjorden Slipp i Fitjar, kunne «Granvin» tirsdag 9. januar stevne inn Hardangerfjorden. Farten var det ikke noen som kunne klage på. Med en Wichmann i godlage etter godt stell, gikk turen unna på seks timer. Trolig ny rekord på strekningen. Ved Hardanger Fartøyvernssenter skal dyktige fagfolk innrede og ferdigstille akterskipet så langt det lar seg gjøre fram til årets sesong.

Ved Dåfjorden slipp har det siden høsten 2015 pågått omfattende arbeider i skipets akterdel der mange leverandører og fagfolk har vært involverte. Det har vært utført omfattende stålarbeider med både sveis og klinking, på skrog, rennesteiner, skott og annet. Motor, ror, rorstamme og propell har gjennomgått kompliserte og krevende reparasjoner etter grunnberøringen for snart tre år siden.

Skipstømmeren har lagt nye dekk og tettet taket på styrehuset – alt på en slik måte som det skal gjøres på et fredet skip. Elektrikere har jobbet med nytt elektrisk anlegg, der bl.a. ledninger og deler er tidsriktige. Skottene er nymalte og flotte og dører ligger innpakket, ny-



Detaljene teller, tidsriktige elektriske koblingsbokser. Foto: Harald Sætre

pussede og klar til montering når arbeidet ved fartøyvernssenteret er ferdig.

Selv med båten på verksted, har det gått med et betydelig antall timer med frivillig innsats, i form av prosjektstyring, administrasjon og rapportering. Ut over våren kan laget igjen komme sammen til trivelige dugnader på selve båten, før sommeren kommer og de flotte turene med publikum begynner.

Vi gleder oss!

Fyrbøterkurs

I midten av februar arrangerer Veteranskibsklubben et to-dagers kjelkurs. Formålet er ment å gi maskinmannskapene økt kunnskap om drift og vedlikehold av kjeler, slik at både krav til sikkerhet og til vedlikehold av en antikvarisk kjele blir ivarettatt. Kurskompendiet er utarbeidet av Rune Løvlie, teknisk leder i Inspecta A/S, for Vestagdermuseet til bruk under opplæring på «Hestmanden». Det er Rune Løvlie som også vil holde kurset i Oslo. Om lag 1/3 av det opprinnelige kurset omhandler olje-fyring. Denne vil bli erstattet av en tilsvarende del om kullfyring, utarbeidet av Veteranskibsklubbens maskinfolk. Elever ved kurset vil være mannskaper fra «Børøysund», «Styrbjørn» og «Stavenes».

Bestillerkompetanse

Vi fartøyvernere kan så mye, om navigasjon, stell av en motor, rustbanking, fortøyning og annet som trengs på et fartøy. Likevel må vi i blant hyre inn andre for å utføre arbeider. Da dukker det opp et vanskelig ord: Bestillerkompetanse. Hva er nå det?

Tekst: Morten Hesthammer

For en stund siden ledet jeg jobben med å legge et dekk på et stålfartøy. Vi blei bedt om å gjøre jobben etter at eierne sjøl hadde kjøpt inn dekksmaterialer, og siden vi hadde levert dekkbolter til dem burde alt være klart til selve jobben. Før vi fyrte av startskuddet reiste jeg til fartøyets hjemmehavn, hvor jobben skulle gjøres, for å kontrollere dekksmaterialene. I en stor hall lå nærmere 2 500 meter planker fint og pyntelig i stabler. Det første som slo meg var at alle plankene var svært korte. 4 - 6 meter lange var de alle sammen. Jeg forstod umiddelbart at det ikke ville være mulig å legge et nytt dekk med disse plankene og samtidig følge vanlige regler for dekklegging. Skipskontrollens regler krever nemlig at det skal være en viss avstand mellom støtene (skjøtene) i et dekk, og med en bjelkeavstand

på 1,25 meter ville de fire meter lange plankene kun rekke over 3 bjelker. I forhold til det vi er vant med ville dette bli reine parketten. Nå visste jeg at et annet verft hadde levert et forslag til bestillingsliste samt kvalitetskrav til dekkplanker til eierne og ba om å få se på denne. Kravene var spesifikke og relevante, og lengdene var spesifisert til 6 – 8 meter. Da jeg spurte eieren om dette var bestillingslista svarte han ja, men de var gått bort fra lengdene fordi prisen på såpass lange planker var vesentlig høyere. Så da endte det hele med at ca. 70% av materialene blei kassert og nye materialer med lengder fra 6 til 9 meter blei kjøpt inn. Nå skal det sies at kvaliteten av de kasserte dekkmaterialene heller ikke holdt de kvalitetene som kravene la opp til. Gode materialer er så mye mer enn bare



Kontroll av levert dekksp plank. Nesten halvparten av plankene i dette partiet oppfylte ikke de kravspesifikasjonene som var stilt. Dette er derfor en viktig kontroll.

Foto: Skogøys venner

bredde, tykkelse og den korrekte profilen!

Hvorfor forteller jeg denne historien? Jo, fordi det viser at eieren av fartøyet ikke hadde kompetanse innenfor det spesifikke feltet, og gikk i noen feller ved bestilling. Enden på visa blei uoverensstemmelser mellom bestiller og leverandør på disse materialene. Etter mitt skjønn burde eieren ha overlatt bestillingen til det utførende verft. Da ville hele ansvaret ligge på verftet og dersom sagbruk/høvleri har levert materialer som ikke tilfredsstillt kravene ville det være en sak mellom verft og underleverandør. Nå blei det et dilemma for eier i stedet.

De aller fleste av oss innehar bestilkerkompetanse på «våre» områder. Det betyr at vi kjenner produktet vi ønsker å kjøpe så godt at vi kan beskrive hva vi ønsker, hvilken kvalitet vi forventer

og gjerne har vi også en formening om hvilken pris som er «rett» for produktet. Innen fartøyvernfeltet finnes det mange dyktige fagfolk, som maskinister, navigatører, cateringpersonell, matroser og andre. Disse utfører mye arbeide selv, men av og til blir oppgavene så store, tidskrevende eller utenfor kompetanseområdet at vi går til det skritt å bestille hjelp fra profesjonelle aktører. Relativt små oppgaver på et fartøy kan bli dyre, og store oppgaver uoverskuelige.

Under mitt innlegg ved Fartøyvernforeningens sitt seminar, «Fartøyvernets ABC», i november 2017, sa jeg at fartøyvernerne/fartøyeierne gjerne er de eneste amatørerne i samarbeidet mellom fartøyeier, verft, Riksantikvar og Sjøfartsdirektorat ved en restaurering. Det reagerte en i salen på, for han hadde seilt som sjømann i hele sitt liv. Han har vært

en profesjonell navigatør, men mitt poeng er at akkurat det hjelper lite når han skal bestille ny innredning i en lugar, eller skifte plater i skroget, på en passasjer-damper fra 1929. Da er det bare å innrømme at man er en amatør på mange felt. Men for all del, noen av de dyktigste folkene jeg har møtt har vært amatører.

Mitt eksempel med dekket er en forholdsvis liten og ukomplisert affære, men som likevel kan bli kostbar. Spesielt når man må kjøpe materialene flere ganger, og kanskje må de innleide håndverkerne gå og vente på ny leveranse også. Når vi kommer til store og gjennomgående restaureringer/reparasjoner er de fleste av oss avhengige av hva verftene kommer fram til. Hva må skiftes og hva må fjernes for å komme til selve problemet. Det blir rett og slett uoverskuelig for legfolk. Realiteten er da også at når man vil ha utført et arbeide om bord, så har verftet en befaring, lager en beskrivelse av hva som må gjøres, og setter opp et kostnadsoverslag over arbeidets omfang slik de ser det for seg. Min tanke er da at kostnadsoverslaget bør være så detaljert og spesifisert at både verftets egne folk og eierne av fartøyet kan se hva som skal gjøres, og hva det er estimert til å koste. Om det i et overslag kun står den ferdige prisen på f.eks. en lugar, så er det ikke godt å vite hva som er tenkt med og hva som er utelatt. Er det isolasjon, er elektrikerarbeidet med, hvordan er køylene tenkt laget, hvilken overflatebehandling er det og så videre. Har verftet virkelig tatt høyde for at det er et antikvarisk arbeide?

Når eierne får et detaljert overslag fra verftet, må de to partene snakke sammen, slik at eieren av fartøyet (pro-

sjektlederen) får en forståelse av hva verftet gir pris på. Har man fått pris fra flere verft er det fint å kunne sammenligne overslagene og se om det er gitt pris på det samme. Prisen er kun én del av et slikt overslag, mens selve varen, kvaliteten og utførelsen er minst like viktig. Før en kontrakt inngås bør eier og verft ha gått gjennom alle punktene i et overslag. Eier må stille spørsmål og danne seg et klart bilde av hva verftet vil levere, og verftet bør stille spørsmål for å justere nivået etter ønsker og krav. Oppi det hele har vi også Riksantikvarens og Sjøfartdirektoratets krav som det må tas hensyn til. Det er lett å tenke på bestillerkompetanse som noe eierne må ha eller skaffe seg, men sannheten er at verftene også må yte sitt for at eierne skal tilegne seg denne kompetansen. Etter mitt skjønn bør det være et felles mål og ansvar at begge parter får en lik forståelse av hva slags resultat som ønskes og kan forventes. Det klarer vi selvsagt ikke i alle detaljer, men det er viktig å få så mange avklaringer i forkant av kontrakten som mulig. Det gjør at man i etterkant kan kontrollere om kravene er innfridd.

På Fartøyvernforeningens årsmøte i Trondheim i oktober 2017, fortalte Knut Alnæs fra Stiftelsen DS Hvaler at han aldri hadde sett for seg at å være formann, og dermed også være den som bestiller tjenester til MS «Hvaler», skulle være en så stor jobb. Det krever nesten en full tids stilling, sa han. Som pensjonist har han tatt seg tida til å gjøre denne jobben, og å sette seg inn i ting, mens andre gjerne ikke har mulighet til å spandere så mye fritid på en hobby. Når man ikke har mulighet eller interesse i å bruke all denne tiden for å skaffe seg den nød-



«Fremad II» under oppbygging ved Hardanger Fartøyvernssenter. Her begynner skroget å ta form igjen, men hvordan så det ut noen måneder tidligere? Hvor mye måtte rives, hva kunne beholdes? Det er da man ser behovet for bestillerkompetanse, en person som kan spesifisere bestillingen til noe mer enn «en stk. båt», og som kan være en samtalepartner for verftet. Foto: Hardanger Fartøyvernssenter

vendige kompetansen til å bestille mest mulig detaljert, da kan det være en god investering å sette bort selve bestillingsjobben og kanskje også prosjektlederjobben.

Det er ikke uvanlig at det blir utført arbeider for både 10 og 20 millioner kroner på fartøyene i løpet av noen år. Vår erfaring er at de fartøyene som har folk som vet hva de bestiller, og ikke minst følger opp jobbene underveis, får det beste resultatet, både teknisk og økonomisk sett. Bare det at fartøyeieren viser interesse for hvordan prosjektet utvikler seg, fysisk og økonomisk, gjør at vi som leverandører skjerper oss. Vi vil jo gjerne lykkes og ha en tilfreds kunde. Det finnes mange eksempler å ta av, men det som faller meg i hu er oppdragene vi ved Hardanger Fartøyvernssenter har hatt på DS «Stord I». Prosjektlederen deres, Arne Sundal, er ingen fagmann innen-

for fartøyvern og har heller ikke den tekniske kompetansen til å henge med i alle detaljer i bestillingen. Allikevel blei delprosjekt etter delprosjekt gjennomført til alles tilfredshet. Han var hyppig og regelmessig innom Fartøyvernssenteret for å se hvordan oppdraget forløp. Vi opparbeidet en gjensidig respekt og tillit, og er det noe som ikke skal underverdes, så er det nettopp det.

Nå er det selvsagt fristende å avslutte med at god kommunikasjon er nøkkelen til suksess og gode bestillinger, men jeg håper jeg har fått fram noen flere poeng enn det. Sikkert er det i alle fall at begge parter er klar over, og enige om, hva som er bestilt.

Morten Hesthammer er formann i Norsk Forening for Fartøyvern og nestleder ved fartøyvernavdelinga ved Hardanger Fartøyvernssenter.

Minneord

Nils W. Skulstad

Tekst og foto: Harald Sætre



I haust fekk vi den triste meldinga at Nils var gått bort. Han sovna stille inn på Haukeland Universitetssjuehus den 14. september med sine næraste rundt seg. Han hadde i fleire år slite med dårleg helse.

Mange i dei ulike veteranskipsmiljøa, og mellom Dampskibsposten sine lesarar, kjenne Nils. Med si faglege innsikt, entusiasme og engasjement var han ein viktige ressursperson for mange som er engasjert i fartøyvern. I restaureringa av «Stord I» var Nils med heilt frå starten i 1981.

Nils var fødd i 1934 og vaks opp på Laksevåg og i Molde. Han fekk tidleg interesse for sjøen. Med dispensasjon frå Kongen, fekk han mønstra på eit skuleskip knapt 13 år gammal. I mange år segla Nils i rederiet Westfal-Larsen. Her gjekk han gradene og blei etter kvart maskinsjef.

I 1966 gjekk Nils i land og fekk arbeid på verkstaden til Bergens Sporveier der han vart verkstadmeister. Seinare fekk han arbeid i Bergen Havnevesen der han vart verande til pensjonsalderen. Nils tok etterutdanning og avanserte til teknisk ingeniør.

I tillegg til interessa for veteranskipa, var Nils ein dyktig songar, og han var

med i fleire kor, mellom andre Bergen Operakor.

Nils bruka mykje av fritida i arbeidet med restaurering av «Stord I» og i vedlikehald og drift av «Granvin». Nils var ein flink formidlar og forteljar. Når «Granvin» hadde lagt til kai for kvelden, og mannskapet samla seg i messa, kunne det bli mange gode historier frå sjømannslivet.

Nils sitt engasjement og positive haldning smitta over på nye som kom om bord. Her vart dei tekne godt i mot. Nils var raus, varm og inkluderande, og han fekk folk til å trivast i veteranbåtmiljøet. Med sine kunnskapar var det naturleg at Nils fekk plass i styret i Veteranskiplaget Fjordabåten.

Prosjektet «Stord I» har hatt sine opp- og nedturar – ikkje minst brannen i 1987 vart ein stor nedtur. Men Nils ga ikkje opp. Då det såg som svarstast ut, var han optimistisk og klar på at «Stord I» skulle segla på fjorden igjen. Vi er glade for at Nils fekk oppleva akkurat dette.

Også tekniske kulturminne på land engasjerte Nils, og han var ein av eldsjelenene då Bergen Tekniske Museum vart grunnlagt

Nils er sterkt sakna i veteranskipsmiljøet.

«Skibladners» sikkerhetstyrings- system

De fleste av våre fartøyer har vel allerede, eller er i ferd med å utarbeide et sikkerhetsstyringsystem. Systemet som brukes på «Skibladner» kan kanskje gi impulser til andre.

Tekst: Harald P. Rasmussen

AS Oplandske Dampskibsselskap (ODS), eier og driver «Skibladner», som årlig frakter mellom 15 000 og 25 000 passasjerer på strekningen mellom Eidsvoll og Lillehammer. Andre faste anløpssteder er Gjøvik, Moelv, Kapp, Hamar og Totenvika. De senere år har det blitt etablert charterbrygger ved Hoel gård og på Atlungstad. Ny charterbrygge er under planlegging i Brumunddal. Seilingssesongen er fra ca. 20. mai til 20. september. Rutetrafikk opprettholdes i 6 uker fra St. Hans.

For å seile «Skibladner» trengs et mannskap på seks: kaptein, overstyrmann, maskinsjef, maskinist og to matroser. Restaurantpersonalet varierer med passasjerantall, i høysesongen kan mannskapet telle 16 - 18 personer. Selskapet ledes av direksjonen på fem medlemmer, alle fra distriktet rundt Mjøsa. AS Oplandske Dampskibsselskap har mer enn 10 000 aksjonærer.

Som en viktig del av selskapets arbeid

for å vedlikeholde og forbedre sikkerhets- og kvalitetsnivået, samt å hindre forurensende utslipp, er et kvalitetssystem innført i tråd med internasjonale forskrifter. ISM-koden er den internasjonale norm for sikkerhetsstyring av skip og hindring av forurensning. I og med at «Skibladner» har sertifikat for mer enn 100 passasjerer er ISM-koden lagt til grunn ved oppbyggingen av skipets sikkerhetsstyringsystem. Sikkerhet for passasjerene er avhengig av kvalitet på besetning, kvalitet på operasjon av fartøy, fartøys kvalitet/standard og kvalitet i selskapets organisasjon. Kvalitetshåndboken og tilhørende dokumentasjon beskriver selskapets basis for å sikre at kvalitet og sikkerhet kontinuerlig holdes på et høyest mulig nivå.

Det er viktig å understreke at alle i selskapet har medansvar for kvalitet, sikkerhet og miljøvern, og at ethvert svakt ledd i dette samarbeidet kan være årsak til alvorlige, negative effekter.

Med et system for kvalitetssikring kan vi:

- Oppnå sikker drift av «Skibladner» og ivareta sikkerheten til sjøs
- Ivareta sikkerheten for menneskers liv og helse
- Unngå miljøskader/forurensning
- Unngå skade på eiendom, skip, bygninger, kaier m m
- Høyne standard på besetning og utstyr

På sikt vil et godt innarbeidet kvalitets-system kunne gi større kundetilfredshet gjennom blant annet økt sikkerhet, høy teknisk standard og god regularitet. For de ansatte vil kvalitetssystemet bety bedre arbeidsforhold/miljø, økt bevisstgjøring gjennom dokumenterte prosedyrer, standardiserte retningslinjer og større grad av innflytelse over sin egen arbeidssituasjon.

Prosedyrer og farvannsbeskrivelser i Kvalitetshåndboken og Fartøyhåndboken er ment som en veiledende handlemåte, og er ikke absolutt krav i alle situasjoner. Med dette menes at når det gjelder sikkerhet og miljøvern, har kapteinen overstyrende myndighet og plikt til å foreta disposisjoner til beste for passasjerer, besetning, fartøy og det maritime miljø. Dokumentene er ment å fylle de behov vi har både for å oppfylle Sjøfartsdirektorats krav og kravet til sikker drift og operasjon av fartøyet som et flytende kulturminne.

Kvalitetssystemet består av dokumenter som regulerer mye av det som hører inn under båtenes drift. Dette dreier seg om mål og politikk for selskapet, stillingsbeskrivelser, beredskapsplaner og prosedyrer for havarisituasjoner, bro- og maskinroms-prosedyre, rute- og farvannsbeskrivelser, vedlikeholdssystem, opplæringsprogrammer, dokumentstyring med mere.

Systemet er dokumentert i to håndbøker, KS-håndboken og Fartøyhåndboken med spesifisert vedlikeholdssystem for dekk og

maskin, med de metoder som anvendes for å sørge for at systemet etterlevs. Ved å gjennomføre revisjoner, både internt og av Sjøfartsdirektoratet, kan det avdekkes avvik fra det dokumenterte og det som i virkeligheten gjøres. Nødvendige tiltak etter en revisjon vil være at en prosedyre eller selve handlemåten endres.

Gjennomgang og revisjon av KS-systemet utføres minst en gang hver sesong og skal i tillegg til sjekklisten, blant annet inneholde følgende:

- Kapteinens gjennomgang
- Avviksrapporter
- Intern revisjoner
- Meldinger fra fartøyet
- Anbefalinger for forbedringer/korrektive tiltak
- Vedlikeholdssystemet
- Forskriftsendringer

Opplæring og øvelser

Personell om bord og på land skal opplæres i KS-systemet, brann og førstehjelp. Derfor gjennomfører vi foran hver sesong kurs i førstehjelp, brannvern og bruk av hjertestarter. For nytt personell kjøres krisehåndteringskurs i regi av RS-skolen. Alle nye mannskaper må også ha godt kjennskap til KS-håndbok og fartøyhåndbok. Alle mannskaper sjekkes ut mot stillingsbeskrivelse som er utarbeidet for hver enkelt.

Gjennom hele sesongen avholdes øvelser, både for å trene mannskapene og for å kontrollere at utstyret er på plass og i orden. Brann- og evakueringsøvelser avholdes hver uke, andre øvelser månedlig, hver annen måned eller en gang i sesongen. Deltagelse i opplæring og øvelser dokumenteres for hver enkelt.

Artikkelen er noe forkortet. Harald P. Rasmussen er senior kaptein/driftssjef på «Skibladner».

«Turisten» i Haldenkanalen

Det var en ordentlig gladnyhet for alle med kjærlyhet til fartøyvernet og Haldenkanalen da det sensommeren 2017 ble klart at «Turisten» skulle seile noen publikumsturer i august. Etter at dette spesielle skipet vendte tilbake til Haldenkanalen i 2009, har det vært tunge år med driftsmessige og økonomiske vanskeligheter.

Tekst og foto: Alexander Ytteborg

Hovedårsaken til vanskelighetene er høye kostnader med å holde det kulldrevene fartøyet i drift, og å seile det på kommersiell basis i vassdraget. Rederiets eiere har følgelig hele tiden slitt med å finne en egnet driftsmodell som ivaretar skipet – både til formidling og bevaring.

Det har også vært tekniske og anti-kvariske utfordringer med skipet siden 2009. I innkjøringsfasen de første sesongene etter hjemkomsten var det tekniske problemer med den originale dampmaskinen som ble hentet tilbake fra Norsk teknisk Museum. Dette er heldigvis for lengst historie, maskinen går nå prikkfritt og meldes å være i meget god stand. Det har også vært en del fukt- og råteskader ombord. Dette kan dels skyldes mangelfullt vedlikehold på båten (råteskader ved fenderlister etc.),

men også konstruktive feil ved leveransen i 2009. Dette medførte blant annet at det allerede i 2014 var nødvendig å fornye det som i gamle dager ble kalt «smørkassen», nemlig styrhuset og det innelukkete rommet forut på promenadedekket. Istandsettingsarbeidet ble gjennomført av Maritime Center på Isegran med støtte fra Riksantikvaren. «Smørkassen» ble samtidig rekonstruert etter nye bilder og med forbedret historisk dokumentasjon. Dermed er vinduer, vindusrammer, utvendig brystning og innvendige stendere så nær den originale utføringen som mulig 1927 utgaven, utgangspunktet for restaureringen.

«Turisten» fikk byggenummer 65 på Nylands mekaniske verksted i Christiania, der den sto ferdig i 1887. Fartøyet fikk snart tilnavnet «Haldenkanalens dronning», og forbindes av mange som



«Turisten» på Ørje sist sommer. «Smørkassen» er den uærbødige betegnelsen på styrehuset, fremst på promenadedekket, mellom oppgangene fra fordekket.

en del av den «Store Rundreisen», der blant annet den idylliske smalsporbanen Tertitten (Urskog – Hølandsbanen) inngikk som en del av konseptet frem til nedleggelsen i 1960. «Turisten» ble ombygget en rekke ganger. Skipet fikk sitt nåværende utseende i 1927, etter at NSB, UHB og Haldenvassdragets kanalselskap to år tidligere hadde overtatt rederivirksomheten og oppgraderte fartøyet.

Etter at Tertitten ble lagt ned i 1960 gikk det raskt nedover med driften av «Turisten». Båten var gammel og nedslitt og etter seilingssesongen i 1963 var det hele slutt. 1967 ble båten senket kontrollert i Femsjøen, nederst i Haldenkanalen – en æra var over, trodde alle. Heldigvis kan undere fremdeles skje. 30 år senere ble båten hevet og restaurert av eierne Alf Ulven og Tore Aksel Voldberg ved Hansen og Arntzen Båtbyggeri i Statshelle. Restaureringsprosessen tok 12 år og istandsettingen kostet omlag 50 mill. kroner. Av dette bidrog Riksantikvaren med ca 6 mill. kroner. Båten kom hjem med stor festivitas i 2009, og har siden

hatt fast kaiplass ved Strømsfoss brygge i Aremark.

Etter mange år med få seilinger er det nå et sterkt lokalt ønske om å få på plass langsiktige løsninger for «Turisten», slik at det flytende kulturminnet vil være tilgjengelig for publikum. «Turisten» er en viktig del av historien om Østfolds trelasthandel, men det er også en spennende historie om restaureringen av et skip som lå på bunnen av Femsjøen i 30 år. I 2017 overførte eierne driften av fartøyet til Haldenkanalen Regionalpark, som i tett samarbeid med «Thors Venner» og venneforeningen DS «Engebret Soot» gjennomførte seilingene i 2017. Målet er å videreføre dette konseptet for 2018. Venneforeningene står også for vedlikeholdet av fartøyet, som fra 2017 hatt sin hjemmehavn i Ørje, ved Kanalmuseet og inngangen til Ørje sluser.

Alexander Ytteborg er statens verdensarvkoordinator for Rjukan – Notodden Industriarv. Han var i mange år leder av seksjon for fartøy og tekniske kulturminner (KFT) hos Riksantikvaren.

Nytt om gamle kjeler

Før et år siden hadde vi omtaler av fem fartøyer som hadde, eller hadde hatt, problemer med dampkjelene. Av disse har «Alexandra» og «Stavenes» seilt uten vesentlige problemer med sine nye kjeler, mens de tre andre må nok vente ennå en tid før de er seilklare. Da kan det være på sin plass med en oppdatering.

«Färjan 4s» panna

Tekst: Håkan Järnström

Sedan sist har det gjorts forsøk att få pengar från företag och fonder, något har inkommit, men inte tillräckligt.

Vidare har vi haft en firma att titta på en eventuell reparation, svar fick vi i december men priset var oralistiskt högt och med små garantier att reparationen skulle vara hållbar över tid. På grund av pannans storlek hade man varit tvungen att skära ut en del av manteln för att komma åt flamugn och eldrör. Därför har detta alternativ ansetts som oralistiskt.

Då återstår de tre ursprungliga alternativen plus ytterligare ett nytt:

1. Ny nitad panna efter originalritning.

Vi har dock blivit avrådda då modern plåt inte är lämplig för nitning.

2. Ny svetsad panna efter originalritning. England.

Det mest vettiga alternativet. En riktig offert med pris och leveranstid skall inkrävas.

3. Ny oanvänd panna beställd till annat fartyg.

I första skedet allt för dyr eftersom det behövs omfattande modifieringsarbeten. Ett försök att pressa ner priset skall dock göras för att vi skall kunna ha riktiga kostnader att presentera för ägaren. (Göteborgs Sjöfartsmuseum).

4. Ny svetsad panna efter originalritning. Aalborg Verft.

Aalborg har genom underleverantör levererat pannor till ett par Stockholmsbåtar. Vi vet inte om de kan bygga en panna som vi kan använda eller om de bara kan leverera standardpannor. Förfrågan skall i alla fall göras.



Slik så «Hansteens» kjele ut da den ankom Bredalsholmen. Nå er den mer «avkledd» og arbeidene godt i gang.

Vidare kommer ytterligere ansträngningar att få mer pengar att göras. Möte med representanter ur Sällskapet Ångbåtens Styrelse samt representanter från museet skall vi försöka få till för att förklara det riktiga läget.

«Hansteens» kjele på Bredalsholmen

Tekst: Georg Jensen, etter informasjon og foto fra Sam Bugge, Bredalsholmen

Arbeidene på kjelen er «i god gjenge», bokstavelig talt, siden det nå arbeides med å gjenge opp hullene der stagbolter og stag- og røykrør skal festes inn. For å få skrudd rørene på plass må gjengene være temmelig romme. Dette blir imidlertid bare en del av innfestingen, siden rørene også blir valset inn i endeveggene i kjele og ildkasse.

Kjelskallet og ildkasse var i bra stand, bortsett fra at det måtte sveises litt i skallet i bunnen under fyrgangen.

Innfesting av ventiler og annet utstyr på kjelen er også kontrollert og noen bolter er skiftet. Generelt sett var kjelen og utstyret på den i atskillig bedre stand enn på «Børøysund», men så har da også brukstiden vært vesentlig kortere.

Verkstedet tar sikte på trykktesting i slutten av februar. Om alt går bra er det derfor mulighet for at «Hansteen» kan seile til sommeren.

Kjelereparasjon på «Børøysund»

Tekst: Jan F. Andersen-Gott

Foto: Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter

Den meget grundige overhalingen og reparasjonen av dampkjelen på «Børøysund» går målbevisst framover på Bredalsholmen, med Parat Halvorsen AS fra Flekkefjord som fagfolk på selve kjelen. Det dukker dog stadig opp ting som må repareres i tillegg til de skadde

fyrgangene. Det er jo ikke uvanlig når en begynner å plukke fra hverandre godt over hundre år gammelt utstyr, men det har uansett en ubehagelig kostnadsside.

All kjelearmatur er demontert og blir overhålt. Det viser seg at flere av festeboltene, som er både gjenget inn i kjeleskallet, festet med mutter på innsiden og dikket, knekker og må borres ut og hullene gjenges opp på nytt.

En noe større jobb ble oppdaget ved kontroll av terseboltene på toppen av ildkassene. Disse ganske lange og tykke boltene er også både gjenget og med mutter på undersiden. Det viste seg å være så kraftige tæring på boltene ned mot ildkassetaket at de nærmest hadde fått fasong som timeglass. I tillegg er det betydelige tæring i ildkassetaket rundt boltene, slik at det flere steder må bygges opp med sveis og nye hull bores opp og gjenges for nye bolter. Tæringene på boltene og i ildkassetaket er ikke lette å oppdage og eventuelle lekkasjer her kunne fått alvorlige konsekvenser. At skadene nå ble oppdaget som følge av skadene på fyrgangene, viser igjen at det gamle ordtaket om at det aldri er så galt at det ikke er godt for noe, fortsatt har gyldighet.

Alle røyk og stagrør er kappet og fjernet og stussene i rørplatene frest ut slik at det er klart for innsetting og valsing av nye rør. For å ha god tilkomst vil dette først skje etter at nytt utstyr for skumming og bunnblåsing er montert og etter at nye tak i fyrgangene er nøyaktig tilpasset og sveiset inn.

Selv med de ekstraarbeidene som her er nevnt, og eventuelt andre ting som kan dukke opp under tilbake-

montering av blant annet all armatur, og ikke minst under trykkprøving og oppfyring, har vi fortsatt godt håp om at «Børøysund» er ferdig reparert til våren. Og da skal hun seile for egen damp til 5-årsklassing som trolig blir i Göteborg. Bredalsholmen har ikke ledig dokkplass i hele 2018 og etter kontakt med diverse verksteder, har styret besluttet at det inngås forhandlinger med Gotenius i Göteborg.

Deretter står en forhåpentlig vellykket og aktivt seilende sommersesong for døren. Et høydepunkt for sesongen for både «Stybjørn», «Børøysund» og mange, mange andre veteranskip blir deltakelsen i Fjordsteam 2018 i Bergen i starten av august. Det legges opp til et imponerende program og vi håper mange av Dampskipspostens lesere vil bli å treffe der!

Vi går med andre ord et aktivt og spennende år i møte!



Interiørbilde fra kjelen. Det som her er et åpent rom skal fylles med nye overdelar på fyrgangene, rør for bunnblåsing og skumming og syv rader med røyk/stagrør.

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

• Skogøys Venner

v/ Narvik Havn KF
Fagernesveien 2, 8514 Narvik

• 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

• Stiftelsen D/S Engebret Soot

Postboks 130, 1871 Ørje
www.dampbåt.no
ds.engebret.soot@gmail.com
(+47) 908 30 597



Omslagsbildene:

Forside: Sola har snudd, og vi er underveis mot lysere tider. Da er det tid for både drømmer og planlegging. Kan dette bildet inspirere? Her er «Gamle Okseøy» på vei mot Kjeungskjær fyr utenfor Ørlandet i august i fjor. Fyret er den røde prikken på styrbord baug. Foto: Odd Nordahl-Hansen

Bakside: Trenden med at pensjonister søker seg til varmere klima om vinteren kan gi uventede utslag. Her er «Atløy» på plass i sitt årlige vinteropplag i den store hallen til Westcon i Florø. Denne vinteren får hun også selskap av galeasen «Loyal». Oppholdet gir varme og trygghet for båtene i vinterværet og gode arbeidsforhold for de frivillige arbeidsgjengene. Foto: Galeasen «Loyal»