

DAMPSKIBS

P O S T E N



TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 112 | 2/2018

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 Veteranskibsclub.

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 Skiftrun
Tlf. 992 84 955
post@wyller.no

Bergensområdet: Harald Sætre
Ådnavegen 52, 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

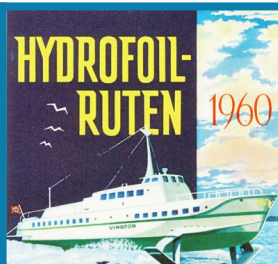
FRIST FOR STOFF TIL NESTE NUMMER**19. september 2018**

Opplag: 2600
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar





18



22



34



44

INNHOLD

- 4 Leiaren har ordet
- 7 «Anna Rogde» fyller 150 år
- 13 Pionerens inntog i fartøyvernet
- 18 Typisk norsk – ikke bare norsk
- 20 Fjordsteam i Bergen 2018
- 22 Hydrofoillbåten, en kort epoke i norsk samferdsel
- 28 Bilfergen «Gamle Kragerø»
- 30 Kysten rundt
- 34 Slektsstevne
- 40 Sikkerhet og ansvar
- 42 Erfaringer fra dampseminar
- 44 VM i Skreifiske
- 47 Foreningene bak bladet

Svak tilgang på nye medlemmer er en utfordring i de fleste av klubbene våre. Noen enkel oppskrift på hvordan vi kan trekke til oss nye finnes ikke. Likevel må vi prøve. Les dette bladet med «vervebrillene» på, se om andre gjør noe vi ikke gjør selv, om vi har muligheter vi ikke utnytter, om vi kan endre oss på noen måte. Ta småunger med på tur, marker jubileer, delta ved arrangementer, eller skap nye, helst i samarbeid med andre. Samtidig må vi arbeide for å få trygge rutiner og regler for det arbeidet vi gjør. God lesning, uansett hvilke briller dere har på.

Leiaren har ordet

Fartøyvern er ikkje noko brei folkerørsle. Vi er for få til å fullføre dei verneoppgåvene vi har starta, og for få til å ta godt vare på dei resultatene vi har nådd. Rekruttering er derfor ei særskild viktig oppgåve i åra som kjem. Her kan du lesa korleis me gjer det i vårt lag.

Tor Johannes Bjørgaas, leiar i Nordhordland Veteranbåtlag

Gamle «Vaka», tidlegare D/S «Oster» vart heimkjøpt etter 30 år i fart som dieseldriven fraktebåt. Overtakinga skjedde den 8. mars 1996, på Shetlands-Larsens Brygge i Bergen. For oss i styret var det kjekt å sjå at bortimot 300 personar møtte fram til overtakingsseremonien for denne 88-åringen. Endeleg kom sjølvaste Gamle Dampen heimatt for å bli restaurert til fordums prakt.

Etter at alle formalitetar var over, sette M/S «Gamle Oster» kursen mot Bjørsvik i Osterfjorden. Den første tida var det ikkje trengsel på dugnadsdagane ombord, men arbeidet kom i gang

og det vart synlege resultat på båten. Skutesida som var blå vart atter svart. Seinare forsvann bakken, bit for bit. Dei eldre som kom nedom på kaien i Bjørsvik nikka gjenkjennande til båten, som etter kvart mista fraktebåtpreget og fekk att linjene i det gamle dampbåtskroget.

Medlemstalet låg på 120 personer i begynnelsen, men då undervasskroget vart kontrollmålt og viste gode plate-tjukkelsar dobla medlemstalet seg fort. Etter noko tid vart det funne eit perfekt dampmaskineri og medlemstalet gjorde eit nytt hopp og passerte 350 medlemmar. Årsaka til medlemsauken var at



Frå ein av barnehageturane med «Oster». Den må tidleg øvast som ein god fartøyvernar skal bli. Foto: Ragnhild Bjørgaas

desse positive nyhetene vart presenterte i massemedia, på ein likandes måte slik at alle dei interesserte fekk god informasjon. Dette resulterte i at fleire meldte seg til dugnadsteneste og det vart ei blomstringstid for prosjektet.

Til opninga av veteranbåtfestivalen Nordsteam 2000, rakk D/S «Oster» så vidt å bli godkjent av Sjøfartsdirektoratet sine inspektørar, for å gå for eiga dampmaskin frå Dåfjorden til Bergen, på strenge vilkår. Turen gjekk bra og då «Oster» kom inn på Vågen, som båt nr. 30, vart han motteken av om lag 40.000 tilskodarar, som stod langs kaiane frå ytterst på Skolten og heilt inn

i Vågsbunnen. Nordsteam 2000 vart jubeldagar for «Oster» og nye medlem strøymde til og meldte seg inn i laget. Medlemstalet kom no opp i nær 700. I tida etter Nordsteam gjekk prosjektet vidare med innreiingsarbeid og fullføring i juni 2005.

Rekruttering av mannskap i slike oppgangstider gjekk nesten av seg sjølv. Mange ville vera med som mannskap på turane. Nokon få hadde fartstid frå før, men dei fleste fekk opplæring ombord. Alle som ville vera med som mannskap måtte ta sikkerhetskurs og skaffe seg sjømannslegeattest. Navigatørane måtte ha gyldige sertifikat, mens

maskinistane måtte lære seg å kjenna maskinromet og utstyret der. Det vart gjennomført eit 150 timars maskinistkurs, som kveldskurs frå sept. 2009 og ut april 2010. Med hjelp frå gode samarbeidspartnarar vart det utarbeidd eit kurskompendium og undervisninga tok lærarkrefter frå Bergen Maritime Skule seg av. Alt dette utan at det kosta verken elevane eller klubbane 5-flate-øre. Frå Sjøfartsdirektoratet vart det uttalt at dette var det aller første maskinistkurset som eit veteranbåtlag hadde klart å gjennomføre. Fleire hadde hatt planar om liknande kurs, men dei kom aldri i gang, av ymse grunnar.

Vel, 22 år har gått frå prosjektet kom igang og dei aktive har blitt tilsvarende eldre og nokon aktive har måtta gje seg som mannskap, av helseomsyn og andre grunnar. Heldigvis så dukkar det litt etter litt opp yngre krefter. For tida har me fleire yngre navigatørar under opplæring. Ombord på «Oster» skjer navigeringa på den gamlemåten, med papirkart og med farvannskjente navigatørar. Med omkastpropell og eit heller lite ror blir det begrensningar på manøvreringa, samanlikna med dagens moderne skip med sidepropellarar og avanserte rorløysingar. Skal manøvreringa gå bra, så må ein kjenna «Oster» sine sterke og svake sider. Operasjonane må planleggjast med kløkt, alt etter vind- og straumforholda, slik at skuta kjem seg trygt både til og frå kai.

Dei yngre som kjem til må bli godt mottekne, slik at dei føler seg velkomne og får lyst til å bli med på drifta av kulturskatten vår. Me har no fleire yngre mannskapsmedlem som er med på turar så ofte som dei har anledning til det. Desse gjer teneste på dekk, i restaurasjo-

nen og i maskina og blir lærte opp med trening på jobben. Ungdomane gjer ein god jobb samtidig som dei er positive for miljøet ombord. Ei anna gruppe som me rekrutterar ifrå er dagens pensjonistar, som har blitt yngre. Mange av dei som har blitt førtidspensjonerte i ein alder på rundt 60 år, har gjerne ein yrkesbakgrunn som gjer at dei glir lett inn i arbeidet ombord.

«Oster» har kvart år ein barnehage-tur og båten blir fylt opp med born frå fleire nærliggjande barnehagar. Desse turane er veldig populære for ungane, som set ekstra stor pris på at dei også blir trakterte av Oster-trisene, med pølser, is og brus. Slike turar kan me vel kalle for langtidsrekruttering, då turane tenner interessa for «Oster», ei interesse mange tek med seg vidare gjennom oppveksten. Håpet vårt er at nokon av desse borna vil bli med på drifta av båten seinare, når dei er blitt store nok til det.

Dette er litt av av utfordringane me har i Nordhordland Veteranbåtlag. Skal «Oster» ha ei trygg framtid så må rekrutteringa av nye medlem fungere og dette har den aller høgaste prioritetten i laget vårt.

Eg har inntrykk av at dei andre veteranbåtklubbane har dei same utfordringane. Løysinga på dette kjem ikkje på plass av seg sjølv. Her må me berre stå på og litt etter litt vil det lukkast å få tak i yngre krefter.

«Anna Rogde» fyller 150 år

En av våre virkelige veteraner er skonnerten «Anna Rogde». Med aner som kan spores tilbake til de amerikanske klippere, og en yrkesaktiv karriere på 104 år, er hun i særklasse blant våre veteranskip.

Ved Katie Paine. Foto fra Sør-Troms museum der annet ikke er angitt

Tidlig på 1850-tallet kom snekeren Sigbjørn Knudsen Birke-land flyttende med kone og barn fra Sira til Bergen, der han ble ansatt på et skipsverft i Laksevåg. Med sin yrkesbakgrunn fikk han arbeid på modellverkstedet. Der sugde han til seg kunnskap fra det bergenske skipsbyggermiljøet som var av ypperste klasse på den tiden. Gjennom praktisk arbeid og studier på egen hånd lærte han å beregne og konstruere skipsmodeller. Bergen var den første norske byen som fikk faglærte skipskonstruktører, og miljøet her sto i særstilling med hensyn til kvalitetsarbeid og modernisering av seilskipsflåten. Norske skuter ble sikrere og mer konkurransedyktige i oversjøisk fart. Den kjente konstruktøren Ananias Dekke var mesteren som stod bak

mange norske klippere og en rekke såkalte «Dekkeskapninger.»

I 1867 dro Sigbjørn til Bangsund syd for Namsos for å bygge to skonnerter for Albert Pettersen og et partsrederi i Bergen. De ble bygd etter Ananias Dekkes tegninger og idealer med slanke og fine klipperformer. Sigbjørn var nok en samvittighetsfull fagmann med sans for kvalitet. Et eksempel på det er at han håndplukket tømmeret som skulle brukes til byggingen. I 1868 var de to skutene ferdige, og ble døpt «Albert» og «Anna,» etter rederen selv og hans kone.

Skonnertene var rigget som sletttoppete tomastere. Denne riggen gjorde dem lettmanøvrerte og krevde ikke stort mannskap. Dette skulle komme godt med for «Anna Rogde» i fart på det åpne havet, inn gjennom fjorder og ut



«Anna», malt av den kjente skutemaleren Fredrik Sørvig fra Bergen. Bildet er fra 1876, etter at Isak Rogde var blitt eneeier. Skuta vi ser helt til venstre er antagelig også «Anna». Det var ikke uvanlig å male skuta sett fra to vinkler på samme bilde.

gjennom sund, mellom holmer og skjær i all slags vær gjennom tre generasjoner. Til tross for alle de gode egenskapene forliste «Albert» i 1877 i et forrykende uvær i Østersjøen.

Rogde familien på Kjøtta

I 1872 kjøpte Hardanger-skipperen Isak Rogde skuta. Han flyttet til Kjøtta utenfor Harstad året etter og giftet seg med Anna. Skuta ble nå kalt «Anna Rogde», men navnet ble ikke offisielt endret i papirene før i 1990, da skuta kom tilbake til Harstad. Frem til da var hun registrert som «Anna af Bergen». På Kjøtta startet han et familierederi hvor hovedvirksomheten var frakt og salg av klippfisk som ble tørket på bergene på Kjøtta. Flere ganger har skuta hatt turer til Spania og Portugal og andre land langs atlantehavskysten. De fleste

turene gikk imidlertid i nordlige farvann, så langt nord som til Arkangelsk og Murmansk. Dramatikk har det ofte vært, blant annet på Finnmarkskysten i 1889. En orkan ødela riggen og mannskapet måtte hugge ned stormasta for å berge skuta.

Driften av skuta gikk i arv i generasjon etter generasjon. I 1972 var det i imidlertid slutt. Da la brødrene Per og Wilhelm Rogde skuta i opplag etter at hun uavbrutt hadde gått i fraktesfart i 104 år, 100 av dem eiet av samme familie.

Indahl-brødrene kjøper skonnerten

År 1976 overtok brødrene Magne og Aage Indahl skuta for å bruke henne til turer med ungdom. Magne Indahl var aktiv som ungdomsarbeider i adventistmiljøet i Oslo og mente at ungdommen



Utsmykking på hekken er et portrett av den første rederens kone. Der det nå står «Rogde», sto det tidligere «Bergen». Isak Rogde, som kjøpte skonnerten i 1876, ble også gift med en Anna. Dermed fikk han byttet ut «Bergen» med «Rogde». Det finnes ikke noen tradisjonell gallionsfigur på skuta, men under baugsprydet finnes det et drakehode med Bergens byvåpen skåret ut.

kunne ha godt av miljøforandring. Et fartøy til dette arbeidet ville være midt i blinken. Han gjorde en del undersøkelser, og fikk høre om skonnerten som lå i opplag i Harstad. Hun var i en dårlig forfatning, men han og broren Aage bestemte seg for å satse på dette prosjektet. De gjorde en formidabel innsats for å restaurere henne tilbake til original stand. Restaureringen ble svært dyr for de to entusiastene, og de måtte etter hvert innse at prosjektet ikke ville overleve økonomisk. Brødrene gjorde så et valg, som hele Norge kan takke dem for i ettertid. De fikk tilbud fra utlandet om kjøp av skonnerten. Hadde de takket ja, hadde de kunnet gå fra borde med et pent overskudd, i stedet besluttet de at skonnerten hørte hjemme i Norge. Med den beslutningen fortsatte de med turer for ungdom. Det ble så oppda-

get omfattende råteskader som fikk en svimlende prislapp og gjelden ble umulig å betjene, selv med mye velvilje og hjelp. «Anna Rogde» ble ankret opp utenfor Sjøfartsmuseet på Bygdøy med til salgs-lapp i 1989.

Hjem til Harstad

Den lykkelige enden på salgsoppdraget ble at et nyopprettet interessentskap i Harstad overtok henne og førte henne tilbake til hjembyen. Der ble Stiftelsen Anna Rogde ny eier og driver. Stiftelsen eier også Anna Rogde-brygga på Kjøtta. I 2010 ble Stiftelsen Anna Rogde konsolidert med Sør-Troms museum. I samarbeid med foreningen Anna Rogdes venner har museet ansvar for drift, mens stiftelsen er fortsatt eier. Selv om stiftelsen ikke har formelle oppgaver i driften av Anna Rogde, følger de godt



En kjølsprenget sliter. «Anna Rogde» i 1970, på slutten av sin karriere som frakteskute. Foto lånt av Terje Olsnes.

med i det som skjer, og de bidrar der de kan på forskjellige områder. De skaffer gjerne finansiering av større vedlikeholdsprosjekter, og deltar i ulike fora for å promotere «Anna Rogde».

«Anna Rogde» fremstår i dag som et smykke etter mange år med godt vedlikehold av dyktige, frivillige ildsjeler. Siden 1990 har frivillige, firmaer og offentlige instanser bidratt, både med praktisk arbeid, ulike tjenester og økonomiske bidrag. På denne måten har man klart å gjennomføre store vedlikeholdsprosjekt som nye seil, nytt dekk, hjelpemotor og hovedmotor. Gjennom salg av turer har man klart å finansiere andre driftskostnader for å holde skuta operativ. Den store utfordringen har vært å få fast inntjening og støtte for å kunne ha en mer forutsigbar drift.

De senere årene har Harstad kommune og Troms fylke bidratt med en fast årlig sum. Fjorårets julegave fra Harstad kommune var at det årlige bi-

draget ble øket med en million i tre år fremover. I 2009 kom «Anna Rogde» på Statsbudsjettet for første gang i forbindelse med Kulturminneåret.

Skuta bemannes fortsatt av frivillige entusiaster, Anna Rogdes Venner. Til sammen er rundt 15 mennesker aktive i varierende grad. De siste 4 år har museet leid inn maritim kompetanse utenfra for å sikre godt og riktig vedlikehold av skonnerten, samt opplæring til seiling. Behovet for bistand utenfra vil nå bli redusert, siden det i vinter ble ansatt skipper i full stilling, foreløpig for tre år.

Ny mast i 2016

Av de store oppgavene som er gjennomført de siste årene kan vi trekke frem masteskiftet.

Det viste seg at fokkemasta hadde råte på baksiden av en av kjakene (eller kinnbakkene, treplater, en på hver side av masta, som overfører strekket



Her blir den nye masta pusset og gitt samme dimensjoner som den gamle før beslagene flyttes over.

fra vantene til masta). Denne råten var uforsvarlig å forsøke å utbedre, derfor ble det bestemt å skifte masta. Jobben ble et samarbeid mellom rigger Salo van de Vooren som prosjektansvarlig, frivillige i Anna Rogdes venner og Sør-Troms museum. Det var mest gunstig å bestille et emne fra Danmark. Dette ble bestilt noe overdimensjonert, fordi vi ønsket å ha et emne som tørket hurtig, samtidig som vi kunne forme det etter behov. For å bytte mast ble det gjort en del forarbeid. Det første var å demontere eksisterende rigg, fordi beslag og stående rigg skulle brukes på nytt. For arbeidet fikk vi benytte en verkstedhall ved Harstad Mekaniske Verksted. Masta ble tatt ned med kran og plassert i hallen. Det nye emnet ankom til Harstad godsterminal i sentrum av byen og ble fraktet til hallen hvor det ble lagt ved siden av den gamle masta. Her

fikk vi høvlet råemnet til riktig størrelse og alle beslag ble flyttet over. Den nye masta er i douglasgran som er svært godt egnet som mast. Da alt var klart ble masta reist, toppmast satt opp, stående rigg strammet og øvrig utstyr igjen koblet til.

Hvordan feirer man er 150-åring?

Jubileet vil bli markert med ulike aktiviteter gjennom hele året. Det er opprettet en gruppe med representanter fra Sør-Troms museum, Anna Rogdes venner og Stiftelsen Anna Rogde, som er ansvarlig for planlegging og gjennomføring. Målet for jubileet er å løfte frem skonnerten og hennes fortid, samt ha fokus på hennes fremtid, særlig med tanke på rekruttering av frivillige.

Det er da også et omfattende program som er presentert. En foredragsserie er allerede startet opp, slippsetting og treningsseilas er



Alle seil satt, men det hjelper lite i stilla. Er det kanskje bare for å tekkes fotografen?

gjennomført. Videre kommer tidsriktige arbeidsklær for mannskapet, foto-utstilling, brygging av Anna Rogde-øl, produksjon og salg av Anna Rogde-smykker, laget av deler av den gamle is-huden, og aktiviteter for gamle og unge. Tre nylagede filmer skal formidle jubileet, og vise hva Anna Rogde har vært, og er i dag. Det er planlagt jubileums-seilas til fem kommuner i Sør-Troms, med arrangementer på anløpsstedene, mens den store feiringen vil bli på Harstad havn 17. og 18. august. Når året er omme finnes antagelig ikke en eneste harstadværing som ikke kjenner og ikke er stolt av byens skute.

Katie Paine er avdelingsleder ved Sør-Troms museum

Nøkkeltall

- Lengde over dekk: 92 fot.
- Lengde inklusive baugspryd: 120 fot.
- Bredde: 22 fot.
- Mastehøyde over dekk: 25.8 m
- Seilareal: 444 kvm.
- Tonnasje: 66 netto registertonn, 92 brutto registertonn.
- Motor: Cummins, 350 – 405 hk, montert 2012.
- Passasjersertifikat for 30 personer utenfor 5 nautiske mil, forøvrig 60 personer.

Pionerenes inntog i fartøyvernet

Tidligere har Dampskipsposten hatt en artikkel om den ombygde hvalbåten «Forlandet». Her ble en svært sentral del skipets historie nærmest utelatt, den om hvordan det ble overtatt av entusiaster og fikk vernestatus. Den historien får vi her, i form av en samtale med en av disse pionerene, Carl Frederik Thorsager.

Ved Stig Tore Lunde

Hvordan våknet interessen for disse fartøyene?

Jeg har vokst opp i Oslo og fikk tidlig en interesse for tekniske kulturminner, særlig slike som var utstyrt med dampmaskin. Da «Børøysund» skulle hentes til Oslo fra Melbu i 1969 drømte jeg om å få være med på turen nedover. Det var bare den siste etappen fra Drøbak og inn til Oslo jeg fikk med meg.

Sammen med familien fikk jeg en tur med «Turisten» i 1960. Dette dampskipet gikk med passasjerer og gods i Haldenvassdraget fra 1887 til 1963 og ble senket i 1967. Heldigvis ble maskin og noe inventar sikret slik at skipet kunne heves og tilbakeføres etter noen tiår. En kamerat kjøpte utstyret finansi-

ert med et lån fra sin bestemor. Jeg var svært skuffet over at vi ikke fikk tatt turen mens Urskog-Hølandsbanen korresponderte fra Skullerudsjøen (nedlagt tre uker før).

Hva var status i fartøyvernet midt på 1960-tallet?

I 1964 forsøkte noen entusiaster i Hordaland å kjøpe «Oster» som fortsatt var i sin tradisjonelle drift. En pris på 40 000 kroner var et uoppnåelig krav. Skipet ble solgt til nye eiere og bygd om til lasteskip.

Fjordabåten «Fanaråken» som var bygd i 1937, fikk man heller ikke sikret. Den havnet i Hellas og ble siden totalødelagt i brann.



To nybakte redere. Carl Frederik Thorsager og Jon Schrøder. Avisutklipp av ukjent opprinnelse.

Hjuldampere «Skibladner» sank for annen gang i vinteropplag i 1967. Jeg kjøpte aksjer i skipet i 1968 da det var under reparasjon. Dette var det første offisielle fartøyvernprosjektet i Norge. Forsvaret ble engasjert i hevingen og Norsk Sjøfartsmuseum bidro med ekspertise i prosessen. Prosjektet var godt forankret i offentlige kanaler.

I Oslo ble Norsk Veteranskibsklubb stiftet i 1964. En håndfull entusiaster stiftet foreningen for å skape et miljø for bevaring av fartøyer, og da særlig de fra dampskipsperioden. Da klubben fikk kjøpt «Børøysund» i 1968 var både Norsk kulturråd og Sjøfartsmuseet involvert. Det første fartøyet som klubben satset på var lille «Pelle» fra Arendal, men da «Børøysund» dukket opp i en

artikkel i Aftenposten, ble den førstevalget.

Norsk Veteranskibsklubb skulle komme til å spille en sentral rolle i en rekke verneprosjekter. Midt på 1970-tallet engasjerer Jon Schrøder seg i klubben. Med stor handlekraft og kompetanse ble en rekke mulige «objekter» forsøkt vernet. Schrøder spilte en nøkkelrolle i vernearbeidet for «Hestmanden», «Styrbjørn» og «Stord I». Veteranskibsklubben under hans ledelse var helt sentral for vern av disse fartøyene.

Som i annet arbeide med vern av kulturmin-

ner opplevde disse ildsjelene ofte tre faser i arbeidet:

- Først å bli latterliggjort
- Så å bli aktivt motarbeidet
- Tilslutt at gjennomføring blir en selvfølge

Har noen av disse tidlige prosjektene overføringsverdi?

Vi må ikke glemme pionerene. Uten dem blir det ikke noe prosjekt. Vi kan ikke hoppe rett inn i gjennomføringsfasen. Det må være en respekt overfor pionerene og deres måte å jobbe på. Byråkratene i det offentlige er ikke lydhøre nok og de er ikke mottagelige nok for innspill fra «villstyringer». Hvis det ikke etableres et riktig miljø rundt et fartøy ender det

fort uten at det blir gjennomført.

For «Skibladner» ble miljøet hele Norge. Hele Norge «våknet». Denne båten ville vi ikke miste. «Hestmanden» var en gammel lørje som et fåtall var opptatt av å verne. Da den ble over tatt var den svartmalt som handelsskip. Nå er den ivaretatt som et minne for krigsseilerne og er gråmalt. Så selv om restaureringen har tatt utgangspunkt i etterkrigsutseendet, er den fargemessig tilpasset krigshistorien. Krigsseilerne skulle endelig få sitt hovedminnesmerke (red. anm.: i tillegg til Minnehallen i Stavern).

Hvis man ikke er tidlig nok ute får man ikke sikret kulturminnet. Da hvalfangsten tok slutt i Sandefjord var det ingen uttrykt interesse for å ta vare på en av de mange hvalbåtene som fortsatt var i byen. Først 15 år senere ble krefte ne satt inn for å finne en båt. «Southern Actor», som ble bygd og fanget for et skotsk selskap ble hentet fra Spania. Da utredningsarbeidet om vern av en hvalbåt pågikk på begynnelsen av 1980-tallet ble taubåten «Forlandet» i Sandefjord vurdert, men ble ikke valgt. Man ønsket å ta vare på en mer moderne båt.

Hvordan havnet «Forlandet» i Oslo?

Jon Schröder viste tidlig interesse for «Forlandet». Først var det på vegne av klubben, som kontaktet Framnæs Mek. Verksted. Da det ikke lot seg gjennomføre med en overdragelse på den måten, tok Schröder og jeg direkte kontakt. Vi hadde felles interesser og stort pågangsmot.

Da vi møtte direktøren for verkstedet i 1983 var de klare for et salg til Høvding skipsoppbygging i Sandnessjøen.

Arbeidet med å ordne slep var allerede i gang. Verkstedet var positive forutsatt at båten ble bevart. Nå ble den kjøpt av oss for 1 krone - to 50-øringer fra 1921 henger i glass og ramme på verkstedet!

Vi var forundret over den labre interessen lokalt. Det var tydelig at man heller ville satse på å finne en mer moderne hvalbåt til byen. Hvalfangstmuseet viste også liten vilje til samarbeide.

Sammen med Arnold Lindner, chief på «Børøysund», kunne vi fyre opp og sette kursen for Oslo. Først hadde verkstedet dokket og stoffet båten til en verdi av 25 000 kroner. Det var også fulle tanker med spillolje. Så lenge vi fyrte med den, hendte det stadig vekk at vi ble kontaktet av brannstasjoner som var blitt varslet om båtbrann i fjorden! Den siste chieffen i Sandefjord, Håkon Jacobsen var en god rådgiver for oss.

I Oslo fikk vi plass ved kaia til Akers Mek. Den første turen gikk til Kystens landsstevne på Hidra utenfor Flekkefjord. Det var en flott opplevelse for oss som fikk være med.

Hva skjedde med båten i Oslo?

En gruppe entusiaster fra Sørlandet ble engasjert og ville bidra i arbeidet. I helgene reiste disse med en folkevognbuss innover og brukte mye tid. Rommet i baugen ble innredet med køyer slik at de kunne overnatte om bord. Det var bare Jon Schröder som var med fra Oslo. De andre fartøyene som lå her tok nok oppmerksomheten og engasjementet fra mulige støttespillere.

I 1998 ble det avlyst en tur på grunn av manglende oppslutning. Det var planer for en ny tur, men og maskin og kjele ble ikke ivaretatt slik det burde vært



«Forlandet» i steindokka i Horten i 2011 for svært nødvendig vedlikehold.
Foto: Horten Skipsreparasjoner

før et opplag. Slik ble båten liggende i en årrekke.

Hvorfor ble «Forlandet» liggende i så lang tid?

Det var ikke nok lokalt engasjement rundt båten i Oslo. Vi hadde beholdt Sandefjord som hjemmehavn og var av den mening at den egentlig hørte hjemme der. Vi gjennomførte en redningsaksjon som var helt avgjørende for at båten ikke skulle bli hogd.

En person kan ikke få til en gjennomføring. Hva så hvis det er tre entusiaster? Når venneforeningen er på plass og mange uttrykker sin støtte på forskjellig vis er mye på plass. «Forlandet» stoppet opp da miljøet ikke var stort nok. Da gruppen med entusiaster fra Sørlandet ikke klarte å gjennomføre turen og båten ble liggende, var det et kritisk øyeblikk for prosjektet. Det var ikke noe miljø i

Oslo som overtok pinnen. Båten ble liggende i en årrekke før folk fra Sandefjord tok kontakt og viste interesse.

Hvilke råd har du til arbeidet med «Forlandet»? Hva kjennetegner de gode prosjektene?

De beste prosjektene er de som kan stå på egne bein. De som overlever og klarer å levere er de som ikke «forspiser» seg, men lager en rimelig plan for gjennomføring. Noen helt sentrale oppgaver må løses umiddelbart. Å legge kortsiktige og langsiktige prioriteringer samtidig, gir det rommet som er nødvendig. En kartlegging av menneskelige og økonomiske ressurser er helt avgjørende. Kanskje får ikke pionerene oppleve drømmen: Å gå for egen maskin igjen.

Første trinn er å stoppe forfallet. Gjennom det legges grunnlaget for den videre jobben. Kanskje er det først neste



Slik ligger «Forlandet» i dag, godt tatt vare på i Sandefjord. Foto: Stig Tore Lunde

generasjon som klarer å gjøre de virkelige store grep. Milepeler kan være viktig som motivator og som nyheter.

De som har kunnskap er det svært viktig å ivareta. Systemer som tar vare på disse kan imidlertid være med på at det ikke blir nok rom for alle. Folk som har mye entusiasme og lite fagkunnskap er det alltid plass til i andre roller med vaffelsteking, markedsføring og så videre. Og kunnskap tilegner en seg med årene. Det sosiale samspill mellom mennesker må vektlegges. Ofte blir det mye følelser og gnisninger som må håndteres. Ikke mas med å få skuta ut for seiling. Kulturminner er for evigheiten. Ellers er det ingen vits.

Har du noen tanker om dagens situasjon?

Norsk Forening for fartøyvern er en fellesnevner og et talerør for det frivil-

lige arbeidet. Foreningen har også blitt et møtepunkt for det offentlige og det private, og derved en svært viktig faktor i det nasjonale arbeidet.

Det har vært en rivende utvikling. Tre fartøyvernsentre ble etablert på 1990-tallet. Disse har i dag 60 ansatte, som igjen, gjennom arbeid med enkeltfartøyer, etablerer kompetanse om eldre fartøy og byggeskikk generelt. Nå drives det forskning og en aktiv medvirkning i restaureringsprosjekter, særlig til prosjektene med mest frivillig innsats, for eksempel «Hvaler». Det er inspirerende for det frivillige miljø å få faglig bistand slik at ikke prosjektet stopper opp. Samtidig er det etablert et offentlig byråkrati med fem ansatte hos Riksantikvaren.

Stig Tore Lunde er rådgiver ved Hvalfangstmuseet i Sandefjord.

Typisk norsk – ikke bare norsk

En uke hvert år, i år fra 8. til 16. september, markeres kulturvernåret. I år er temaet «Typisk norsk – ikke bare norsk». Med det menes at vår kultur ikke bare er oppstått her hjemme, den er resultat av kulturimpulser fra andre steder i Europa, noen ganger også fra enda fjernere strøk. Og hvordan har så disse impulsene kommet hit?
Med båt, selvfølgelig.

Ved Georg Jensen

Det vi regner som norsk kulturarv, og som vi er så stolte av, er ikke alltid så egenartet eller spesielt som vi ofte tror. Vikingskipene våre er nær beslektet med Sutton Hoo-skipet som ble gravet ut i England i 1939. Det er om lag to hundre år eldre enn våre stoltheter. Stavkirkene har trekk i både planløsning og utsmykning som peker til forbilder lenger sør i Europa. Går vi frem til våre veteranskipp kan vi vel uten særlige forbehold regne dem som resultatet av internasjonal teknisk utvikling og kunnskapsutveksling. Det vi antagelig kan hevde, er at det å greie å bevare så mange store skip, det er typisk norsk. Den hederen kan vi frivillige unne oss.

Impulser fra fremmede land er tatt

opp i vår egen kultur, vi har bearbeidet dem og gjort dem til våre egne. Resultater av slik påvirkning finner vi over alt rundt oss, fra ytterst ved kysten til innerst i dalene, i alle samfunnslag og i alle næringer. Den gjelder språk, moter, matlagning, arkitektur, møbler, håndverk og teknikk. Det er slik kulturvandring som er tema for kulturvernåret i år.

En tenkt situasjonsbeskrivelse kan vise omfanget av språkimport: *På fordekket kjører matrosen winchen, mens jungmannen haler i gaieren. Nede fra maskindørken kikker chiefen opp gjennom skylightet. Snart er det skaffetid, stuerten dekker allerede med pletter og skaffetøy oppe i messa.* 12 av disse 32 ordene kan vi lett kjenne igjen som sjømannsspråk.



I fjor fikk arrangementet i Skrolsvik på Senja prisen for beste markering av kulturminneåret. Her samarbeidet lokale foreninger, Sør-Troms museum og andre om arrangementet. Tranøy kystlag, med sin «Senjapynt», var en viktig bidragsyter og hadde samtidig en god anledning til å vise hva de arbeider med. Foto: Hugo Løhre

Et fagspråk med sterkt innslag av først tyske, så hollandske og etter hvert også engelske ord. Dette språket tok sjømenene med seg i land, der ordene etter hvert gikk inn i dagligtalen.

Vi fartøyvernere arbeider med vår lille flik av kulturvernet. Når vi ser størrelsen av fartøyene våre er «lille flik» kanskje ikke det rette begrepet, heller ikke når vi teller antallet av dem som bidrar. Andre kulturvernere har organisasjoner på hver sine felt, innen bygningsvern, håndverk, husflid og andre. De som driver med sang, musikk, folkedans og andre «øyeblikkets opplevelser» må vi også ta med. Ved å samarbeide med disse kan vi en uke i september markere våre felt innen kulturvandringen, vise at det vi driver med er både norsk og europeisk, at det preger oss, at det gir oss opplevelser og gleder, at det er verd å ta vare på. I slike arrangementer har fartøyer en

naturlig plass. Det var jo de som brakte kulturimpulsene hit.

Det er ennå tid til å samle likesinnede, planlegge markeringer og skape festivitas i lokalsamfunnet. Sett i gang!

Kulturvernforbundet

Vi har flere organisasjonsnivåer i kulturvernarbeidet. Våre fartøyer er organisert i Fartøyvernforeningen. Den er igjen med i Kulturvernforbundet, som er nivået over. Her er foreninger innen alle grener av det frivillige kulturvernet organisert. Forbundet taler kulturvernets sak til allmenheten og til offentlige myndigheter. Det arrangerer også hvert år Kulturvernkonferansen i mars og Kulturminnedagene i september. Tilsvarende Kulturminnedager arrangeres over hele Europa.

Fjordsteam i Bergen 2018

Når bergensere beskriver arrangementet og kaller det tidenes veteranskipsstevne, kan vi regne med at de vet hva de snakker om. Dette kan de, dette har de erfaring med og dette får de til. Vi gleder oss.

Ved Øyvinn Konglevoll

Med de 2 fartøyene som befinner seg på ventelisten blir det 70 påmeldte fartøyer på Fjordsteam i år. 60 % av disse er på Riksantikvarens liste.

12 dampfartøyer er påmeldt, fra to små tyske dampbåter – til den største «Hestmanden». Der om bord blir det forskjellige foredrag under stevnet. Så mange dampfartøyer har ikke vært samlet i en norsk havn siden 1950-tallet.

Fra Rotterdam kommer dampbåten «George Stephenson», fra Oslo «Børøysund» og «Styrbjørn», fra Sandefjord «Southern Actor», fra Bergen «Stord I», «Oster» og «Stavenes», mens «Thorolf» kommer fra Langevåg utenfor Ålesund. På landjorden blir det dampkjøretøyer fra England.

Mens «Southern Actor» har skutt blåhval i Sørishavet, kan M/S «Hindhol-

men» vise til torskefiske vest av Grønland, på andre siden av jordkloden. Eldste båt er «Riskafjord II» fra 1866, mens yngste båt er redningsskøyten «Arl» fra 1975. Her deltar 9 lokalruteskip som har hatt rute ut fra Bergen, i tillegg til «Sandnes» som gikk i natttruten Sandnes – Stavanger – Bergen og «Rogaland», som gikk i kystruten Oslo – Bergen. Ellers stiller KNM «Hitra», en rekke fiskekuttere, med og uten semidiesel, agentbåter, lystbåter, lastebåter i forskjellig størrelse med M/S «Hamen» som den største. Her er slepebåter, veteranredningsskøyter, båter som har gjort tjeneste for kystverket og fyrvesenet, samt Stavanger Brannvesens brannsprøyte «Nøkk». Lengste distansen til stevnet har lokalrutebåten «Gamle Mårøy» fra Hammerfest.

Torsdag 2. august vil 19 fartøyer anløpe 20 kommuner i rute til Bergen, der



Slik så det ut i Vågen ved et tilsvarende stevne i 2005. Det blir ikke dårligere denne gangen. Foto: Tom Gräger

det planlegges en storstilt innseilingsparade og åpning.

Fredag 3. august er det fartøyvernseminar om bord i «Sunnhordland», og rundturer med snutebuss over Munkebotn i kombinasjon med «Atløy» og «Granvin» fra Eidsvåg, rundtur med mindre båter inn Puddefjorden. Etter historiske brannutrykninger på kvelden går «Midthordland», «Vestgar», «Stord I» og «Rogaland» ut på 3 timers cruise med forskjellig musikk om bord; rock, Johannes Kleppevik-musikk, tradjazz og blues.

Lørdag 4. august kommer 14 båter i rute fra distriktet og inn til Vågen, der det blir åpning av Kystsogeveke, underholdning, kapproing, marked, parader og mye mer. Kl. 15.00 er det felles avgang som før i tiden, da alle båtene gikk samtidig fra Vågen. I tillegg til konserter blir det kl. 24.00 fyrverkeri og dampfløyting. Kim Larsen har for øv-

rig konsert på Bergenhus festning denne kvelden, mens mannskapsmiddagen avvikles i Håkonshallen.

Søndag 5. august er det rundtur med dampskipene «Oster», «Stord I» og «Børøysund» i korrespondanse med damptog og veteranbusser. «Sunnhordland» og «Sandnes» går samme ruten, mens «Atløy», «Granvin» og «Vestgar» har kyrkjeferd til Hamre kyrkje fra 1100-tallet. I den forbindelse er gudstjenestene avlyst i Biskopshavn, Eidsvåg og Salhus. Avslutningen av Fjordsteam blir kappkjøring på Byfjorden i to klasser: damp og motor. Gå ikke glipp av tidenes veteranskipsstevne!

Følg med på www.fjordsteam.no

Øyvind Konglevoll er aktiv fartøyverner, leder av Fjordsteam 2018 og veteranskipslaget Stavenes.

Hydrofoilbåten, en kort epoke i norsk samferdsel

Transport langs kysten har pågått i tusener av år. De største endringene har skjedd de siste 100 årene. Dampskip ga regularitet og forutsigbarhet, i mellomkrigstiden overtok dieselmotorene og gjenoppbyggingen på 1950-tallet gav oss fjordbussene. Gjennom hele denne tiden var likevel farten omtrent den samme, fra 6-8 og opp til 12-15 knop. Det var hydrofoilbåten på 1960-tallet som sprengte de etablerte fartsgrensene.

Ved Jan Welde. Gamle foto fra DSD, nye fra Jan Welde

Det Stavangerske Dampskibsselskab «DSD», med den legendariske direktør Ludvig Thorsen i spissen, lå i forkant ved utviklingen av fjordbussene like før krigen. Det var også DSD som satset først og størst på å få hydrofoilbåtene til Norge, nå med direktør Jonas W. Endresen. De første fjordbussene ble utviklet og bygget i Stavanger, men ekspertisen på hydrofoilbåter måtte man til Italia for å finne, der hadde båttypen vært i drift siden 1953. Man gjorde avtale med verftet «Contieri Navali Leopoldo

Rodrigues» i Messina om bygging av en hydrofoilbåt av typen PT50 og den ble overtatt av natruteselskapene DSD og SDA (Sandnæs Dampskibs-Aktieselskab) på selveste 17. mai 1960.

Denne første hydrofoilbåten ble fraktet til Hamburg som dekkslast og gikk derfra hjem til Stavanger for egne motorer og på egne vinger, med en fart på 30-35 knop. «Vingtor» ble navnet og det er ingen overdrivelse å si at den vakte stor oppsikt! «Vingtor» ble satt inn i ruten Stavanger - Bergen med mellomsteder. Jeg var selv 12 år sommeren 1960



Slik ble det reklamert for fremskrittet.

og husker godt at vi «løp skoene av oss» for å se dette flyvende vidunderet som kom gjennom Karmsundet og blåste noen musikalske fanfarer i orgelhornet når den skulle anløpe Kopervik.

Selv om problemene var hyppige, driftskostnadene høye og restriksjonene fra sjøfartsmyndighetene strenge, tok eierselskapene sjansen på å bestille enda en hydrofoilbåt av samme type. Sommeren 1961 kom også søsteren «Sleipner» i fart mellom Stavanger og Bergen. Det var stil over reisene den gangen og på gangwayen ble man ønsket velkommen ombord av lekre vertinner i røde uniformer.

Min første personlige hydrofoilerfaring var da familien Welde sommeren 1960 skulle få oppleve å reise fra Kopervik til Stavanger med hydro-

foilbåten. Turen var et stort innhugg i trangt feriebudsjett og vi var pent oppdressede der vi satt andektig og innklemt i den aktre salongen mens «Vingtor» hoppet og danset sørover Boknafjorden. Jeg husker ennå min fars treffsikre kommentar da vi stod på kaien i Stavanger og betraktet vidunderet: «Nå vet jeg hvordan det føles å sitte inni en støvsuger!»

Men DSD satset enda bredere i 1961. Man hadde nemlig et stort distrikt med mange produktive småsamfunn i Ryfylke som hadde fått lysten på de moderne tider og hadde forventninger om hydrofoilruter. Spesielt på de lange turene inn til Sand og Sauda ville en reduksjon av reisetiden til en tredel være kjærkommen, da ble det enklere å reise frem og tilbake til Stavanger samme dag.

Dette var grunnlaget for «Ekspressen» som også kom i 1961. Det var en hydrofoil av mindre og rimeligere utførelse, en PT20, men den var levert fra samme verft i Italia, og farten var minst like høy som på de større. Det var nok med en ganske betydelig stolthet at man sommeren 1961 betraktet de tre moderne fartøyene.

Forventningene som var skapt, og delvis innfridd, med hydrofoilbåtene vokste videre. Skipsdesignerne kvasset tegneblyantene og jobbet regnestavene varme for å komme opp med konkurransedyktige alternativer. Kunne man forbedre regulariteten og påliteligheten og samtidig få ned kostnadene, da ville det være akseptabelt om toppfarten måtte reduseres en smule.

I første omgang var det Westermoen i Mandal som gikk seirende ut av



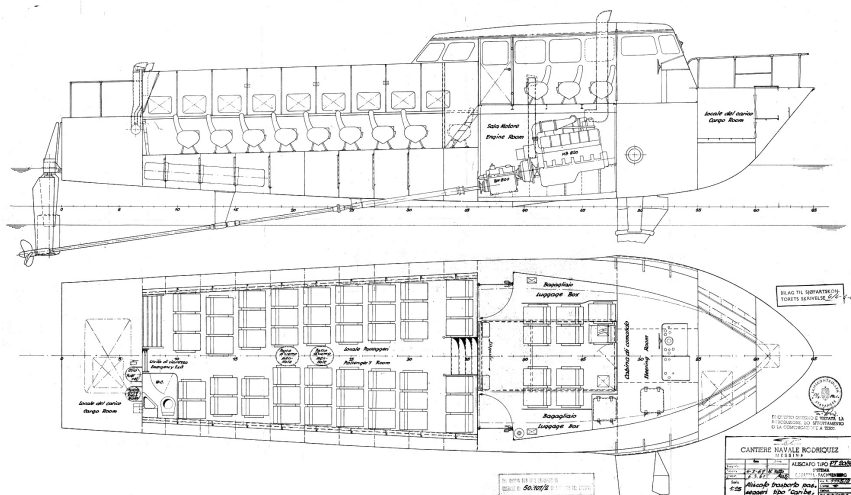
Her løftes «Ekspressen» på sjøen fra Kålakaaien, for å bli buksert inn til Vågen for Fjordsteam 2017.

konkurransen. Verftets egenutviklede «Westamaran» hadde nettopp de egenkapene som skulle vise veien videre. Resultatet ble at hydrofoillbåtene, som i mellomtiden var blitt adskillig flere langs kysten, forsvant fra den norske samferdselshistorien i løpet av 1970-tallet. Flere ble solgt tilbake til Italia og kun en ble liggende igjen i Norge, litt forlatt og grundig utkonkurrert - nemlig ryfylkefjordenes fartsmaskin «Ekspressen».

Etter 35 år med diverse kreative eiere, med ymse planer, var tilstanden «så som så». Foilene var borte; motor, aksling og propell var tatt ut, all originalinnredning var fjernet, instrumentering var borte - kort sagt et tomt

skall. Den hadde ligget mange år i opplag ved Eydehavn da vi klarte å vekke entusiasmen for å få «Ekspressen» hjem igjen. Stavanger Maritime Museum var meget interessert, men økonomisk betenkt. Kulturavdelingen i Rogaland fylkeskommune var minst like interessert, men kunne ikke operere som «rederi» eller ta ansvar for restaurering. Løsningen var å gå tilbake til DSD som hadde investert i disse nyvinningene for mer enn 50 år siden. Der var gehør, topledelsen i DSD med konsernsjef Ingvald Løyning og styreleder Yuhong J. Hermansen i spissen kom til at «Ekspressen» representerte en viktig del av DSDs historie, som man både kunne og ville ta vare på for ettertiden.

DIMENSIONI PRINCIPALI	PRINCIPAL DIMENSIONS
Lunghezza sul ponte..... 19,5 m	length over deck..... 63.0 ft
Lunghezza alle ali..... 2,86 m	width over all..... 9.4 ft
Larghezza sul ponte..... 5,06 m	breadth over deck..... 16.6 ft
Disceggia alle fermi..... 2,86 m	drought floating..... 9.4 ft
Disceggia in navigazione..... 2,35 m	drought cruising..... 7.7 ft
Dislocamento..... 20,0 t.	Displacement..... 70.0 t.



Her er GA-tegning for «Ekspressen», slik har den en gang vært - og slik skal den bli igjen.



Her ligger «Ekspressen» i tet, «Vingtor» kommer like bak med sitt avrundede styrhus og sist i følget kommer «Sleipner» som har en mer kantet topp og flere vinduer i styrhuset.



«Ekspressen» ved kai under Fjordsteam 2017, her vises litt av festepunktene for de forre foilene.

Tanken på at Norges aller siste hydrofoil, en av noen ganske få i Nord-Europa, igjen kunne komme på vingene og kanskje «fly» innover Lysefjorden med betalingsvillige turister kan ha medvirket til avgjørelsen. Men hovedsaken for fartøyvernet er at DSD ledes av folk som innser at et selskap som skal vokse og gro, det må ha røtter! Selskapets historie er mer enn bilder på veggen i styrerommet, modeller i glassmontre og bøker med gullsnitt. Selskapets historie helt fra 1855 er flytende fartøyer som blant andre «Jøsenfjord», «Rogaland» og «Ekspressen», tatt vare på for etter-

tiden for å kunne holdes i forsiktig drift og formidle vår lokale kulturhistorie via alle fem sansene!

Derfor kjøpte DSD «Ekspressen», sørget for å frakte den til Stavanger hvor den i julen 2017 ble løftet inn på den tradisjonsrike «Kålakaien» som en gang var selskapets bunkerskai. Der stod den mens man gikk inn i en tenkefase. I forbindelse med forberedelsene til Fjordsteam 2017 i Stavanger kom den spretne ideen at «Ekspressen» måtte vises frem i Vågen under festivalen. Egentlig en ganske vill ide, men fartøyverneres evne til å forstå at noe er umulig, den er som

kjent lite utviklet. Derfor ble en stor mobilkran mobilisert, kjørt ombord på en ferge og «Ekspressen» løftet på sjøen. «Poseidon II» bukserte den nennsomt inn til Vågen, hvor den ble fortøyd innerst inne, midt i den maksimale oppmerksomheten - og oppmerksomhet fikk den!

Det skal ikke legges skjul på at «Ekspressen» så fæl ut. Den var skitten innvendig og utvendig, nedgrodd av grønne og man måtte gå ombord «På eget ansvar». Men i løpet av Fjordsteam-dagene var tusenvis ombord for å se, for å spørre og for å fortelle om egne minner fra hydrofoilbåtene. Interessen var formidabel og formidlingen var i full gang.

Mange kommenterte hvor fæl båten så ut, hvor mye arbeid det er og hvor dyrt det blir. Da kunne vi med betydelig stolthet peke på «Rogaland», «Oster», «Atløy», «Faun» og de mange andre praktstykkene i nærheten og fortelle at alle disse så langt verre ut da restaureringsarbeidet begynte. Der måtte man i tillegg kjempe for hver eneste krone i finansiering, noe som var minst like tungt som det praktiske arbeidet. Med «Ekspressen» er vi så heldige at et stort konsern med en historiebevisst ledelse tar hånd om den økonomiske siden.

Interessen under Fjordsteam var stor, og etter å ha buksert «Ekspressen» tilbake til Kålakaien etter Fjordsteam ble jeg oppringt fra DSD med beskjed om at vi ikke måtte løfte båten opp på kaien igjen, de hadde noen andre planer

Det gikk ikke så mange ukene før hydrofoilen «Ekspressen» igjen var på tur på et skipsdekk, denne gangen til Oma Slipp & Mek Verksted på Stord, hvor Oddvar Oma og hans dyktige medarbei-

dere skulle ta hånd om det neste trinnet i prosessen. For å få en oppdatert status i denne artikkelen ringte jeg Oddvar Oma en søndag i januar og han kunne fortelle at «Ekspressen» var løftet inn på plattingen ved verkstedet. Det skjedde ikke så mye synlig på den praktiske siden, men de hadde også merket stor interesse for prosjektet - noe som er fullt forståelig ettersom båten er omtrent identisk med den første «Teisten» som trafikkerte Sunnhordland på 1960-tallet.

Oddvar kunne også fortelle at de var i dialog med verftet i Italia. Verftet har i mellomtiden skiftet eierskap, men de hadde allikevel funnet noen som kjente de gamle hydrofoilbåtene. Det ble nå arbeidet for å skaffe selve «foilene» eller i det minste tegninger slik at de kunne rekonstrueres. Parallelt arbeidet de med å finne en identisk motor, en 12-cyl Daimler-Benz på 1350 HK. Han fortalte også at de er i tett dialog med Riksantikvarens folk for faglig støtte, og i jevnlig kontakt med den prosjektansvarlige hos DSD.

Da Oddvar Oma halvt unnskylende ytret at det kanskje gikk litt sent med arbeidet, da måtte jeg trøste med at hovedsaken er at det gjøres ordentlig. Samtidig må vi huske den gamle tesen om at «Fartøyvern skjer i evighetens perspektiv». Nå gleder vi oss til å se «Ekspressen» fyke bortover sjøen i 35-40 knop - i god tid til å rekke Stavangers 900 årsjubileum og DSDs 170 årsjubileum i 2025!

Jan Welde driver båtskolen Poseidon og er aktiv i fartøyvernmiljøet i Stavanger.

Bilfergen «Gamle Kragerø»

For ni år siden, i 2009, var det et spennende fartøyvernår i Telemark. I løpet av et par sommeruker ble tre av fylkets fartøyer fredet. Først «Gamle Kragerø», fredet som båt nummer 3 i Norge den 28. juli, deretter Tinnsjøfergene «Ammonia» og «Storegut» den 9. august.

Ved Alexander Ytteborg

Bilfergen «Gamle Kragerø» ble bygget i stål ved Kragerø Slipp og Mek. Verksted i 1960 på oppdrag fra Kragerø Fjordbåtselskap. Under dekk er det en salong med plass til 50 personer, mens det på dekk kan presses inn 8 – 10 biler.

Under navnet «Kragerø» ble den sjøsatt 28. mai 1960, og gikk i rutetrafikk i Kragerø-skjærgården frem til 1988. I følge dekkdagbok var siste rutekjøring Kragerø – Østre Gumøy – Bærø – Skåtøy den 7. januar 1988. I januar 1988 ble ferjen kjøpt av Bastøy fengsel, Horten. Fergen avgikk Kragerø den 16. januar 1988 og gikk i fast rutetrafikk som «Foldinferga» mellom Horten og Bastøy fram til 8. juni 2009. På dette tidspunktet var bilfergen den eldste av sitt slag i regulær rutetrafikk i Norge.

«Gamle Kragerø» kom hjem til Kra-

gerø 28. juli 2009, og ble ved hjemkomsten formelt overtatt av Kragerø Kystlag som veteranbåt. Samme dag ble bilfergen fredet av Riksantikvaren som ett av 12 kulturminner fra hverdagslivet i Kulturminneåret 2009.

Hjemkomsten til Kragerø har vært en ubetinget suksess. «Gamle Kragerø» har i årene som er gått opparbeidet seg en flott posisjon i formidlingen av det nasjonale fartøyvernet, av kystlagets virksomhet, av Kragerø-skjærgården som kulturminnearena, og Jomfruland som en del av UNESCOs Gea Norvegica Geopark-konsept, og fra 2017 også som nasjonalpark.

Det frivillige er bærebjelken i bevaringen av «Gamle Kragerø». Båten har en egen velfungerende fergegruppe i kystlaget som drifter båten. De møtes hver torsdag til pussing, vedlikehold og

sosial hygge, og sommerstid deler de på den frivillige kjøringen av båten. Mye av farten er knyttet chartervirksomhet, men også rutegående kjøring i samarbeid med turistnæringen gjøres hvert år. Inntekten av denne virksomheten, samt Riksantikvarens årlige bevilgninger til ulike tiltak holder den gamle damen flytende på en forbillig måte. UNISTIFTelsen har vært generøs med store bidrag til sertifisering av mannskap og sikkerhetsutstyr om bord.

I 2018 er «Gamle Kragerø» ferdig-restaurert anno 1987-utgaven, altså slik hun så ut det siste trafikkåret i Kragerø. Fartøyet er fullstendig sandblåst utvendig og innvendig (inkludert maskinrom og området bak dieseltank), alle nødvendige platebytter så langt er gjennomført, Alpha-maskinen går som en klokke og båten fremstår i dag i svært god stand. Som kulturminne er den nå sikret for mange år til glede for nye generasjoner. Skrog- og dekkshusarbeidene er gjennomført ved Hansen og Arntzen båtbyggeri i Stathelle og Engelsviken Slipp

i Østfold, restaurering av motor gjennomført ved originalfabrikken MAN diesel & turbo (gamle B&W Alpha-diesel) i Frederikshavn i Danmark.

«Gamle Kragerø» har vært på flere langturer siden hun ble pensjonist. Foruten langfart til ulike verksteder, har hun deltatt på flere landstrekk i regi av Forbundet Kysten. Første trekk var i Kristiansand i 2012 (der Kragerø Kystlag fikk Forbundet Kystens gjevste pris for totalreoveringen av fergen), siden landstrekket i Oslo i 2014 (Grunnlovs-konvoien) og Sandefjord 2015. I 2017 var hun med på Trebåtfestivalen i Risør der hun møtte sin mindre søster «Øisang» av Risør – Norges siste treferge i regulær drift fra 1950. Over alt høster hun lovord for bevaringsarbeidet – mange har fremdeles gode minner om denne lille fergetypen som nå nærmest er borte langs vår vidstrakte kyst.

Alexander Ytterborg var i mange år leder av seksjon for fartøy og tekniske kulturminner hos Riksantikvaren.



«Gamle Kragerø» i hjemlige farvann, i Jomfrulandsrenna sommeren 2014. Den kan vel med stor rett kalles «sommerbåten». Foto: Alexander Ytteborg

Kysten rundt

MS «Granvin» – 30 år i Veteranskipslaget Fjordabåten si eige

Ved Harald Sætre

I vår var det 30 år sidan Veteranskipslaget Fjordabåten kjøpte MS «Granvin» frå partsreiarlaget Olav Linga og Einar Lutro. Overlevering skjedde i Bergen den 18. mars 1988 då formann i laget, Harald Sætre, fekk overlevert skøyte frå Olav Linga. Allerede under skipinga av Veteranskipslaget Fjordabåten i 1980 kom det opp spørsmål om ikkje laget,

i tillegg til «O. T. Moe»/«Stord I», også burde vurderer kjøp av «Granvin». Det var allerede på den tida klårt at tida til «Granvin» som lokalrutebåt i Hardanger gjekk mot slutten, og at det var fare for at den gamle HSD-båten frå 1931 kunne forsvinna frå distriktet når ruta blei lagt ned. Men laget hadde nok med finansieringa og restaurering av gamle «Stord».

Men den katastrofale brannen om bord i «Stord I» i mai 1987 førte til at kjøp av «Granvin», som no var lagt ut



Medlemmene blir kjent med «Granvin» under en tur i mai 1988. Foto: Harald Sætre

for sal, igjen blei aktuelt. På den tida var det høgst usikkert om det let seg gjera å byggja opp at «Stord I», og det var stor interesse blant medlemmene for at laget kjøpte «Granvin». På vegne av Veteran-skiplaget Fjordabåten innleidde Helge Tveit og Harald Sætre forhandlingar med Olav Linga, og i løpet av vinteren var kjøpet i orden, mellom anna i konkurranse med ein svensk kjøpar. I tillegg til kjøp av «Granvin», lukkast det som kjent også for laget å byggja opp att «Stord I», som i 2005 igjen gjekk for eiga dampmaskin.

Ny medarbeider i Fartøyvernforeningen

Kari Anne Flaa er ansatt som ny rådgiver i Norsk Forening for Fartøyvern. Kari Anne har 16 års organisasjonserfaring fra Norges Blindeforbund med interessepolitisk arbeid innenfor blant annet kulturfeltet. Hun har bred erfaring med alt fra politisk påvirkning, offentlige prosesser, prosjektledelse, informasjonsarbeid, standardiseringsarbeid og internasjonalt samarbeid. Kari Anne har en samfunnsfaglig utdanning med hovedfag i europeisk sosialantropologi, hvor blant annet også museums kunnskap inngikk i fagkretsen. Oppgaver i Norsk Forening for Fartøyvern vil være å iverksette medlemsrelaterte oppgaver og prosjekter, gi råd til medlemmer innen det fartøyvernrelaterte fagfeltet og være kontaktperson og talerør for medlemmene hos ulike offentlige og private aktører. Hun vil også drive politisk arbeid og delta på møter for å fremme fartøyvernets sak, samt arrangere seminarer. Kari Anne gleder seg til nye utfordringer og ser fram til å jobbe for fartøyvern og

flytende kulturminner i ulike sammenhenger.

Sikkerhetskurs

Tolv medlemmer fra Norsk Veteran-skibsklub var en uke i midten av april på grunnleggende sikkerhetsopplæring ved Sjøredningsskolen i Horten. I tillegg kommer to dager som skal tas i Oslo i mai. Opplæringen omfattet noe forebyggende sikkerhet og rutiner for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet, mens hoveddelen av kurset var praktisk opplæring i førstehjelp, bruk av redningsutstyr og brannvern. De to første temaene, førstehjelp og redningsutstyr var svært gode og nyttige. Vurdering av skadete og hvilken hjelp vi kan gi er viktig grunnkunnskap for alle mannskaper. Tilsvarende gjelder for trening med redningsdrakt og flåter. Dette er vanligvis bare tema ved teoriundervisning, men det er praktisk trening som den vi fikk, som gjør at vi kan ha full nytte av utstyret i en nødssituasjon. Den grunnleggende delen av brannvernundervisningen var også svært nyttig, men omfattende øvelser med bruk av røykdykkerutstyr, som ikke finnes på våre fartøyer, er å skyte høyt over målet. Her bør det være mulig å få tilpasninger av kursene, slik at vi får opplæring og øvelse med det utstyret vi disponerer om bord.

Riksantikvarens tildelinger

Riksantikvaren har fordelt 61,8 millioner kroner til fartøyvern i 2018. Tilskuddene går til antikvarisk istandsetting av 48 fredede og vernede fartøyer over hele landet. De som holder til i et SAVOSfylke får enda mer, siden Riksantikvaren doubler de lokale bevilgningene. Nytt



Slik foregikk en del av redningsøvelsen: Mørklagt svømmehall (i den grad det var mulig), og vifte og brannstråle som illuderte vind og regn. Det er under slike, og verre forhold, at vi trenger det vi lærte. Foto: Kjartan Kvernsveen.

i år er at Oppland er blitt SAVOS-fylke, noe «Skibladner» og den lille lastebåten «Brandbu» har glede av.

«Thor III»

Ved Morten Hansen

Før 1889 stoppet i praksis skipsfarten opp i Drammensfjorden på vinterstid. Skutene lå enten i opplag eller så var det stopp ved Svelvik. I 1889 ble isbryteren «Thor» levert og man kunne holde Drammensfjorden åpen for skip. Frem til 1960 var både «Tjalve» og «Thor II», begge dampdrevne, i tjeneste. Da kom «Thor III», som fortsatt er i drift.

Global oppvarming har ikke gjort «Thor III» arbeidsløs i år. Kystverket som har ansvaret for å holde hovedleden oppe, mobiliserte mannskap fra Bukser og Berging 6. februar. Flinke folk fra BB (som også liker seg om bord i 1960 modellen i original versjon) tok tak i oppgaven og holdt råken oppe. Etter en uke med isbryting kom det varmere vær og

det ble en pause. 27. februar var det på'n igjen, og det ble kjøring helt frem til 13. mars. Opptil 40 cm tykk is er ikke noe problem for den gamle damen og Arne passer maskinen, en Sulzer 6 TAG 36 på 1430 hk, med kyndig hånd. Her er det «hands-on» som gjelder. I følge skipper og mannskap har «Thor III» en fordel fremfor mer moderne båter – store lugarer og oppholdsrom. Drammen er fortsatt avhengig av isbryter i perioder og vi i havnevesenet gleder oss over at en flott «eldre» båt fortsatt kan ha en viktig rolle i dag - og den beste måten å ta vare på båten er ved aktiv drift. «Thor III», som eies av Drammen havnevesen og er medlem av Fartøyvernforeningen, ser frem til nye kalde vintre.

Hardanger Fartøyvernssenter får det til

Hva da? Jo, bruk av data for å spre kunnskap om hva de arbeider med og hvordan de arbeider. I tidsskriftet Museumsnytt, fagblad i museene i Norge, er det i siste nummer en artikkel om far-



Maskinsjef på «Thor III», Arne Aarland, steller godt med de gamle, men fortsatt like sterke, hestekreftene. Foto: Rune Folkedal

tøyvernssenterets satsing på face-book. Museets sider har nå nesten 90 000 følgere. Derved slår den Munch-museet, Nasjonalmuseet og danske Vikingeskibsmuseet i Roskilde med god margin. Hva er så hemmeligheten, om det er noe hemmelig ved dette? For noen år siden la Fartøyvernssenteret ned sitt tidskrift Fartøyvern, som kom en gang i året, og satset i stedet på blogger og face-book. Høsten 2016 deltok tre ansatte fra Hardanger og Voss museum, som fartøyvernssenteret er en del av, på kurset «Hvordan lykkes på nett», et todagers kurs i regi av Innovasjon Norge. Her var det mye å lære, blant annet at det er viktig å ha en plan og følge den. Etter hvert som stoff legges ut, kan de se hva som fenger, og hva en like gjerne kunne vært foruten. Meldinger om arrangementer er naturlig stoff på face-book, men ikke nok. Videosnutter på noen få minutter, der en viser arbeidsprosesser, gir mange «likes». Som en følge av disse erfaringene har de ansatt en filmskaper i 40 prosent

stilling. Det var hennes videoer som ga støtet til den store veksten. Et arbeid de ikke hadde sett for seg, var det å svare på spørsmål og kommentarer. Det er også et nødvendig oppfølgingsarbeid.

Et tiltak som dette er et ledd i profesjonaliseringen av det frivillige fartøyvern, slik også fartøyvernssentrene var da de ble etablert. Samtidig er det et eksempel på arbeidsoppgaver få av oss fartøyvernere behersker. Det bekreftes av mange rotete og dårlig ajourførte hjemmesider vi har i miljøet. Så små som fartøyvernsmiljøene våre er, har vi ingen mulighet til å følge opp noe slikt som i Hardanger. Men hva om vi går sammen? Kan Fartøyvernforeningen, gjerne også kontorfellesskapet den i, være en koordinator? Kan vi der ved utnytte de muligheter som ligger i disse nye formidlingsformene, både for å gjøre miljøet kjent og for å verve nye medlemmer.

Hele artikkelen fra Museumsnytt ligger på hjemmesidene til Hardanger fartøyvernssenter.

Slektsstevne

Vårt fartøyvern er en del av et større fellesskap, med foreninger som arbeider med andre sider av kulturminnevern knyttet til fartøyer og kystkultur. Berøringspunktene er så mange at vi gjerne kan kalle dem slektninger, blant medlemmene er det nok også en del Tordenskiolds soldater. Her lar vi tre av disse foreningene presentere seg.

NORSK FYRHISTORISK FORENING

Ved Ola Sendstad, leder av foreningen

Det er stor aktivitet i Norsk Fyrhistorisk Forening for tiden. Vi organiserer nå lokale initiativ tilknyttet 80 fyrstasjoner og har et økende antall personlige medlemmer. I 2017 ble foreningen tildelt EUs kulturminnepris, Europa Nostra-prisen og foreningen har akkurat mottatt en større gave fra Sparebankstiftelsen DNB. Økt interesse og aktivitet legger også press på et relativt lite sentralledd.

Norsk Fyrhistorisk Forening er en interesseorganisasjon for drivere av nedlagte fyrstasjoner og et ideelt nettverk for alle som er interessert i fyropplevelse og fyrhistorie. I 2017 feiret Fyrhistorisk forening 20 år. Mye positivt har skjedd for fyra i løpet av disse årene. Fyr blir

ikke lenger revet, staten har sluttet å selg fyr som private hytter, vi har fått et nettverk av fyrmuseer og et bredt tilbud innen fyrturisme. Mange lokalsamfunn har slått ring rundt sitt fyr og både allmennhetens og det offentliges bevissthet rundt fyr som en del av Norges kulturarv har økt betraktelig.

Europa Nostra

Norsk Fyrhistorisk Forening er tildelt EUs kulturminnepris / Europa Nostra-prisen innenfor kategorien «dedicated service» for langvarig innsats for bevaring av Norges fyrstasjoner. I konkurranse med profesjonelle prosjekter fra hele Europa, fikk dette stor oppmerksomhet. Vanligvis er det fyrene og aktiviteten der som foreningen fremmer. Prisen har blitt brukt til å også vise fram innsatsen og fellesskapet bak. Det bidrar til å synliggjøre, men også til



Hestskjæret fyr utenfor Averøya i Møre og Romsdal. Opprettet: 1879, automatisert og avbemannet i 1986. Det er ingen virksomhet der nå, men Hestskjærets venner arbeider med formidling og planer for ny bruk. Foto: Marianne Johnsen

å skape stolthet rundt den helhetlige verdien av et langvarig arbeid. Det gir motivasjon til å jobbe videre.

Ved tildelingen trakk Europa Nostra-juryen spesielt fram det vellykkede samarbeidet mellom foreningens frivillige og offentlige eiere, hvordan vi samler geografisk spredte initiativ til et felles prosjekt og modellen med kombinasjonen av kulturminnevern, historieformidling, lokalsamfunn og turisme.

Tilbake til hverdagen

Det er krevende å drive en organisasjon like spredt som Norges fyrstasjoner. Det er også stor variasjon i eierskap og organisering av initiativ rundt fyrene. Det er et mål for foreningen at lokale initiativ på fyr ikke skal måtte finne opp kruttet på nytt. Drift og vedlikehold av fyr er vanskelig nok. Til tross for avstander og ulikheter, er utfordringer rundt bevaring, tilgjengeliggjøring og drift ofte like fra sted til sted. Det er derfor viktig å lykkes med erfaringsdeling innad i organisasjonen. Dette blir bare viktigere

etterhvert som medlemmer på fyrene påtar seg stadig flere oppgaver, ny bruk startes på mer krevende fyr og allmenhetens interesse for fyrturisme øker. Den økte aktiviteten krever også mer av sentralledet til foreningen.

Fyrhistorisk forening mottar ikke noe offentlig tilskudd til drift, men mottar prosjektstøtte fra Kystverket for nettsiden fyr.no. Her finnes database over alle fyr, med historie og informasjon om ny bruk. Det arbeides kontinuerlig med oppdatering og legges jevnlig ut fyr-relaterte nyhetssaker.

Gave fra Sparebankstiftelsen DNB

Det aller siste i foreningen er tildelingen av en gave fra Sparebankstiftelsen DNB. 1,35 millioner kroner skal gå til en egen tilskuddsordning for fyr, som skal forvaltes av foreningens styre. Pengene vil deles videre ut til ulike prosjekter ute på foreningens fyr. Styret og sekretariatet opplever at medlemmene står klare med stadig nye prosjekter.

FORBUNDET KYSTEN

Ved Tuva Løkse, informasjonsrådgiver i forbundet

Forbundet KYSTEN samler 125 kystlag som alle tar vare på sin lokale kystkultur. Hvert år legger vi ned en dugnadsinnsats tilsvarende over 100 årsverk!

Vern gjennom bruk

Kystlagene tar vare på 760 båter og fartøyer i alle størrelser. I fellesskap setter vi i stand og vedlikeholder små åpne ro- og seilbåter, tresnekker, store fiskefartøyer, jekter, skuter, ferger og skøyter av alle slag. Vi jobber under mottoet «Vern gjennom bruk!» Båtene vi tar vare på er historiske kulturminner, men vi bruker dem aktivt, lærer oss hvordan de skal håndteres og vedlikeholdes. Båtene brukes til aktivt og sosialt kystfriluftsliv, men også til formidling av kystkultur og historie.

Vi er opptatt av å skape sosiale møteplasser for alle som elsker gamle båter, med vårt landsstevne tredje helgen i juli hvert år som den største begivenheten. Der samles 150-200 historiske eller tradisjonelle båter i alle størrelser, og mange bruker hele ferien på å seile til og fra. I sommer samles vi i Haugesund 19. – 22. juli, og alle er hjertelig velkommen!

Forbundet KYSTEN jobber målrettet med å gi barn og ungdom gode opplevelser ved og på sjøen, og kjennskap og tilhørighet til sin lokale kystkultur. Vi lærer barn å ro, og gir dem mulighet til å ta «Roknappen» som bevis på at de mestrer båt og årer. Flere steder i landet samarbeider vi med skolen om roing og seiling på timeplanen. I fjor sommer arrangerte vi ungdomsseilas med jekta «Pauline», og nå i sommer blir det to skjærgårdscamper for ungdommer som

vil lære seg å seile åpne tradisjonsbåter.

Kystens kulturlandskap

Langs kysten finnes mange gamle bygninger som er verd å ta vare på. Attraktiv beliggenhet og tøffe værforhold er de største truslene mot bevaring. Kystlagene tar vare på bygninger på til sammen 43 500 m²! Dette er naust og sjøhus, fyrstasjoner, handelssteder og mye annet, med mange generasjoners kysthistorie i veggene. Felles for bygningene er at de ikke lenger brukes til sitt opprinnelige formål, og nå har fått nytt liv og en tryggere fremtid ved at de fylles med ny bruk og aktivitet. Mange kystlag har utviklet sine baser til kystkultursentra med en yrende aktivitet.

Forbundet KYSTEN tok initiativet til Kystled i 1996 og i dag er dette et omfattende system av kulturhistoriske bygninger langs kysten vår som leies ut til en rimelig pris. Kystled er nå et godt etablert tilbud i samarbeid mellom Forbundet KYSTEN, Friluftsrådene landsforbund, Den Norske Turistforening og Norsk Fyrhistorisk Forening.

Mange kystlag tar også vare på annen maritim infrastruktur knyttet til ferdsel på sjøen. Det kan være bryggeanlegg og sjømerker, steinmoloer, slipper, fortøyningsringer og varpepåler, tåkeklokker og mye annet.

Vi trenger tradisjonshåndverkene

I kystlagene holdes kystens håndverkstradisjoner i hevd, og læres videre i sosiale arbeidsfellesskap. Kunnskapsoverføringen skjer gjennom praktiske prosjekter hvor de mindre erfarne i dugnadsgjengen læres opp mens man jobber med kystlagets båter og bygninger. I kystlagene avholdes rundt 5000 kurs-

timer per år, og det undervises i blant annet båtbygging, tauarbeider, seilsøm, ullarbeider, smiing, dieselmotorer og tradisjonsmat fra havet.

Mange kystlag har egne håndverksgrupper med verksteder egnet for formålet. Formidling av tradisjonelle håndverk er også ofte en del av våre stevner og arrangementer.

I 2014 innledet vi en spesiell satsning på tradisjonsbåtbygging, for å sikre at denne sårbare kunnskapen tas vare på for fremtiden. Blant annet leder vi et bredt nordisk samarbeid om å få nominert nordisk klinkbåttradisjon til UNESCOs representative liste over menneskehetens immaterielle kulturarv. Nylig har vi også fått innvilget 7,9 millioner kroner fra Sparebankstiftelsen DnB til prosjektet «Tradisjonsbåt – bygging og bruk». Med det håper vi å få til et solid løft for den delen av kulturarven!

Påvirker der vi kan

Forbundet KYSTEN har seks ansatte

som jobber for å løfte fram kystens kulturarv. Vår redaktør, Bente Foldvik, sørger hvert år for fem nummer av bladet KYSTEN som sendes ut til våre medlemmer og samarbeidspartnere. Sekretariatet yter service til kystlagene, arrangerer møteplasser, og jobber med diverse nasjonale og internasjonale prosjekter. I 2016 ble Forbundet KYSTEN akkreditert NGO (ikke-statlig organisasjon) for UNESCO. Det vil si at vi har en rådgivende rolle for UNESCO på feltene kystkultur, fartøyvern og maritimt kulturminnevern.

Vi er høringsinstans i alle saker om omhandler kulturminnevern på kysten. Sammen med Norsk Forening for Fartøyvern bidrar vi til Riksantikvarens arbeid med Nasjonal verneplan for fartøyer. Vi arbeider også politisk for å få mer midler til kulturminnevern på land og på vann, og for gode havnefasiliteter for kystlagenes båter.

Vil du være med? Finn ditt nærmeste kystlag på www.kysten.no!



Kan man bli annet enn glad ved et slikt syn. Dette må jo være ypperlig medlemsverving: Fembøringen «Hildringstimen» fra Narvik for god bør. Foto: Tuva Løkse

FORENINGEN SKIPET

Ved Dag Bakka, medlem av styret og redaktør av medlemsbladet Skipet

Foreningen Skipet, med en kanskje bedre kjent undertittel, Norsk Skipsfartshistorisk Selskap, har holdt det gående i nesten 45 år.

Foreningen ble startet høsten 1973 av en gruppe skipsinteresserte i Bergen, ganske tidlig i «oppvåkningen» av interessen for fartøyer og hva vi senere med et pent ord kaller «maritimt kulturminnevern». Det var samme type interesse som hadde manifestert seg ved Norsk Veteranskibsklub i 1964, men med noe annet interessefelt; ikke bare ett skip, men alle!

I de første årene i Norsk Skipsfartshistorisk Selskap, eller NSS kort sagt, begynte en «gjenoppgivelse» av dampskipsruter og dampskip, parallelt med at ildsjeler fra fartøyvernmiljøet tok hånd om de siste: «Børøysund», «O. T. Moe», «Haarek» og «Vegafjord». Fartøyvernet tok sine første skritt på en lang vei mot profesjonalisering, mens NSS ble værende med sine «papirbåter».

I NSS nedfelte det seg snart en kjernegruppe av «båtologer», av folk som samlet på opplysninger om og bilder av fartøyer, tok vare på kunnskap og informasjon og knyttet kontakter med likesinnede i Norge og utlandet. For foreningen skulle bladet «Skipet», som kom i gang i 1975, utvikle seg langsomt fra en stensilert «blekke» til en publikasjon med skipslister, artikler, rapporter og etterlysninger. På 80-tallet passerte medlemstallet 1000 og de første lokalforeningene ble startet, i Bergen, Stavanger, Oslofjorden og flere steder. «Skipet» ble utløpet for de aktive medlemmers

interesse, og slik er det fortsatt.

For oss tidlige medlemmer var det en stor jobb å bygge oversikten over skip, dampskipsselskaper, rederier og skipsverft. I sum har det blitt en stor informasjonsbase, supplert av fotografier og informasjon og kunnskap om hele skipsfartsmiljøet.

Fokus

Som medlem i Norsk Kulturvernforbund treffer vi andre maritime kulturvernorganisasjoner som Norsk Forening for Fartøyvern, Forbundet Kysten og Norsk Fyrhistorisk Forening. Det er vanskelig for utenforstående å begripe at vi har tre foreninger på maritim side, og det utfordrer oss på å definere vårt fokus og egenart.

NSS skiller seg nok ved å være opphengt i fartøyer og bruken av dem. Det er selve fartøyet som konstruksjon, funksjon og oppgaver, dets rolle i transport og samferdsel, dets interne liv og næringsmiljøene det inngår i, det vil si sjømannsminner, sjøfartsmiljøer, sosiologi, kultur og økonomi.

Det er på en måte mer konkret og samtidig bredere enn Forbundet Kystens kystkultur, men med betydelig overlapping. Det overlapper også fartøyvernforeningenes fokus som ofte primært går på ett fartøy eller område.

I redigeringen av medlemsbladet «Skipet» holder vi fast på vårt eget fokus, men forsøker også å vise bredden i det maritime kulturminnevernet. Redaktøren ser det som en pedagogisk oppgave å bringe inn det maritime kulturlandskap for å få frem sammenhengen mellom fartøy, bruksområde og samfunnet rundt.



Hvilken historie har en slik båt? Det er interessen for medlemmene i foreningen Skipet. Båten er «Dalen» fra 1871, fotografert av Dag Bakka ved Hjellevrygga i Skien.

Samfunnsoppgave

I den nye struktur for arkiv og museer er de frivillige organisasjonene på en ny måte anerkjent som aktører med spisskompetanse og ressurser som museene ikke selv har. Dette gjør oss til en slags ubetalte medspillere i kulturminnevernet. Og det forplikter oss på et samfunnsoppgdrag.

Skipets viktigste samfunnsbidrag må være å publisere og å formidle kunnskap som kan komme andre interesserte til gode. Vårt fagområde spiller inn på samferdsel, næringsliv, lokalhistorie, slektshistorie, på teknologiutvikling osv.

Det er viktig å forstå at foreningens substans sitter hos medlemmene, i det enkelte medlems kunnskaper og samlinger. Foreningens eiendeler begrenser seg til noen store negativsamlinger av betydelig kulturhistorisk verdi, samt en voksende bokstamme.

Medlemmene fordeler seg over hele landet, men med tyngde langs Vestlandskysten. Det er i dag åtte lokalav-

delinger, hver med eget styre og egen møtevirksomhet: Oslofjorden, Sørlandet (Arendal), Lister og Mandal, Stavanger, Haugesund/Karmøy, Bergen, Nordvest Skipshistoriske i Ålesund og NSS Nordmøre. Foreningen har et medlemslokale i Sandviksboder Kystkultursenter i Bergen. Av lokalforeningene skiller nok Nordmøre seg ut med eget klubblokale i Loennechengården på kaien og høy aktivitet.

Foreningen har de siste 15 år opplevd en jevn tilbakegang i medlemstall; samme tendens som for våre søsterorganisasjoner i England og Sverige. Dette skyldes i hovedsak høy snittalder, hvor eldre medlemmer faller fra fortere enn nye kommer til. Antall medlemmer ligger i dag rundt 1500. Her ligger åpenbart en stor utfordring.

Blant de maritime kulturvernforeningene står Foreningen Skipet på den «imaterielle» siden. Vi tar ikke vare på stål og jern, men vi har den samme historien å fortelle.

Her bringer vi to artikler om samme tema, den første skrevet etter et kurs for fyrbotere i Oslo i februar, den andre etter et dampseminar på Bredalsholmen i april. Begge omhandler de farene en dampkjele innebærer.

Sikkerhet og ansvar

Det er mange år siden dampmaskiner var vanlig i den norske handelsflåten. Den store staben av seilende maskinister, fagfolk ved verksteder, klasseinstitusjoner, kontrollmyndigheter og utdanningsinstitusjoner er derfor borte. Hvilke kvalifikasjoner og hvilken faglig bakgrunn har så vi som drifter dagens veterandampere?

Tekst: Georg Jensen

Sommeren 2016 havarerte «Børøysund»s kjele, og omtrent samtidig ble det konstatert lekkasje på «Hansteen»s kjele. Begge kjelene er snart ferdige etter reparasjon på Bredalsholmen. Reparasjonsarbeidene har vist at rutiner for, og kunnskap om vedlikehold og kontroll har vært mangelfulle. Så mangelfulle at verkstedet i vinter tok et initiativ overfor Riksantikvaren og Sjøfartsdirektoratet for å diskutere utfordringen. Initiativet førte til et møte i Oslo i mars og invitasjon til et dampseminar på Bredalsholmen i slutten av april.

Erkjennelsen av vår utilstrekkelighet har langsomt sunket inn i miljøet. Er vi, de fleste av oss amatører på fagfeltet, i stand til å drifte dampanlegg? Slike anlegg på land er underkastet strenge sikkerhetsbestemmelset. Siden det ikke lenger er dampskip i vanlig

fart, er skipskontrollens regelverk, kontrollregime og kompetanse på fagfeltet i stor grad avvirket. Det som måtte være igjen av kompetanse finnes hos noen få klaseselskaper, men deres kompetanse har antagelig ikke vært etterspurt innen veteranskipsmiljøet. Ikke før i vinter, da Bredalsholmen søkte bistand fra klassifiseringsselskapet Inspecta.

Driftsingeniøren på Jernbanemuseet, hvor drift av damplokomotiver er en del av arbeidsområdet, har spissformulert utfordringen ved å si at «vår neste ulykke skjer på vår siste tur». Underforstått: En ulykke med en dampkjele vil være så alvorlig at det vil bli gitt bruksforbud på alle veterankjeler inntil årsaken er funnet. Om det er svikt ved kjelen, vedlikeholdet eller betjeningen, vil det antagelig medføre en så stor tillitssvikt at «bevaring gjennom bruk» ikke lenger vil være en aktuell bevaringsform for våre damp-

båter. Når vi får høre at 30 % av risikoen ved en kjele ligger i konstruksjonen, og hele 70 % i betjeningen, ser vi det store ansvaret vi har.

Det er altså store utfordringer vi står overfor. Hvem er så vi? I utgangspunktet de frivillige. Gjennom titusenvise av arbeidstimer og tusenvis av sjøfolks yrkeskunnskap er båtene satt i stand og holdt ved like. Derved har de skapt begrepet «fartøyvern», et tidligere ukjent fagfelt innen kulturminnevernet. Etterhvert har også Riksantikvaren bidratt med millionbeløp og den antikvariske tenkemåte entusiastene ofte manglet. Den tredje parten i samarbeidet er Skipskontrollen. En helt nødvendig og anerkjent garantist for sikkerhet. Den tekniske utvikling har imidlertid endret sjøfarten. Nye løsninger og nye muligheter har fått innpass og blitt en del av hverdagen og dermed av regelverket. Hva så med våre båter, hvor målet er at vi ikke skal tilføre noe nytt?

Erkjennelsen av sikkerhetskravene gjør at vi må finne andre løsninger for driften enn dem vi har nå. Husk at dette er klenodier fra nasjonens fortid. Vi tar vare på dem for nasjonens fremtid. Da kan vi ikke bare låse døra og gå. Vi må finne arbeidsformer som kan beskrives med det moderne ordet «bærekraftig». Det vil antagelig innebære at drift av veteranfartøyer ikke lenger bare vil være de frivilliges domene.

Som en begynnelse kan vi se om vi kan dele den store utfordringen opp i flere små. Disse kan vi da kalle kvalifikasjoner, drift og kontroll, og innen hver av dem videre underdelinger. Da kan vi antagelig få en bedre oversikt, utfordringene blir håndterbare, oppgavene kan spesifiseres og fordeles, og vi

får større muligheter for å få å lykkes.

La oss starte med kvalifikasjoner. Tidligere var kravet til maskinister verkstedtid på land og flere år med avvekslende fartstid og skolegang. Verkstedtiden kan nok mange dokumentere, og utdanning er det vel mulig å få til. Det viste miljøer rundt «Oster» for noen år siden. Tilstrekkelig fartstid er det verre med. Praktisk seilingserfaring, både som en del av utdannelsen og for å vedlikeholde ferdighetene, kan vi ikke få til. Til det har våre fartøyer så lite årlig seilingstid at det ikke er mulig å gi alle som får opplæring tilstrekkelig erfaring. Hvem vil da bruke ferier og fridager til noe som innebærer et så stort ansvar? Svaret er vel at det er så få at vi ikke kan bemanne båtene våre med kvalifisert maskinmannskap.

En fremtidig arbeidsform må innebære samarbeid mellom flere parter. De frivillige er en selvsagt partner. Museer, som er formell eier av flere fartøyer, er en annen. De som representerer andre eierformer må også bli med. Hva kan så et samarbeidstiltak bidra med? Vest-Agder-museet, som har ansvaret for «Hestmanden», har kanskje en brukbar modell. Der er skipper og maskinsjef begge ansatt i 60 % stilling. Kan disse og tilsvarende stillinger utvides slik at de også kan seile på andre fartøyer? Begrepet «reisereparatør» er jo vel kjent. Kan vi også få «reisemaskinister»? Kan det opprettes en mannskapspool av kvalifiserte mannskaper? Kan en slik pool avlaste de frivillige noe av ansvaret ved drift? Spørsmål om arbeidsgiveransvar, ansvars- og arbeidsfordeling må diskuteres underveis. Hovedspørsmålet, om arbeidsform, vil imidlertid komme så raskt at vi ikke kan vente lenge med å forberede et svar.

De to andre nevnte utfordringene, knyttet til drift og kontroll, lar seg antagelig løse. Her kan det lages håndbøker for rutiner og prosedyrer for de fleste operasjoner og kontroller. Noe generelt, noe spesielt for hvert fartøy. Maler for slike håndbøker bør være en fellesoppgave for hele dampdelen av fartøyvernmiljøet. Sjøfartsdirektoratet og classeselskaper bør være naturlige bidragsytere i et slikt arbeid. Slike håndbøker vil være selvsagte lærebøker i den opplæringen av frivillige

i maskinen som må gjennomføres mer planmessig og i et større omfang enn vi har hatt til nå.

Noe av samarbeidet har allerede startet. I løpet av vinteren har mannskaper fra «Hestmanden», «Børøysund», «Styrbjørn» og «Stavenes» gjennomført kurs over to eller tre dager. Opplæringen vil fortsette når båtene kommer i fart til sommeren. For mange av deltagerne ble kurset en virkelig erkjennelse av hvilke farlige innretninger vi håndterer.

Erfaringer fra dampseminar

Det var mange som i forkant spurte hva dette seminaret var tenkt å være og flere som i etterkant har spurt om hvordan det var. Litt om bakgrunnen for seminaret og en kortfattet gjennomgang av programmet kan kanskje gi noen svar på begge deler.

Ved Jan Fredrik Andersen Gott

Initiativtakere var Riksantikvaren og Bredalsholmen dokk og fartøyvern-senter. Begge sitter på betydelig erfaring med gamle skips-dampanlegg og vedlikehold/skader/reparasjon av disse. Og kanskje da ikke minst kunnskap om resultatet av uheldig drift og utilstrekkelig vedlikehold. Seminaret var derfor ikke ment å være for «operatører», men primært for eiere og de som er ansvarlige for driften av skip og dampanlegg

og at dette skjer i samsvar med aktuelle lover og regler. Godt over førti deltakere møtte opp til seminaret og fulgte lydhørt med og bidro aktivt til det som ble gjennomgått i løpet av dagen.

Sam Bugge fra Bredalsholmen startet med en erfaringsbasert gjennomgang av de betydelige usikkerhetene som er når man blir bedt om treffsikre anslag på både tidsbruk og kostnader ved oppstart av reparasjoner av gamle dampanlegg.

Det vil erfaringsmessig alltid underveis dukke opp skader og slitasje som det av sikkerhetsgrunner må gjøres noe med. Som et eksempel på det uforutsette er at det har blitt oppdaget asbest under reparasjonen blant annet i form av asbestholdige pakninger mellom rørflenser som ikke har vært skrudd fra hverander på flere mannsaldre. Ved slike funn er det tidkrevende og kostbare lovpålagte sanerings- og kontrollrutiner som må iverksettes.

Rune Løvlie fra kontrollfirmaet Inspekta ga en grundig innføring i dampens historikk til sjøs og hvilke risiki og direkte katastrofale konsekvenser slurv og feil bruk kan ha. Som eksempel vil en liter vann ved 10 kp/cm² ha en temperatur på ca 180 grader og ekspandere til ca 1700 liter ganske momentant dersom den slippes fri. Konsekvensen av den voldsomme trykkbølgen, temperaturen og at all luft fortrenses er hver for seg livsfarlige og i kombinasjon katastrofale for både skip og de som er ombord. Løvlie gikk også gjennom flere eksempler på feil bruk og skader på kjeler og dampanlegg og det ble en nyttig diskusjon/ meningsutveksling om årsaksforhold og sikkerhetstiltak. I den forbindelse gikk en også gjennom erfaringene med og utvekslet synspunkter på verdien av de fyrbøter- og kjelepasser-kursene som er blitt gjennomført for «Hestmanden», «Styrbjørn» og «Børøysund» og også med deltakelse fra andre. Flere var inne på at mer av opplæringen måtte settes i slikt system og at kompetansen må dokumenteres for å kunne operere de aktuelle delene av dampanleggene.

Kay Honnemyr fra Sjøfartsdirektoratet fulgte opp med en nyttig gjennom-

gang av de lover, regler og normer som er gjeldende for dampdrevne veteranskipskaper blant annet for å unngå mulige skader og ulykker. Det kom klart fram at mange regler kan føles både lite tilpasset og medfører mye ekstraarbeid og byråkrati. Men «Safety first» gjelder ikke minst ved drift av gamle dampanlegg med et ofte lite gunstig driftsmønster og som til tider er driftet med blandet kompetanse.

Erik Småland fra Riksantikvaren ga en svært interessant gjennomgang av hvilke dampdrevne veteranbåter vi har i Norge og deres status. Det viste at det er et betydelig antall båter som er aktuelle for de problemstillingene som ble tatt opp på seminaret. Det ble også en omvisning på de tre båtene som ligger i dokk på Bredalsholmen for omfattende restaurering, noe som blant annet innebærer bruk av gamle metoder som klinking.

Som en naturlig avrundning av seminaret var en erfaringsutveksling mellom fartøyeierne/driftsansvarlige om dampdrift, regelverk og kompetansebehov. Arbeid med kompetanseheving og ikke minst rekruttering/opplæring/erfaringsutveksling ble pekt på som noe som bør prioriteres. Det ble framhevet at det vil ligge betydelig verdi i å etablere flere slike møtesteder som dette seminaret for påfyll og erfaringsutveksling.

Initiativtakerne til seminaret og foredragsholderne fikk til avslutning velfortjent ros og applaus for både opplegget og gjennomføringen. Det var flere som på veien ut anså dette tiltaket så verdifullt at det ble luftet spørsmål om hvem som kunne være aktuell til å ta stafettpippen videre.

Derfor vel blåst Riksantikvaren og Bredalsholmen!

VM i skreifiske

Hvert år under Lofotfisket arrangeres VM i skreifiske i Svolvær. En idrettsgren som aldri kan arrangeres andre steder eller til andre tider, og som så visst ikke er noe innendørsarrangement. I utlendingers, og også mange norskes øyne, er dette noe eksotisk, noe på linje med midnattsol, nordlys og Hurtigruta.

Ved Georg Jensen, etter opplysninger fra Per Reffhaug og Laila Andresen

Ja visst må vi gjøre stas på skrei-en. Mat for tusenener i tusener av år. Hver vinter kommer den fra Barenshavet til Vestforden, der vannet fra Golfstrømmen blander seg med vannet fra Østersjøen som kyststrømmen fører med seg. Denne blandingen har rett temperatur og saltegehalt for skreien forplantning.

I foredlet form, som tørrfisk og klippfisk, er den eksportert til Syd-Europa, Afrika og Syd-Amerika, og underveis gitt inntekter til kystbefolkningen hele veien fra Lofoten til Bergen.

I en slik sammenheng er verdensmesterskapet bare småtterier. Likevel, i årets arrangement, det 28. i rekken, var det med 70 båter og 600 deltagere fra 10 nasjoner. Som vi ser av bildene var det svært så skiftende vær. Noen av fartøy-

ene var gamle og verneverdige, og medlem av Norsk Forening for Fartøyvern og/eller Forbundet Kysten. Disse godt bevarte veteranene var et ekstra hyggelig innslag under arrangementet. Det er en god mulighet for å presentere fartøyene og en fin ekstra inntektskilde for eierne, som er både kystlag, fartøyvernforeninger og enkeltpersoner.

Salten veteranbåtlag stilte med begge båtene sine. «Bolga» fra 1952 er 54 fot lang og opprinnelig bygd for ulike former for fiske, også småhvalfangst. Hun ble overtatt av veteranbåtlaget i 2007. «Blomøy» fra 1953 har for det meste har drevet linefiske. Begge har nå hjemmehavn i Røsvik i Sørfold. Da de ble tatt ut av fiske ble de unntatt fra kondemnering og bevares nå av entusiastene i veteranbåtlaget.

To av deltagerbåtene,
«Bolga» til høyre og
«Blomøy» under, viser
variasjonen i været. Alle
bildene på denne siden,
har Per Reffhaug tatt.



Noe av dagens fangst på dekk.



Utror for «Folkvang» fra Astafjord kystlag i Grovfjord i Sør-Troms. Denne 56 fot lange kutteren ble bygget ved Nils Skandfers båtbyggeri utenfor Mosjøen i 1911. I 60 år, fra 1917 til 1977, hadde hun samme hjemmehavn som nå. Etter noen år som lystbåt i Oslo ble hun kjøpt tilbake til Grovfjord i 1992. Turen til Lofoten var bare som en svipptur å regne, sammenlignet med sommerturen i 2012, den gikk til Brest i Frankrike. Foto: Laila Andresen



«Faxen» fra Bodø rakk så vidt frem til Svolvær i tide, etter forsinkelser med å bytte et veivlager som hadde gått varmt. Dette er også en Skandferkutter, bygget i 1916. Opprinnelig 62 fot lang, senere forlenget med 8 fot. I hele sin aktive karriere hørte hun hjemme på Bliksvær utenfor Bodø. Den deltok i de fleste former for fiske, i tillegg til fraktfart. Fartøyet var eid av samme familie fra 1916 fram til 1997 da den ble kjøpt av Stiftelsen Faxsen I Bodø. Med på kjøpet fulgte også sjøhus og brygge på Bliksvær. Foto: Laila Andresen

FORENINGENE BAK BLADET

- **Norsk Veteranskibsklub**

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

- **Nordhordland Veteranbåtlag**

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

- **Nordenfjeldske Staalskibs-union**

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

- **Veteranbåtlaget Ekar**

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

- **Jøsenfjord Rutelag AL**

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

- **Veteranskibslaget Stavenes**

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

- **Vestfoldmuseene IKS**

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

- **SDS Hansteen**

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

- **Veteranskipet M/S Rogaland**

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

- **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

- **Mjossamlingene**

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: «Anna Rogde» på slipp. Den kraftige bunnreisen viser slektskapet med klipperne, dette ikke er noen hvilken som helst lastdrager. Bildet er fra slipphallen ved Harstad Mekaniske Verksted, en viktig samarbeidspartner for «Anna Rogde». Foto: Sør-Troms museum

Bakside: Slepebåten «Willy», tilhørende Mjøssamlingene på Minnesund, skal få ny gammel motor. Her heises den gamle ut. Den nye er akkurat maken, en Albin 120 hk diesel fra 1950-tallet. Den har vært gjennom en omfattende restaurering. Nødvendige reservedeler ble hentet i Sverige, i siste liten, siden reservedelslagrene var på det nærmeste tomme. «Willy» er serieprodusert i Storbritannia, sannsynligvis i 1943. Båten kom til Norge og Mjøsa i 1949 og var i tjeneste til 2009. Foto: Aage Bjørnstad