

DAMPSKIBS

P O S T E N



TIDSSKRIFT FOR DET FRIVILLIGE FARTØYVERN

Nr. 113 | 3/2018

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
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

22. januar 2019

Opplag: 2550
Utforming og trykk:
Printex Trykkeri, Hamar





7



9



19



30

INNHold

- 4 Formannen har ordet
- 6 Hvis man vil, får man det til
- 9 Fjordsteam i Bergen
- 14 Har fartøyvernssentrene oppfylt sin oppgave?
- 17 Europeisk samarbeid om fartøyvern
- 19 Vurdering av bevaringsverdighet
- 26 Utenriksfarten
- 30 Hva vil vi med Dampskibsposten?
- 34 Riksantikvarens prioriteringer
- 38 Kysten rundt
- 44 Veteranskipshavn i Bergen
- 47 Foreningene bak bladet

Nytt nummer, med stoff om hva som skjedde sist sommer, hva vi driver med nå, og hva vi har i vente. Dette viser redaktørens evige dilemma: Skal vi skrive om det som har vært, det som er eller det som kommer? Spørsmålene blir mer aktuelle nå, siden vi er invitert til et samarbeid med Norsk forening for Fartøyvern. I de to første numrene i 2019 skal vi vise hva samarbeidet kan bestå i. Les derfor dette og de to kommende numre grundig, og kom så med kommentarer og synspunkter. God lesning.

Formannen har ordet

Norsk Forening for Fartøyvern ønsker å profilere seg bedre og har derfor invitert Dampskibsposten til et samarbeid. Foreningens behov er rekruttering, medlemspleie, informasjon og omdømme, formål som er omtrent sammenfallende med de bladet har i dag. Her i lederen og i artikkelen på side 30 presenterer vi ulike syn på et mulig samarbeid.

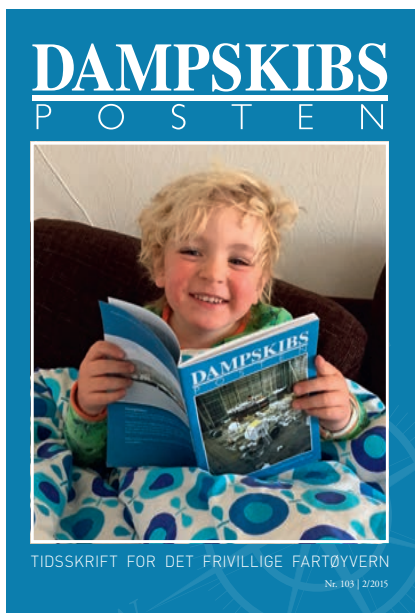
Ved Christian Fr. Wyller, nestleder i Jøsenfjord Rutelag AL

Dampskibspostens fremtid
Dampskibsposten var min innfallsport til veteranbåtarbeidet; den har gitt meg informasjon og nyheter – også i lange perioder der jeg ikke hadde tid til å være aktiv. I de senere år har jeg også hatt gleden av å delta i redaksjonsarbeidet. I vår digitale tidsalder skulle man tro at interessen for en liten papirblekke som bare utgis tre ganger i året, ville bli mindre og mindre, og at det ville komme krav om overgang til digital publisering. Men slik er det ikke – snarere tvertimot! For nå har Norsk Forening for Fartøyvern meldt sin interesse for å bli med på å utgi bladet. Det er allerede bestemt at de to neste utgavene skal inneholde noen sider

med stoff derfra – en prøveordning der NFF også presenteres som en av utgiverne og ha en representant i redaksjonen. Etter disse to utgavene skal ordningen evalueres. NFF har sin egen nettpublikasjon, *Nytt om fartøyvern*, som sendes ut i et varierende antall utgaver i året. Det forteller kanskje litt om papirpublikasjoners slitestyrke at NFF ikke synes det er tilstrekkelig.

Siden det skal være en prøveordning som skal diskuteres og vurderes senere, skal jeg være forsiktig med noen forhåndsdom – vi får naturligvis se hva dette fører med seg. Men likevel vil jeg melde en viss skepsis allerede nå.

Det gjelder for det første ulikheten mellom NFF og de andre deltakere i



Vi trenger ungdom i fartøyvernet, og håper dette bildet kan inspirere. Her er Wyllers barnebarn Sverre forsidegutt i 2015.

Dampskibsposten. Fartøyvernforeningen er en paraplyorganisasjon, men ikke i den form vi vanligvis kjenner i ulike landsforbund. Der er det oftest lokalforeninger som er medlemmer, mens det i NFF er det *fartøyet* som er medlem, ikke eieren. Foreningen har hele 181 medlemsfartøy som spenner over et stort register – fra små privateide båter til større dieselskip som f.eks. siste skudd på stammen – «Sunnhordland». Og det er fartøyer med ulikt fremdriftsmaskineri, fra robåter og seilbåter til motorskip av ulike slag.

Selv om navnet Dampskibsposten ikke er helt dekkende for de foreninger som står bak bladet idag, utgjør de likevel en langt mer homogen gruppe.

De eier og driver stort sett skip som har gått i lokalrutebart med såvel passasjerer som gods – noen dampdrevne og noen dieseldrevne. Det er dessuten en relativt liten gruppe foreninger som står bak selvom tallet har økt etterhvert. At utgiverne representerer slike fartøyer, har preget både stoffvalget og presentasjonen – her er det plass til alt fra grundige artikler om enkelte skip til anekdoter fra tidligere tider. Presentasjonen er ofte litt uhøytidelig, andre ganger er det eksempler på god populærvitenskap. Men vitenskapelige artikler med noteapparat og omfattende kilderegister passer bedre andre steder. I tillegg har Dampskibsposten ofte reportasjer og bilder fra ulike treff og festivaler og her kjenner man seg ofte igjen. Det er en kjent journalistisk sannhet at leserne liker aller best å lese om seg selv! For den som skal skaffe seg et overblikk over denne delen av det frivillige fartøyvern de senere ti-år, er Dampskibsposten et skattkammer.

Derfor er det mitt håp at vi kan beholde Dampskibsposten i noenlunde samme forfatning som idag. Et medlemsblad for de involverte foreninger med et stoffutvalg som først og fremst retter seg mot oss som tar vare på lokalrutebåtene fra vår lange kyst. La gjerne fartøyvernforeningen få komme med og informere om sitt virke, men ikke la det få et omfang som forandrer Dampskibspostens sjel. Den bør vi ta vare på.

La gå at det kanskje ble mye (selv) skryt i dette innlegget, men selvsagt skal man som kjent høre på siden det kommer fra hjertet!

Hvis man vil, får man det til

Riksantikvar Jørn Holme skal slutte etter ni år i embetet. Ni år hvor fartøyvernet har fått stor oppmerksomhet fra hans etat. Vi i det frivillige fartøyvernet vil takke for hans engasjement og det han har hjulpet oss med å få til.

Intervjuer: Agnar Aas Fotograf: Tor Kristian Torsvik

Jørn Holme tar i mot på kontoret sitt i Dronningens gate i den gamle bydelen i Oslo, i ly av ærverdige Akershus festning. Dampskipsposten ønsker å slå av en prat for gi leserne et blikk inn til Riksantikvaren, når han nå forlater denne stillingen for å bli sorenskriver i Vestfold. Det er tross alt han som sitter på ansvaret for å forvalte midlene som Stortinget stiller til disposisjon for fartøyvernet.

«Det er tverrpolitisk enighet på Stortinget om at kystkulturen skal prioriteres» sier Jørn Holme. Alle partiene er for at viktige fartøyer, brygger, naust og andre landanlegg skal bevares for ettertida.

Men det har vært mange tøffe slag

om prioriteringene, behovet er nesten umettelig.

Et verneverdig hus står gjerne i 100 år når det er restaurert, før en ny istandsettingssjau må til. Et fartøy i sjøen og som er restaurert, må kanskje ha dyre reparasjoner allerede etter 10 år. *«Fartøyvernet er derfor en økonomisk utfordring»*, understreker Holme. I stillingen som Riksantikvar har han fått lov å sette prosesser i gang, og å ferdigstille prosjekt.

Bevilgningene har auka, og mye er også gjort. Holme har personlig fulgt med på fartøyvernet. «Hestmanden» er ferdig. Mye er gjort på «Stavenes» og «Børøysund». «Skibladner» har fått

midler. Det har vært gledelig å følge arbeidet på «Ammonia» og «Storegut» på Tinnsjøen. Det arbeides på «Kysten» og de andre i underkant av 50 fartøyer som fikk støtte fra Riksantikvaren i fjor. Likevel gjenstår svært mye.

Restaureringen av «Hestmanden» var en ekstra krevende sak å dra i havn. Da Holme var assisterende Riksantikvar i 1997 jobbet han spesielt med bevaringen av

dette fartøyet. Da han kom tilbake 12 år senere som Riksantikvar fikk han sjokk, arbeidet var enda ikke ferdig og svært mye gjensto. Det var dessuten også store problemer med Bredalsholmen. Han ringte Tine Sundtoft som da var fylkesrådmann i Vest-Agder, og sa at nå måtte alle krefter settes inn for å få båten ferdig. Riksantikvaren manglet midlene som var nødvendig. Etter en svært kort og ubyråkratisk behandling ordnet fylkesrådmannen et lån fra fylkeskommunen på over 20 millioner kroner, som Riksantikvaren måtte dekke over fire år. Uten dette lånet ville det ikke vært mulig å komme i gang med ferdigstillelsen av dette fartøyet. *«Jeg ble mektig imponert over handlekraften til fylkesrådmannen og hennes politikere. Dette*



Jørn Holme holder stø kurs, her til rors på «Skibladner», det første fartøyet som ble fredet i Norge.

viser at hvis man vil får man det til. En slik leveregel gjelder også for byråkratiet» sier Holme.

Et annet saksfelt om samarbeid som Jørn Holme framhever er samarbeidet med Sjøfartsdirektoratet. Et moderne regelverk som gjelder sikkerhet på sjøen vil naturlig nok i ett og alt ikke passe for veteranskipsflåten i Norge. Sjøfartsdirektør Olav Akselsen har personlig deltatt i lag med Riksantikvaren i et samarbeid mellom de to direktorata. De har greidd

å justere regelverket slik at det tar hensyn til spesielle krav og tilpasninger som må gjelde de gamle båtene, uten at det går på bekostning av nødvendig sikkerhet. Slik personlig involvering fra sjefen i et direktorat er avgjørende for å få nødvendig framdrift i slike kompliserte saker.

Holme er noe bekymra for kompetansen i enkelte av regionene når viktige deler av fartøyvernet nå blir delegert ut fra Riksantikvaren. Vestlandet vil greie seg godt, de ligger i forkant og har god kompetanse. Han er mer bekymret for fartøyvernet i andre deler av landet, eksempelvis rundt Oslofjorden. Det blir nå sett på om det kan være en løsning med samarbeid mellom Viken og Oslo.

Riksantikvaren har forbedret og strømlinjeforma det elektroniske saks-

behandlingssystemet. Dette blir stilt til disposisjon for de nye regionene. Slik vil en sikre likebehandling på tvers av regionene.

Dampskipsposten ber om Riksantikvarens refleksjoner over et økende byråkrati rundt fartøyvernet. Må det frivillige fartøyvernarbeidet aktivt rekruttere frivillige byråkrater i tillegg til skipsfaglig kompetanse, slik at vi kan håndtere de nye søknads- og rapporteringsprosedyrene Riksantikvaren nå har lagt opp til?

Holme har ikke problemer med å se denne utfordringen, og han skjønner at det kan føles komplisert for en frivillig amatør når søknader skal utformes og sendes. Tillit fra Stortinget er imidlertid helt avgjørende for framtiden. Riksrevisjonen har tidligere hatt merknader til Riksantikvarens tilskuddstildeling, blant annet krav til tilstrekkelige utfyllende søknader og rapportering fra fartøyene. Dette måtte det tas fatt i, og systema måtte legges om. Prosedyrer måtte strammes opp. Dette var en tung, men nødvendig snuoperasjon. Holme legger til at dette er god investering for framtida. Mister de bevilgende myndigheter tilliten, vil dette slå negativt ut også for fartøyvernet. Nå er systema standardisert og digitalisert, dette er en stor fordel når deler av dette saksfeltet blir delegert ut til de enkelte regionene.

Jørn Holme kommer inn på sitt personlige forhold til sjøen. Den enegga tvillingbroren hans gikk sjøvegen. Han ble styrmann i utenriksfart. Som kaptein førte han seilskute over Atlanteren. Selv har Holme meget begrensa maritim erfaring. *«Jeg har båtførerprøven, men*

sliter med babord og styrbord. Det er en skjebnens ironi at det var jeg av oss to som skulle få ansvar for å ivareta den maritime kulturen, jeg som nesten får vannskrekk i dusjen», sier han.

Det å ta vare på kulturarven har bergtatt Holme. Den er helt nødvendig for å forstå vår historie. Sjøens kultur er en nøkkel til Norges historie, derfor har det vært viktig å få denne mer fram i lyset.

Holme minnes et Nordsteam-treff i Bergen. Han var i lag med daværende miljøvernminister Bård Vegard Solhjell. Stemningen i havna med svart røyk fra pipene, dampfløytenes hese hyl og det yrende folkelivet med tusenvis av entusiastiske mennesker var enestående. Dette er det mest positive en politiker og en byråkrat kan oppleve. Dette viser også hvorfor fartøyvernet står sterkt i det politiske miljøet.

Dampskipsposten takker for innsatsen til Jørn Holme gjennom disse åra som Riksantikvar, og ønsker ham lykke til i gjerningen som dommer.

«Jeg er en nerd i den forstand at jeg alltid har vært entusiastisk i mitt fagfelt selv om jeg ikke er en spesifikk fagmann. Det viste seg i arbeidet mot miljøkriminalitet. Jeg kan nesten ingen fugler eller planter, men var entusiast i arbeidet mot faunakriminalitet. Jeg har også vært entusiastisk for kulturminnevernet, selv om jeg ikke er noen fagmann hverken i lafting eller med dampmaskin», avslutter Jørn Holme. Vi får tro de kriminelle i Vestfold legger seg hans entusiasme på minnet.

Agnar Aas er en av de mange frivillige, som fyrbøter på «Børøysund».

Fjordsteam i Bergen

Det var livlig på Vågen i Bergen noen dager i begynnelsen av august. Kaiene tett belagt med gamle fine veteranbåter, tett av folk på land, og jamen også flydur over hodene våre, en gammel Dakota med passasjerer som ville se det hele fra oven. Her viser vi noen resultater fra Harald Sætres fotojakt, supplert med faktaopplysninger fra Øyvin Konglevoll.



Dagen før åpningen var det samling i flere havner både nord og syd for Bergen. 15 av båtene tok passasjerer med. De hadde 70 anløpssteder i 20 kommuner. Her ruver «Sandnes» og «Sunnhordland» ved kai i Leirvik. Som passasjerbåter er de omtrent jevngamle. «Sandnes» var prestisjeprosjektet for nattrutene, bygget ved Nyland i Oslo i 1950, mens «Sunnhordland» var ferdig ombygget fra ubåtjager til passasjerbåt året før.



«Mårøy» er båten med lengst reisevei, helt fra Hammerfest. Hun er bygget i Harstad i 1959 for Finnmark fylkesrederi, som et av de siste leddene i gjenreisningsplanen etter krigen. Hun gikk i lokalfart på Finnmarkskysten frem til 1980, etter det har hun vært i fiskerioppsynet og turisme- og opplæringsvirksomhet. Vinteren 2014 ble hun i siste liten reddet fra hugging og overtatt av et nystiftet selskap i Hammerfest.



Slepebåtberedskapen var det ingenting å si på. Her har de tre største søkt sammen. På disse er det kraften som teller, det er ikke plass til mer enn mannskapet, en klar kontrast til de mange jevnstore passasjerbåtene, med salonger og gode bekvemmeligheter. «Styrbjørn» kom fra Oslo etter en fin tur rundt kysten. «Vulkanus» var tidligere Bergenskes egen taubåt, nå tilbake som veteranbåt med rederiets tre hvite skorsteinsringer. «Skilsø» fra Arendal kom som «Hestmanden»s ledsager. Hun er søster av «Vulkanus» og het tidligere «Titan». Begge er bygget ved Bolsønes i Molde i 1958 og 1959.



Her er noen av dem som kom for å se de 68 deltagende båtene og alt det andre som foregikk langs kaiene. Lørdagen kom det i følge arrangøren 50 tusen. I alt reiste ca. 3 800 med båtene i ulike opplegg: Fire av fjordabåtene gikk to-timers turer med eldre fra byens alders- og sykehjem, fire av de større båtene hadde kveldscruise med musikk, 13 båter gikk lørdag morgen ut i distriktet for å hente folk til byen, tre båter gikk søndag morgen med kirkegjengere til Hamre kirke. Det mest spennende var kanskje på søndagen, med kombinerte rundturer med dampbåt, damptog, veteranbuss og sågar veteranfly.



Fjordsteam er ved å bli kjent i det store internasjonale damp- og veteranbåtmiljøet. Fra Tyskland kom det, riktignok over land, to små dampbåter, mens kjenningen «Stepenson» fra Holland kom for egen maskin. I siste nummer av SÅF, medlemsbladet til Sveriges Ångbåtsförning, er arrangementet dekket med en fyldig reportasje. Her gjøres «Beryl of Avon» klar for utheising.



«Hestmanden» er en selvsagt med der veteranbåtmiljøet samles og der vi møter dem som legger rammene for vår virksomhet. Så har jo også den båten en spesiell historie og et viktig budskap å vise til. Både i Bergen og under Arendalsuka like etterpå var den en viktig deltager. I Bergen var det åpent skip de fire stevnedagene, og 6400 besøkende. Kaffetraktere og vaffeljern var i kontinuerlig virksomhet. I løpet av stevnet var det også til sammen åtte foredrag om bord. Temaene var sjøfolk konvoyfart under krigen, eksplosjonsulykken i Bergen i 1944, fartøyvernssentre og vestlandske veteranbåter. Her ser vi skuta i Leirvik dagen før ankomst til Bergen.



På «Stavenes» er det åpen bro, som det var tidligere. Her følger skipper Atle Raubotn med under tillegging. Til høyre rormann Vidar Berger, til venstre Hallstein Ese, en av drivkreftene i arbeidet med å få skuta hjem fra England.



Brannberedskapen var også i orden. Her viser «Nøkk» sine ferdigheter. Båten ble bygget for Stavanger brannvesen i 1939 og var i tjeneste frem til 2004. Stavanger kommune eier båten, mens Stiftelsen Engøyholmen kystkultursenter har ansvar for drift- og vedlikehold.



Det kan være trangt i Vågen og små marginer. Her er «Stord I» og «Midthordland» på vei ut. «Stord I» har brukt ankeret for å svinge seg inn under tilleggingen. Nå hives det inn, det ser vi av eksosdampen fra ankerspillet. Slik «gammeldags» presisjonsmanøvrering er det ikke hver dag man får se.

Har fartøyvern-sentrene oppfylt sin oppgave?

Det får vi noen svar på i evalueringen som Riksantikvaren har utført og som nå foreligger som en fyldig rapport. Her er det stoff til mange diskusjoner i miljøet vårt.

Ved Cato Jensen, styremedlem i Norsk Forening for Fartøyvern

I mai publiserte Riksantikvaren sin rapport fra evalueringen av fartøyvernssentrene. Arbeidet har lenge vært forankret som ett av de planlagte tiltakene i Nasjonal Verneplan for fartøy 2010-2017. Allerede i 2010 identifiserte Riksantikvaren et behov for «en grundig evaluering av fartøyvernssentermodellene». Formålet var at fartøyvernssentrene skulle få en tydeligere definert rolle i vernefeltet, noe som også innebar at oppgavene i «fellestjenestene» skulle vurderes.

Oppdraget fra departementet til Riksantikvaren var i 2017 blitt todelt og noe mer nyansert: man skulle analysere fartøyvernssentrenes nåværende virke opp mot den opprinnelige hensikten,



samt evaluere måloppnåelsen for tilskuddsordningen til fartøyvernssentrene.

Evalueringsrapporten fremstår som et ærlig og godt arbeide fra RA - tidvis grenser det også mot selvransakelse. Det er tydelig at man virkelig har lagt seg i selen for å levere et godt resultat!

Fartøyvernets utvikling

Gjennomgående finnes det historiske tilbakeblikk som forsøker å forklare nåsituasjonen. Avsnittene er leseverdige og belyser interessante aspekter ved utviklingen av fartøyvernet i Norge. Drøftingen er nyansert og viser at forfatteren har meget god innsikt i bakgrunnen for den norske fartøyvernmodellen. Videre omtales problemstillinger som gir et godt innblikk i Riksantikvarens posisjon og utfordringer i samarbeidet med fartøyvernssentrene.

Kildekritikk

Som kilde må rapporten likevel behandles med varsomhet. Riksantikvaren har valgt å gjennomføre evalueringen ved hjelp av interne ressurser, fremfor å benytte eksterne konsulenter. Dette blir drøftet av forfatteren, som igjen viser at han har opptrådt varsomt og bevisst rundt problemstillinger ved egen habilitet og rolle. Rapporten er i tillegg blitt kvalitetssikret ved uholdet tredjepart.

Analysen, konklusjonene og anbefalingene dreier seg i stor grad om fartøyvernssentrenes fellestjenester, samt om fartøyvernets manglende status og utbredelse i academia. I noen passasjer gir også Riksantikvaren streng skjenn både til seg selv og til fartøyvernssentrene, noe som kan være ganske fornøylig for en

fartøyverner å lese. Samtidig er dette med å forsterke undertonen i rapporten – vi har alle et potensial for forbedring.

Fartøyvernssentrenes oppgaver

Fartøyvernssentrenes leveranser fra verftsdelene er ikke gjenstand for den samme grundige analyse som leveransene fra fellestjenestene. Fra fartøyeiers perspektiv fremstår dette som en svakhet ved rapporten – fartøyvernssentrene ivaretar daglig leveranser til hele fartøyvernet – dessverre er ikke disse blitt evaluert i det publiserte materialet.

Behovet for ytterligere profesjonalisering, for videreutvikling av academia og faget, samt for et større miljø og volum synes likevel ganske tydelig fra konklusjonene og anbefalingene.

Åpne spørsmål til ettertanke

Riksantikvarens anbefalinger gir grunn til ettertanke om hva som er det overordnede målet for fartøyvernet. - Er fartøyene i seg selv «middelet» til å kunne ta vare på utdøende håndverkkompetanse, eller er den praktiske håndverkkompetansen «middelet» som skal til for å ta vare på fartøyene? - Eller skal man helst verdsette academia aller høyest?

Jeg tror vi trenger en god balanse. Bøker varer nok lengst, men det spørs om de lukter, lyder og oppleves som like interessante som «Southern Actor», «Tampen» eller smia til Seppe?

Spesielt interesserte fartøyvernere kan laste ned rapporten fra denne nettsiden: <https://evalueringsportalen.no/evaluering/riksantikvarens-evaluering-av-fartoyvernssentrene/>

Europeisk samarbeid om fartøyvern

Vi som arbeider med fartøyvern og ulike former for kystkultur i Norge er ikke alene. Over hele Europa drives tilsvarende arbeid. Det organiseres naturlig nok forskjellig, siden denne kulturarven er ulik og behandles ulikt i hvert land. Likevel har aktørene så mye til felles at de har funnet sammen i en egen forening, European Maritime Heritage.

Tekst og bilder: Hedda Lombardo, generalsekretær i Norsk Forening for Fartøyvern

Ordet «arv» har vært av voksende betydning de siste femti årene. I sin mest minimale form refererer ordet til ting som er arvelige- ofte materielle som er linket til menneskers kultur og natur, og dermed til deres historie og miljø. Nylig har fokuset vært rettet mot den såkalte «immaterielle» eller «levende» kulturarven. Denne arven består av kulturelle uttrykk og kunnskap som er overført fra generasjon til generasjon. Den oppstår gjennom menneskers interaksjon med sin historie og miljø, og bidra til å gi menneskegrupper en felles identitet.

Europas lange kystlinje, som strekker seg over flere tusen kilometer, har vært svært sentral for regioners økonomiske og kulturelle utvikling. Næring fra havet og mulighetene for fangst og fiske

gjorde kysten attraktiv for bosetting. Her ble det bygget havner hvor mennesker kunne drive handel, ferdsel, skipsfart og fiske. Disse havnene har fungert som knutepunkt mellom lokale kystsamfunn og omverdenen i flere generasjoner. Maritim kultur utgjør dermed en stor del av Europas kulturelle arv.

Likevel var det ikke før så sent som på 1970-tallet, med utviklingen av UNESCOs verdensarvliste, at maritim kulturarv som et konsept oppnådde internasjonal trekkraft. Både materiell og immateriell arv inngår i den maritime kulturarven. I tillegg til å bevare verneverdige fartøy og monumenter, vektlegges bevaringen av maritime tradisjoner, kulturer og håndverk. Her spiller fartøyvernet en viktig rolle. Det å sette i stand, drifte og vedlikeholde fartøy



I midten av september hadde EMH møte i L'Escal på den spanske Middelhavskysten, like syd for grensen mot Frankrike. Samtidig ble det arrangert en festival i byen, med tema fiske og saltutvinning fra sjøen. Bildene viser noen av de deltagende tradisjonsbåtene.



krever tradisjonell håndverkskunnskap og tradisjonelle ferdigheter. Slik bidrar fartøyvernet til også å bevare miljøet, kulturen og historien fartøyene kan fortelle. Innenfor fartøyvernet er det stor enighet om at den beste måten å bevare gamle fartøy er å ta dem i bruk.

I dag er mer en 5000 historiske fartøy

bevart i Europa. Mange av disse ligger ved museumshavner der de brukes som flytende museum. Andre brukes til charter i turistindustrien. Andre igjen brukes til arbeid med barn, unge eller vanskeligstilte. Fartøyene er historiefortellere og skaper identitet til steder og mennesker. Maritime festivaler og regattaer

kan tiltrekke seg tusenvis av mennesker. Ideen om å bevare tradisjonelle fartøy ved å holde dem i drift har vist seg å ha stor suksess. Samtidig står fartøyvernet også ovenfor utfordringer. Europeiske kystsamfunn er i forandring med økt globalisering, miljøendringer og bruk av ny teknologi. Kystnæringen og kystlandskapet er under press med denne moderniseringen, og flere av de tidligere knutepunktene langs kysten står i fare for å gå tapt. Disse utfordringene truer næring og miljø på tvers av landegrenser. I en slik overgangsfase er det naturlig at også kystkulturen vil endre seg. Dermed er det ekstra viktig å jobbe i fellesskap for at miljøene og tradisjonene som utgjør den europeiske maritime kulturarven ikke blir glemt og tapt. Ansvar for å ta vare på denne arven bør ikke være et individuelt ansvar for en nasjon alene.

European Maritime Heritage Congress (EMH) er en ikke-statlig interesseorganisasjon som jobber regionalt for å verne om den maritime kulturarven i Europa. Organisasjonen hadde sin første kongress i Amsterdam i 1992 hvor et foreløpig nettverk av interesserte organisasjoner ble etablert. I dag består organisasjonen av 38 medlemmer inndelt i nasjonale, rådgivende og assosierte medlemmer. Norsk Forening for Fartøyvern står som nasjonal representant for Norge, sammen med Hardanger-, Bredalsholmen- og Nordnorsk Fartøyvernssenter som rådgivende medlemmer, og Forbundet Kysten som assosiert medlem.

For tiden arbeider EMH regionalpolitisk med flere aktuelle saker, deriblant:

- Å bearbeide et omforent memoran-

dum (Memorandum of Understanding) knyttet til internasjonal passasjerfart for tradisjonelle fartøy. Formålet med dette er å lette på det nåværende lovverket slik at det blir enklere for tradisjonelle passasjerfartøy å drive charter og delta på festivaler i andre land i Europa.

- Å utarbeide en felles Europeisk formulering av tradisjonelle fartøy og båter.
- Å registrere alle tradisjonelle fartøy i Europa.
- Å fremme trygg drift og regelverk knyttet til tradisjonelle fartøy.

EMH ønsker å stimulere et gjensidig samarbeid mellom ulike organisasjoner og stater i Europa. Hvert tredje år blir det arrangert en EMH kongress, der medlemmer møtes for å utveksle ideer og samle informasjon om hvordan man kan fremme immateriell kulturarv og bedre allmenhetens bevissthet om disse kulturer. Her kan individer, museer og andre organer tilknyttet fartøyvern søke om assistanse og gi hverandre råd. Gjennom dette skapes det en plattform for interkulturell dialog som stimulerer økt forståelse, støtte og gjensidig respekt mellom fartøyvernere over hele Europa. Til syvende og sist representerer EMH interessene til de menneskene som iherdig jobber med å bevare og restaurere. Det er de som driver fartøyene og kystkulturen videre. Dette krever et enormt engasjement – utallige timer med arbeid, møter og dugnader for å komme i mål. Slik ønsker EMH å løfte enkeltindivider og lokalsamfunn frem som bærere av den europeiske kulturarven.

Vurdering av bevaringsværdighed

Skibsbevaringsfonden i Danmark er på flere felt et motstykke til vår Riksantikvar. Fondet skal bidra, ved rådgivning og i noen tilfelle økonomisk støtte, til å bevare og restaurere kulturhistorisk verdifulle danske fartøyer. Fondet har utarbeidet en modell for å vurdere et fartøys bevaringsverdighet. Denne kan også ha interesse for oss.

Ved Tom Rasmussen, Skibsbevaringsfonden. Foto Skibsbevaringsfonden



«Hjejlen», hjuldampskib bygget i 1861. Ombygget, moderniseret og tilpasset sejladsen på Silkeborgsøerne. Har altid været registreret som passagerskib og i samme rederi. Klasse A.

I Skibsbevaringsfondens arbejde fokuserer vi på de særligt autentiske skibe såvel som på et varieret spekter af fartøjer, der af den ene eller anden årsag ikke sigter efter højeste mål af autenticitet. Fonden indførte sidste år nye principper for vurdering af fartøjernes bevaringsværdier. Det har været et ønske at tilpasse retningslinjerne til de erfaringer, som de seneste årtiers arbejde med skibsbevaring har afstedkommet. Den nye model inddeler flåden i forskellige klasser, rangeret efter deres oprindelighed. Modellen er beskrevet i rapporten «København-charteret om skibsbevaring i Danmark».

Udfordringen har været at udforme en ny metode og et system, som skibenes bevaringsstatus kunne bestemmes efter. Teorier fra etnologien har dannet bag-

grund, og er blevet udmøntet i en såkaldt «tredimensionel bevaringsmodel» baseret på begrebet «dialektisk autenticitet». Dette lyder måske obskurt, men ikke desto mindre tror vi, at modellen vil blive et nyttigt redskab. Inddelingen af fartøjer i deres respektive kategorier vil give et mere retvisende billede af fartøjernes bevaringsmæssige stand og status. Fremover vil vi i højere grad kunne undgå, at skibe, som i det store og hele ligger tæt op ad sit oprindelige udseende, diskvalificeres på baggrund af mindre afvigelser, jf. de kulturhistoriske retningslinjer, vi indtil i dag har arbejdet efter.

Selvmodsigelser

Fondens vurderingspraksis har indtil nu haft som udgangspunkt, at et beva-



«Jakob», bugserbåd bygget i Texas i 1943. Danmarks ældste, helsvejsede skib. Oprindeligt skrog, nænsomt moderniserede styrehus og kamre. Bugserkrog og spil er fjernet for at give plads til passagerer på dæk. Klasse B.

ringsværdigt fartøj i videst mulig udstrækning skal fremstå korrekt i forhold til oprindelsen eller et senere stadie som brugs-/erhvervsfartøj. Den klassiske modsigelse i bevaringsarbejdet er ønsket om en højest mulig autenticitet i skibets fremtoning: Når man beslutter at bevare et sejlene skib for evigt, er det nødvendigt at holde det ved lige. Der bliver løbende repareret og udskiftet dele, og derfor bliver der stadig mindre tilbage af det originale skib. Til sidst giver Fonden lån til istandsættelse af de udskiftningsmodne dele af skibet, nogle gange dele, som er tidligere resultater af vor egen rådgivning og långivning.

Er det så det originale skib, der er blevet bevaret? Nej, ikke i materiel forstand. Den oven for nævnte modsigelse er indtil nu løst ved at erstatte ønsket om den materielle autenticitet med den processuelle, hvor fondens udgangspunkt har været, at det er skibets idé, der bevares. Den processuelle autenticitet er understøttet ved, at materialerne udskiftes i nøje overensstemmelse med de originale håndværksteknikker, som således bliver bevaret.

Men også håndværksteknologi forandres løbende gennem brugen af nyt værktøj, nye redskaber og materialer, som gør det økonomisk muligt at betale for restaureringen. Derved blev både den ændrede brug og istandsættelse af skibene medvirkende til, at tanken om den visuelle autenticitet – fjernkendingen skal være original, det skal se rigtigt ud – introduceret i forsøget på at opheve den før nævnte modsigelse, nemlig at jo mere der gøres, desto mere fjerner man sig fra det originale skib.

Måske kunne bevaringstanken ses

fra en anden synsvinkel: i stedet for at restaurere tilbage til det originale skib, som der måske var mindst viden og materiale tilbage af, kunne man foretrække at bevare skibet, som det så ud på et senere og bedre bevaret tidspunkt i dets arbejdsliv.

Efterhånden indgik alle disse overvejelser på mere eller mindre underforstået og gennemskuelig måde i fondens beslutningsgrundlag og skabte en ujævn linje i bevaringsarbejdet.

Det dialektiske autenticitetsbegreb

Den nye model bygger på en analysemetode, som indebærer en tredimensionel måde at strukturere og tænke bevaringsværdi på. Modellen kaldes dialektisk autenticitet og tager udgangspunkt i etnologiens formperspektiv på bevaringsmæssige værdier i modsætning til den tidligere metode, som i meget høj grad fokuserede på autenticitet som ideal for skibes bevaringsmæssige værdi.

Man behøver ikke som almindelig skibsejer at forholde sig til de teoretiske betragtninger omkring principperne. Til dette formål vil der komme en vejledning i et enkelt og forståeligt sprog.

I en etnologisk autenticitetsmodel bliver skibene vurderet i tre dimensioner, nemlig en **almen**, en **særlig** og en **individuel** dimension. I vurderingen af et skib består opgaven derfor i at se dem som tre udfyldende aspekter af en helhedsvurdering. Grundprincipperne er som følger:

Den almene dimension repræsenterer de træk ved skibene, som går på tværs af bådtyperne og som i sig selv kan være bevaringsværdige. For Danmarks vedkommende er det i vor tid af

almen værdi, at vi har en sejlede flåde af klinkbyggede skibe i træ og af nittede (klinkede) skibe i jern, samt at vi har en sejlede flåde af kravelbyggede træskibe. Andre vigtige almene træk er, at vi bevarer en flåde af fragtskibe, af fiskeskibe, af serviceskibe og af lystfartøjer.

Det vil sige, at hvis ét af disse almene træk er sjældent, kan et skib godt have en stor almen bevaringsværdi, selv om det ikke har nogen stor individuel eller særlig bevaringsværdi. Det kan for eksempel være et nittet stålskib, fordi der ikke er mange nittede stålskibe tilbage i Danmark. Dette selv om skibets særlige værdi som tidligere damper og dets individuelle værdi, som afspejler skibets egen historie, glimrer ved sit fravær i bådens nuværende tilstand og udformning.

Den særlige dimension repræsenterer de træk ved vore skibe, der hidrører fra, at de er udviklet, bygget og brugt til forskellige opgaver. Det betyder, at de er udformet med henblik på at være duelige til en bestemt sejlads og praksis, som i et kortere eller længere tidsrum har været en del af den danske maritime kultur. Derved fremkommer det, som vi genkender som «båd-typerne». De tidligste eksemplarer af en bådtype er præget af typens formative periode, altså der hvor arbejdet, materialerne og brugen danner dens form. Derpå følger dannelsen af en tradition for, hvordan bådformen skal være skabt, indrettet og udrustet for at blive betragtet som duelig og rigtig samt for at være hensigtsmæssig til dens brug. Inden for traditionen – der bæres af et samspil mellem brugerne, skibsbyggerne og lovgiverne –

udvikles typen skridtvis som en proces. Der tilføjes træk, som imødekommer tidens krav, og som gradvist forandrer skrogform, rigning og maskineri, indretning og udrustning.

Den særlige dimension skaber overblik, orden og stringens i forvaltningen af hvilke typiske træk, der udgør de bevaringsværdige og umistelige bådtyper. På første specifikationstrin deler bådtyperne til erhverv sig i både til transport, fiskerbåde og servicebåde. Hver af disse grupper kan udspecificeres yderligere, når eller hvis der bliver brug for det.

Der kan være flere, men der er ikke mange flere bådformer, som adskiller sig fra hinanden. Det er egentlig enkelt, netop fordi bådtyperne skabes og omskabes i en række selvoverskridende processer. Disse udmønter sig i de traditioner for de danske – evt. nordiske og europæiske – bådformers dannelse og udvikling, som skaber genkendelige og distinkte typer i vor del af verden.

Den individuelle dimension repræsenterer de træk ved vore skibe, der hidrører fra det enkelte skibs unikke bygning, brug og udvikling. Her er det karakteristisk, at skibet kan have været brugt til forskellige formål i løbet af en årscyklus, og at denne årscyklus har ændret sig i løbet af skibets funktionstid som eksempelvis fiskerfartøj. Denne sameksistens af forskellige formtræk samt af forskellige hjemsteder her i landet og i udlandet, af forskellige håndværkeres arbejder på båden, af forskellige ejeres evner og interesser, påfund og økonomi, af bådens livshistorie fra ny båd til gammel båd, mv. danner de betingelser og strukturtræk, som udgør



«Anna Elise», bygget som motorkutter i 1932. Originalt skrog, men rigget som en snurrevodskutter fra ca. 1900. Klasse C.

bådens individuelle bevaringsværdi – såfremt disse træk bevares i den enkelte båd.

Her kan forskellige, særlige typologiske træk sameksistere – i stedet for som under den særlige dimension at blive vurderet ud fra hvor rendyrkede, de er. Her er det blot ikke den nuværende ejer, som blander træk fra forskellige bådtyper sammen, men den individuelle båds faktiske anvendelse gennem tiden som erhvervsfartøj, der afgør, hvilke træk der sameksisterer som en unik og bevaringsværdig helhed af elementer i den enkelte båd.

Udviklingsstadier

I den nye vurderingsmodel vurderer vi fartøjerne i forhold til deres udviklingsstadier. Der findes vel ikke det brugsfartøj, der ikke er blevet udsat for en ombygning, en tilpasning, en modernisering: nye motorer, nye fiskeredskaber, nye navigationsinstrumenter, ændrede fangstmetoder, nye fartsområder, måske ny anvendelse.

Det mest karakteristiske fællestræk for alle de her relevante bådtyper er overgangen fra sejl til motor. Ofte ses det, at et fiskeskib oprindeligt bygget til sejl har fulgt udviklingen inden for



«Emma», bygget om motorkutter i 1931. Originalt skrog, ombygget til fritidsformål med teakdæk, stort styrehus og uoriginal rigning. Klasse D.

fremdrift og derfor er forandret til motorskib. Andre forandringstræk, der sker på tværs af bådtyperne er f.eks. styrehus, el, mekaniske spil, hydraulik, hvalbak, gumminådder, nylontov, introduktion af nye træsorter, nye kemiske produkter, alkylmaling osv.

Bådtyper i fiskeriet er i særlig grad præget af formativ og hastig udviklings-takt, såvel inden for design og fremdrift som for skibets anvendelse generelt. Alle disse udviklingstræk får i den nye vur-

deringspraksis betydning for et skibs bevaringsværdi. Udviklingsmæssige træk fra flere perioder tillades på ét og samme skib, så længe de ligger inden for rammerne af bådtypens formative udvikling, eksempelvis en snurrevodskutter med stopmaskine fra en tidlig periode og styrehus fra en senere periode.

Forskellen i vurdering

Den dialektiske analyses specifikation af hvert enkelt fartøj tager altså

udgangspunkt i fartøjets form, funktion og brug. I Skibsbevaringsfondens hidtidige retningslinjer tager vurderingen af hvert enkelt fartøj udgangspunkt i det oprindelig skib og skibets skiftende udformning, indretning og udrustning gennem dets erhvervsaktive liv for på det grundlag at vurdere mulighederne for en tilbageføring til oprindeligt udseende eller til et senere stadium af dets erhvervsaktive liv. I de ny retningslinjer og vurderingsinstrukser præciserer vi, hvad udgangspunktet for vurderingen af hvert enkelt fartøj er, når samtlige af de tre dimensioner af bevaringsværdi undersøges og vurderes som helhed.

En dialektisk bevaringsværdighedspraksis vil kunne håndtere de mange træk, som en rent kulturhistorisk tilgang med konventionel materiel autenticitet som væsentligste formål har tendens til at drukne sig selv i. Fordi den dialektiske autenticitet er enkel og har en etnologisk struktur, som ordner de mange lag af kulturtræk i en fremgangsmåde, kan den forblive enkel og samtidig udspecificeres på samtlige tre dimensioner. Den kan specificeres lige så langt ned i detaljen, som der er brug for i den konkrete situation og kontekst.

I den nye model placeres fartøjerne i fire klasser. Alle skibe vil fremstå med fællesbetegnelsen Bevaringsværdigt Fartøj. Internt vil de blive graderet efter den nedenstående model:

A: Fartøjet er en helhed af såvel væsentlige typiske formelementer som individuelle detaljer fra skibet selv og dermed den eller de bådtyper, det repræsenterer.

B: Fartøjet rummer en kombination af væsentlige, typiske formelementer og væsentlige, individuelle træk fra skibets eget livsforløb.

C: Fartøjet rummer en kombination af væsentlige formelementer fra bådtypekens epoke og væsentlige individuelle træk fra skibets eget livsforløb.

D: Fartøjet rummer, foruden de almene træk, ét væsentligt træk fra én af de to øvrige dimensioner. Potentiale til at avancere til højere niveau.

«København-charteret om skibsbevaring i Danmark» kan du læse i dets fulde længde på www.skibsbevaringsfonden.dk. Der vil du støde på fremmedordene «synkron», «diakron» og «akron», udtryk vi bruger når vi vurderer et fartøjs udseende og udrustning. Udtrykkene er udeladt i ovenstående artikel, men er relevante for forståelsen af principperne i analysemodellen. «Synkron» kan groft sagt oversættes til «samtidig», «diakron» til «over tid», og «akron» til «uafhængig af tid og rum».

Tom Rasmussen er sekretariatsleder i Skibsbevaringsfonden. Han er fra Bergen, og har arbejdet med dokumentasjon, blant annet av «Stord I», «Hestmanden» og «Skibladner» mens han arbeidet ved Hardanger Fartøyvern-senter.

Utenriksfarten

Veteranfartøyer er etterspurt i så mange sammenhenger der fortidens kultur skal formidles. Det fører også til utenlandsturer for en del av våre fartøyer. Her omtaler vi noen av dem.

«Gamle Oksøy» i vesterled

Tekstgrunnlag ved Odd Nordahl-Hansen,
bearbeidet av Georg Jensen

Denne sommeren har «Gamle Oksøy» vært på tokt i vesterled, en lang tur med mange anløp og mange flotte opplev-



I Vág møtte vi den gamle fiskekutteren «Johanna», som også var med på Grunnlovs-konvoen til Oslo for fire år siden. Foto: Odd Nordahl-Hansen



Her står sildejentene på rekke og renser silda som er kommet inn. Enkelte av dem som viste frem kunsten, hadde vært med den gang dette var vanlig arbeid i Siglufjörður. Foto: Odd Nordahl-Hansen

elser. Trossene ble kastet fra Bredalsholmen mandag 25. juni, og kursen ble satt mot Orkenøyene. Etter noen dager reiste vi videre til Færøyene og Vág på Suðuroy, en by med om lag 1 300 innbyggere. Her var det åpent skip og mange interesserte om bord. Derfra ble kursen satt mot Island.

Målet for turen var Nordisk kystkulturfestival, som i år var lagt til den lille byen Siglufjörður på nordkysten, som også feirer sitt 100-års jubileum i år. Byen er blitt kalt verdens sildehovedstad, og har et flott museum med tema fiskeri. Her vises historien til stedet og industrien, med et vell av koblinger mot norsk fiskeri-, kyst- og kulturhistorie. En del av festivalprogrammet var islandsk kultur og demonstrasjon av tid-

ligere tiders fiskeri og fangstbehandling. Årets hovedarrangør var Den Islandske Fyrforening. Derfor var det naturlig at «Gamle Oksøy», en av fyrvesenets tidligere båter, representerer Norge.

«Haugefisk» i Portsoy

Autolinebåten «Haugefisk» som tilhører Kystmuseet i Florø, var i Skottland i sommer. Målet var tradisjonsbåtfestivalen i Portsoy på nordøstkysten. Her var det kapproing og kappseiling, og på land sang og musikk, mat og drikke og alt det som hører til på en hyggelig festival. Havnen på stedet er for liten for større båter, de måtte derfor ligge i nabobyene. «Haugefisk» hadde imidlertid med seg en 6-keiping slik at de kunne delta i kapproingen.



På Victoria pir i Lerwick på Shetland møttes de to vesterledsfarere «Haugefisk» og «Gamle Oksøy» på hjemtur. Foto: Odd Nordahl-Hansen

Et av formålene med turen var å utvikle samarbeid over Nordsjøen, og både fylkespolitikere og deltagere fra Forbundet Kysten var med. Hjemreisen gikk via Orkenøyene. Turen var et spleiselag mellom Kystmuseet og Fylkeskommunen, dessuten måtte deltagerne betale en egenandel for de 14 dagene turen varte.

Tall ship regatta

Årets arrangementer er avviklet, med i alt ti norske deltagere, våre tre skværriggere og syv mindre skuter, en del av dem fra vårt veteranmiljø. Det var tre etapper, først regatta fra Sunderland litt syd for Newcastle til Esbjerg, så samseiling til Stavanger, derfra siste regattaetappe til Harlingen i Holland. I tillegg til det faste minimumsmannskapet skal alle båtene skal ha med ungdommer mellom 15 og 25 år. Disse ungdommene får ros



fra skipperne vi har vært i kontakt med. Selv om de noen ganger måtte seile forsiktig av hensyn til sjøsyke og begrensede ferdigheter hos de unge mannskaper, er det en flott ordning, sier de.

«**Caroline**», «**Wyvern**» og «**Dyrafjeld**» var alle med fra Sunderland til Esbjerg, de to første også på fellesseilasen videre til Stavanger. Tilbringeretappen til Sunderland var litt rufsete, men videre til Esbjerg viste Nordsjøen seg fra sin beste side.

«**Wyveren**», «**Christiania**» og «**Loyal**» startet fra Stavanger på etappen til Harlingen. Det ble en anstrengende seilas med sønnavind, altså motvind, opp mot sterk kuling. «Wyveren» brakk klyverbommen og måtte bryte, mens de to andre fullførte, selv med skader på både storseil og forseil for begge. «Christiania» hadde heldigvis med et ekstra storseil, mens «Loyal» fikk reparert sitt.



Bilde på forrige side: «Caroline» slik hun tok seg ut fra «Dyrafjeld». Foto: Audun Aasen. Øverst på denne side: «Christiania»s ødelagte storseil. Nederst: Russiske «Mir» tar igjen «Cristiania» (eller blir den fraseilt?). Foto: Børre Petersen

Hva vil vi med Dampskibsposten?

Det kan synes upassende at redaktøren argumenterer mot lederartikkelen skrevet av en av hans medredaktører. Likevel, vi bør orientere grundig om det samarbeidet vi nå innleder med Norsk Forening for Fartøyvern. I det ligger også de argumenter som taler for å bruke bladet som et redskap for å styrke hele det frivillige fartøyvern.

Ved Georg Jensen

Hva er Dampskibsposten? Under forsidebildet på bladet står at det er et tidsskrift for det frivillige fartøyvern. Det startet i 1970 som medlemsblad for Norsk Veterskibsklub. En stensilert blekke med uregelmessig utgivelsesplan. Hensikten var i første rekke medlemspleie, med reportasjer fra turer, oppdateringer av arbeidet om bord og annet hvor de fleste kunne kjenne seg igjen. Det var tilstrekkelig. Fartøyvernmiljøet var ikke større. Siden har miljøet vokst, takket være entusiastenes innsats gjennom mange år. Dampskibsposten har også vokst, og er i dag både et medlemsblad og fagblad som prøver å leve opp til mottoet om å inspirere og informere. Bakerst i bladet er det listet opp 20 foreninger og instanser som nå er med i samarbeidet.

Hvordan har fartøyvernet utviklet seg?

Entusiastenes innsats har ført til at fartøyvern nå er en akseptert og anerkjent del av kulturminnevernet. Fartøyene vi har sikret regnes som en selvsagt del av vår kulturarv. Frivillige har gjort, og gjør arbeid som museer og offentlige etater ikke har mulighet til å gjøre. Fagfeltet har vokst seg stort, mangesidig og omfattende. Det er nå så mye mer enn frivillighet. Riksantikvaren har en stor avdeling for fartøyvern og tekniske kulturminner, vi har fått tre fartøyvernssentre med til sammen om lag 90 ansatte, museer som eier fartøyer har oppgaver med dem som løses av ansatte (selv om det i hovedsak er frivillige som står for drift og vedlikehold). I tillegg har vi et byråkrati som ikke alltid letter de



Restaureringen av «Børøysund», som pågikk gjennom 30 år, var vel det første store resultatet av frivillig fartøyvernarbeid. Her fotografert i Melbo sommeren 2016. Foto via Norsk Veteranskibsklub

frivilliges arbeid. Det later til at antallet lønnede innen fartøyvernet øker raskere enn antallet frivillige.

Vi har altså en utvikling der fartøyvernet, hvor de frivillige tidligere var enerådende, er ved å gli inn i et stort vernefelt der det offentlige og det offentliges organer tar en stadig større plass. Hva er så årsakene? Antagelig utviklingen i samfunnet rundt oss. Der hvert fartøyvernprosjekt tidligere hadde god tilgang på sjøfolk og verftsarbeidere, er det næringer som nå nesten er borte, eller så spesialiserte at tjenestene de kan yte ikke er de vi etterspør. Den «erfaringsnærhet» vi tidligere opplevde, ved at de frivillige selv, eller far eller bestefar, hadde erfaring

med fartøyer og sjøfart, er borte, derved også interessen. Dessuten er manglende oppslutning om frivillighet en utfordring på så mange områder innen frivillighetsnorge.

Kan vi bevare frivilligheten?

Er det mulig å bevare en rimelig andel av frivillighet, av entusiasme, av arbeids glede i fartøyvernet? Selvfølgelig, men det forutsetter at vi ser utviklingstrekk, både de som går i vår favør og de som arbeider mot oss. Da kan vi påvirke kursen, engasjere gode krefter og motarbeide uheldige tendenser. Dette er en så stor og viktig oppgave at vi frivillige må løse den sammen. Derfor må vi ha felles



Restaureringen av «Stord I» er kanskje det mest imponerende resultatet av frivilligheten. Først full restaurering fra 1980 til 1987, så en ødeleggende brann, og ny restaurering frem til dagens flaggskip i Vestlandets veteranskipsflåte.

Foto: Alf R. Kristiansen

organer, felles strategier og felles tiltak som kan fremme vår sak i møte med myndigheter og andre vi må forholde oss til. På den annen side må de som kommer utenfra møte en instans som kan være fartøyvernets felles stemme. Dette var årsakene til at Norsk Forening for Fartøyvern ble dannet i 1985, delvis på Riksantikvarens initiativ. Han kunne ikke reise rundt til alle fartøyvernprosjektene og diskutere de samme tingene, han ville ha én motpart. Det er altså den foreningen som skal samordne våre interesser internt og hevde vårt syn mot omverdenen.

Et ankepunkt mot foreningen har vært at den er for lite synlig, har talt med for svak stemme. Derfor har Fartøyvernforeningen bedt om et samarbeid med Dampskibsposten. Vi i redaksjonen ser dette som en anerkjennelse av bladet. En del av foreningens stemme vil heretter

altså være Dampskibsposten. Den skal høres, eller leses, både av oss i miljøet og dem utenfor. Inad i miljøet håper vi å styrke entusiasmen og selvtilliten, ved å sette arbeidet vårt inn i en større sammenheng som viser at det er et viktig arbeid. For dem utenfor må vi vise hvordan våre fartøyer kan formidle viktige sider av vår historie og samtidig bidra til å opprettholde mellommenneskelige verdier i samfunnet.

Avtalen med Fartøyvernforeningen er at den skal bidra med et redaksjonsmedlem i de to kommende numre, altså vinter- og vårnummeret til neste år. Oppgaven til dette medlemmet å bidra med stoff fra Fartøyvernforeningen. I diskusjonene med Fartøyvernforeningen har vi påpekt at bladet er et resultat av frivillighet, uten lønnede medarbeidere. Det er en kvalitet vi vil gjøre vårt for å opprettholde. Etter de to prøvenumrene

skal vi vurdere erfaringene og videre samarbeidsform.

Hvordan vil samarbeidet påvirke bladet?

Stoffet fra fartøyvernforeningen antar vi vil være av samme karakter som mye av fagstoffet vi hittil har hatt. Noe vi håper på er artikler om fartøyvernets plass i det store kulturminnefeltet, strategier for å nå våre mål og andre «overordnede» temaer. Selv om fokus flyttes til et litt høyere nivå, mener vi det vil være godt innenfor redaktørens håp om at bladet skal inspirere og informere. Bladet blir større, ikke nødvendigvis i omfang, men i målgrupper. Internt ved at vi lettere vil nå alle medlemmene i Fartøyvernforeningen, eksternt ved at vi representerer alle disse medlemmene.

Gjennom samarbeidet og en konsolidering av stoffområdet tror jeg Damp-

skibsposten kan bli et organ som også leses av den profesjonelle delen av fartøyvernmiljøet, den jeg beskrev ovenfor. Da kan den siden få forståelse for vår arbeidsform, våre behov og utfordringer. Det kan i neste omgang gi bedre samarbeidsmiljø, og gi oss samarbeidspartnere og arbeidsformer vi ennå ikke kjenner eller har tilgang til.

Preget av medlemsblad for foreningene med store stålfartøyer vil naturlig nok tones noe ned, men det spørs om ikke det behovet dekkes like godt gjennom elektroniske medier.

Formålet med samarbeidet er å styrke den frivillige delen av fartøyvernarbeidet, ved at Dampskibsposten etter hvert framstår som det samlede organ for fartøyvernet. Vi ser frem til meningsytninger og kommentarer etter hvert som resultatet av samarbeidet blir synlig i bladet.



Vårpuss på «Granvin». Her er vedlikeholdsnivået kommet opp på et akseptabelt nivå. Da er det viktig å holde det der. Det sørger de frivillige for, de Riksantikvaren en gang kalte kulturminnevernets vaktmestre. Foto: Harald Sætre

Riksantikvarens prioriteringer

Hvem får penger nå? Riksantikvarens liste over tildelinger for kommende år er spennende lesning for mange fartøyvernere. Listen kan vekke begeistring, men også undring, skuffelse og fortvilelse. Den gir i alle fall næring til diskusjoner og leserinnlegg, slik som nedenfor. Meningsbrytninger om dette temaet trenger vi. Vi vil gjerne ha i dem i Dampskibsposten, kom med bidrag.

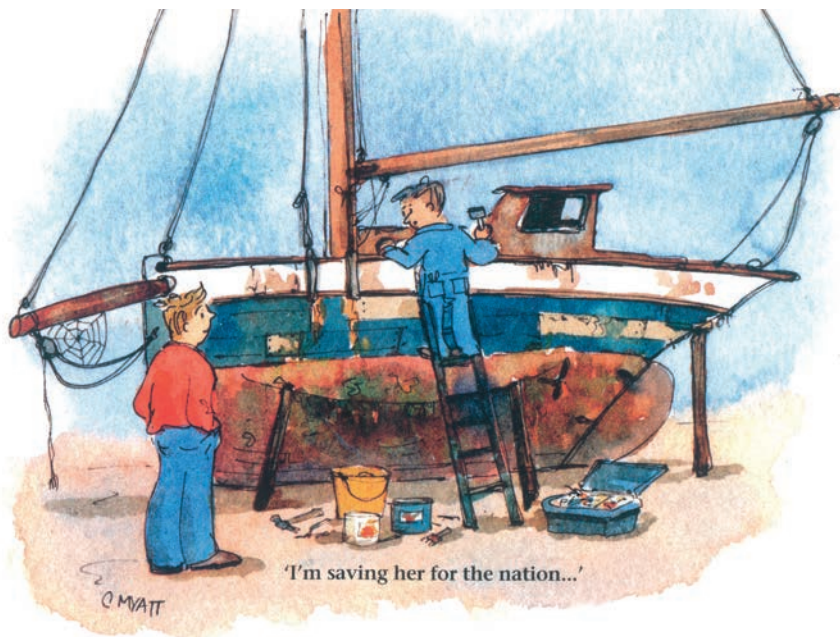
Ved Øyvinn Konglevoll

Det er med ganske stor risiko jeg tar opp ovennevnte tema. Jeg skriver selv søknader til Riksantikvaren (RA), og er engasjert i flere fartøyer, som «Stavenes» og «Granvin», og kan dermed beskyldes for å be for min syke mor. Men samtidig må det både som fartøyverner og skattebetaler i et fritt land være tillatt å sette søkelys på bruk av offentlige midler.

RA har en krevende oppgave. Man skal sikre et bredest mulig utvalg av norske verneverdige fartøyer, både typemessig og geografisk, og fordele en pott som er alt for liten i forhold til behovet og søknadsmassen. Når det kommer inn søknader for bortimot 300 millioner kroner, og det til fordeling er

ca. 60 millioner – 20% av søknadsmassen, blir hovedoppgaven for RA heller å fordele misnøye, som en ansatt hos RA har uttalt, enn å gi tilskudd til dem som trenger det. Men nettopp derfor er det grunn til å stille spørsmål ved noen av prioriteringene, når det er stor knapphet på midlene. Det er rett og slett for lite midler i forhold til antall vernede og fredede fartøyer, eller for mange fartøyer i forhold til disponible midler.

Da bør det være en viss realisme og bærekraft i prosjekter RA gir til midler til, og ikke minst et frivillig engasjement som står noenlunde i forhold til prosjektets størrelse. Fartøyvernet er svært avhengig av frivilligheten, hvilket også RA stadig gir uttrykk for. Dessverre synes



Hvor går grensen mellom realisme og idealisme? Det er et spørsmål alle parter innen fartøyvernet stadig må stille seg. Bildet har vi lånt fra Practical Boat Owner for august 2011.

frivilligheten av og til å være en sovepute for RA, for ved manglende tildelinger kan man få inntrykk av at det tenkes at de gir jo ikke opp allikevel, og finner sikkert en eller annen løsning.

Det som mange undrer seg over, er hvorfor ikke igangsatte prosjekter RA ønsker skal bli realisert, kan bli ferdigstilt, før RA begynner å pøse på med midler til nye prosjekt. Noen ganger kan det være på sin plass å sikre at uerstattelige historiske fartøyer sikres, men det bør kunne være en viss køordning. Som engasjert i restaurering i «Stavenes» fra 1904, er det grunn både til fortvilelse og undring. «Stavenes» ble hentet hjem fra England i 1991 og gitt vernestatus i 1994. RA har uttalt at dampskipet er

viktig å restaurere, og lovet å følge det til prosjektet er fullført. Men når? Turistnæringen i Sogn har signalisert interesse for å ta båten i bruk i turisttrafikk som vil kunne gi grunnlag for betalte mannskaper, men har jo ingen peiling på når båten måtte bli ferdig. Å få til en garantiordning for lån, som kunne få båten ferdigstilt på kort tid, er ikke mulig å få til. Den ordningen var det kun «Hestmanden» som ble til del, et prosjekt som involverte Vest-Agder fylke, og synes ikke mulig for et medlemslag som Veteranskipslaget Stavenes å få til.

I stedet lever vi med en håpløs uforutsigbarhet: I 2016 ga RA 475 000 kroner i tilskudd, i 2017 1 million og i 2018 ingen ting, men med anledning

til å lånefinansiere årets tiltak med utgangspunkt i forhåndstilsagn for 2019. Samtidig opplever vi at prosjekt som ble hentet hjem fra utlandet 20 år etter «Stavenes», glir forbi i tilskuddskøen. Det de har til felles er et de er slept til et fartøyvernsenter.

Et kommende og etter min mening meningsløst prosjekt er «Eitrheim», som ble hevet etter et halvt år på havets bunn, og slept til Hardanger Fartøyvernsenter i Norheimsund. Det er liten interesse for denne tidligere lokalrutebåten i Hordaland, der det fra før er 9 verneverdige lokalrutebartøyer pluss 5 vernede ferger. Så liten er interessen for «Eitrheim», at RA har måtte anmode Jan Helge Oppedal om å ta eierskap til båten, i følge Harald Sætres bok «61 veteranbåtar frå Vestlandet». «Eitrheim» ble bygget i 1937 for å frakte arbeidsfolk og gods mellom industristedene Odda og Tyssedal. I 2015 ble M/S «Lindenæs», bygget for samme formål i 1943, hentet hjem til Odda. Er det ikke bedre å støtte opp om denne driftsklare båten enn et «vrak» som «Eitrheim», til en kostnad av 30 – 50 mill. Bildet taler for seg.

Man er allerede begynt å bruke penger til bygging av tak over «Eitrheim». Det måtte vært mye bedre å få fart på restaurering av båten som ligger rett bak «Eitrheim», havneføringsbåten «Marcol», en type det finnes ytterst få igjen av. Ellers kan det være på sin plass å vise til restaurering av «Tysnes», forløperen til «Granvin», som med smalt styrehus blir enestående i sitt slag. Geir Røssland har helt siden 1987 holdt på med restaurering av båten etter alle Riksantikvarens anbefalinger, men med lite og ingenting i støtte fra den kanten. Mer viktig enn

å begynne å bruke penger på enda en lokalrutebåt i Hordaland, må det også være å støtte et langvarig prosjekt som lokalrutebåten «Hvaler» i Fredrikstad, og «Skogøy» i Narvik for å sikre at det finnes verneverdige lokalrutebåter i flere deler av landet.

«Børøysund» og «Granvin» er på mange måter pionererfartøyer innen norsk fartøyvern, etter mange år i drift med stort engasjement. Når slike fartøyer må tas ut av drift grunnet nødvendige reparasjoner, er det viktig at det kommer tilstrekkelige midler, så man kommer snarest mulig i drift igjen. Det er lett å rive ned et miljø som er bygget opp.

Og så må det være lov å stille spørsmål ved realismen og bærekraften ved et prosjekt som lasteskipet «Hamen», som nå skal slepes til Bredalsholmen. Dette er et gedigent og langvarig prosjekt det har vært mye strid rundt. Den er ikke bygd i Norge, men var i drift for Utkilens rederi, som ikke bryr seg om skipet. En av grunnene til RA sin interesse for båten er at den skal ha en spesiell Wichmann-maskin. Men må alle båter med en spesiell Wichmann-maskin bevares? Kan maskinen bevares på en annen måte? Mange har en drøm om å se «Hamen» ferdigrestaurert, og den ville vært et viktig supplement til fartøyvernet. Men er det realiserbart? Tidligere fartøyvernkonsulent hos RA, Sverre Nordmo sa at skal «Hamen» restaureres, kan alle andre ta pause med søknader i 3 år. Det vil ganske trolig gå med 100 – 200 mill. kroner om «Hamen» skal restaureres slik at den kan gå for egen maskin. Det betyr 15 – 20 mill. hvert år i 10 år. Mindre om den bare skal



«Eitrheim» ved kai i Norheimsund. Foto: Øyvind Konglevoll

slepes rundt. Men hvem vil engasjere seg i et fartøy som kun kan slepes rundt? Mange ivrer for skipet på facebook, men hvor mange stiller i kjeledress og gir ildsjelen Arne Holm en dugnadshånd? Jeg har sagt til Arne at jeg ser på «Hamen» som et lite bærekraftig prosjekt, men ønsket han og «Hamen» likevel velkommen til Fjordsteam, og bevilget de 50 000 kronene som måtte til for å få båten opp til Bergen. Det unte vi «Hamen»s ildsjeler. Dessverre viste det seg av flere grunner ikke mulig å få «Hamen» slept til Bergen, inkludert båtens tilstand.

Nå har «Hamen» fått Hordaland som hjemfylke, om 2 år en del av storfylket Vestland når det blir sammen slåing med Sogn og Fjordane. Hvis den

nye ordningen med regionvis fordeling av fartøyvernmidler settes ut i livet, vil restaurering av «Hamen» kreve alt som blir Vestland til del, og vel så det. Da blir det lite igjen til fordeling til resten av den vestlandske verneverdige flåten av fjordabåter, ferger, seilfartøyer, agent-båter og andre typer. Og lite og ingenting igjen til å få igangsatt et svært interessant prosjekt som for eksempel «Sjødampsprøyte 1», som gjorde tjeneste for Bergen Brannvesen fra 1873 til 1956.

Øyvind Konglevoll er en drivkraft i fartøyvernarbeidet i Bergen, blant annet som leder av foreningen bak «Stavenes» og av arrangementskomiteen Fjordsteam 2018.

Kysten rundt



«Stavanger» svinger innom Tollerodden i 2009. Beddingen der hun ble bygget er skjult bak skøyta. Archers barndomshjem ser vi til høyre i bildet, mens Skottebrygga og Sjøfartsmuseet ligger like utenfor venstre billedkant. Foto: Hilde Borgir

RS «Stavanger» til Larvik

Den gamle redningsskøyta har hatt en svært så usikker tilværelse de siste årene. I 1997 ble hun kjøpt av Rednings-selskapet for bevaring på land. En del av forberedelsene til landsetting var restau-

rering og tilbakeføring til slik hun var som ny, blant annet ble motoren tatt ut. Museumsplanene ble etter hvert konkretisert til plassering på Sjøfartsmuseet i Oslo. Her ble hun heist på land høsten 2011 for å få plass i båthallen etter at

den var rustet opp. Noen år etter ble imidlertid bevaringsplanene gitt opp og den tidligere eieren tok skøyta tilbake.

Nå later det imidlertid til å lysne. Stiftelsen Tollerodden i Larvik, som har restaurert og driver Colin Archers barndomshjem i Larvik, er klar for større oppgaver. Nord for bygningene, der Colin Archer gjennom nærmere 40 år drev sitt båtbyggeri, og hvor de to beddingene fremdeles ligger, skal hans virksomhet som båtbygger vises. En viktig brikke i dette er «Stavanger». Skøyta er nå overtatt av stiftelsen, og til våren vil hun etter planen bli flyttet til Larvik, foreløpig til et solid telt, men etter hvert i et permanent hus.

Nabolaget vil også støtte opp om virksomheten. På nordsiden ligger Skottebrygga, hvor «Fritjof II» og «Jærbuen» har plass. Innenfor brygga ligger Larvik Sjøfartsmuseum. Det ble riktignok stengt for opprusting for noen år siden

og gjenstandene lagt på magasin, men når det åpner igjen vil museet og dets Colin Archer-avdeling bli et viktig bidrag til attraksjonene på området.

Stiftelsen har en stor oppgave foran seg, og mange økonomiske og byråkratiske hindre må forseres. Et foreløpig mål er å ha noe klart i 2021, 100 år etter at Colin Archer døde.

«Hvaler», månedens kulturminne

Hver måned velger Riksantikvaren ut et kulturminne som får en spesiell presentasjon. I desember i fjor fikk Fredrikstad bibliotek æren, i juni i år opplevde naboen på den andre siden av Vesterelva det samme. Denne naboen er «Hvaler», lokalbåten som i 86 år, fra 1892 til 1979, var bindeleddet mellom Hvalerøyene og Fredrikstad. Etter flere års forfall ble båten i 1993 overtatt av en stiftelse som har som mål å bringe båten tilbake til 1948-versjonen, det året dampmaskinen



Det er ikke vanskelig å trekke folk til dugnad på «Hvaler» når nista kan fortæres i slikt vær og i slike omgivelser. Foto: Thor Willy Eriksen

ble erstattet med motor. I løpet av 17 år i en gammel verkstedhall ble skroget satt i stand. Senere er ny motor (av samme type som den gamle) satt inn, og store deler av interiør og eksteriør restaurert. Hver tirsdag møtes dugnadsgjengen på omkring 20 mann, med mål å få båten presentabel ved kai kommende sommer. Om ytterligere ett år bør passasjersertifikatet være innen rekkevidde. Da kan båten presentere sin historie, fra en tid da nøyksomhet var en dyd. En gang da styrehuset måtte skiftes, ble arbeidet gjort mens båten gikk i rute, for å slippe det bortfall av inntekter et verkstedopphold ville medføre. Det blir også fortalt at Hvaler herredstyre hadde noen av sine møter om bord. Slike fortellinger gjør båten til en formidler av distriktets historie, og dermed til et kulturminne vel verdt å ta vare på.

«Hvaler» var også tema i radiopro-

grammet Museum i begynnelsen av september. Der fikk vi ulike sider av båtens historie, fortalt av personer som hadde et nært forhold til den.

Nye fredningssaker

To anlegg innen det vi kan kalle fartøyvernets infrastruktur er, eller blir, nå fredet. Mellemværftet i Kristiansund ble fredet i september, omtrent samtidig varslet Riksantikvaren oppstart av fredningssak for Bredalsholmen i Kristiansand. På samme måte som for de vernede og fredede fartøyene gjelder «bevaring gjennom bruk» for disse anleggene. De skal altså fortsatt utøve sine oppgaver med vedlikehold og reparasjon av fartøyer. Det samme gjelder Holmen Yachtværft i Asker som ble fredet i april. Virksomheten der retter seg hovedsakelig mot vedlikehold av moderne lystbåter.



Slik så Mellemværftet ut i tiden omkring forrige århundreskifte. Omtrent slik ser det ut i dag også. Mastekrana til venstre i bildet er imidlertid borte.

Foto via Nordmøre Museum



Slik ser Bredalsholmen ut fra lufta. «Hestmanden» ligger i forgrunnen, bak den til venstre «Gamle Oksøy». Inne i dokka ligger «Folgefonn» og «Jøsenfjord». Foto: Sønnavind Dronefoto, sommeren 2018

Mellomværftet ble anlagt i 1856 og var i drift frem til 1978. Det eies nå av Nordmøre-museum og drives som et museumsverft for tradisjonsbåter og veteranbåter. Det er fem bygninger, tre slipper og en rekke mindre anlegg som omfattes av fredningen.

Et særlig poeng ved Mellomværftet er de tre slippene. Dette er sliskeslipper, der fartøyene dras opp på en ramme som glir på tre renner, midtrenna og slagbeitene på sidene. Fartøyene støttes sideveis etter hvert som de trekkes opp. Dagens utforming er resultat av en modernisering i 1940-årene. Denne typen slipper ble fra slutten av 1800-tallet erstattet av patentslipper, der båtene står på en vogn som trekkes opp på en skinnegang. Sliskeslippene kan ta fartøyer på inntil 90 fot. Større fartøyer ble kjølhalt. Ved kaia

på verftet er det også rester etter utstyr for dette.

Bredalsholmen er et av de 15 teknisk- industrielle kulturminner som inngår i Riksantikvarens bevaringsprogram. Målet til programmet er å sikre, sette i stand og vedlikeholde et utvalg av slike kulturminner. Dokken ble bygget på midten av 1870-tallet som en viktig del av et reparasjonsverft, strategisk plassert på vestsiden av innseilingen til Kristiansand. Det startet som et eget selskap, men ble innlemmet i Kristiansand Mekaniske Verksted i 1908. Dokken var i bruk som reparasjonsdokk til 1988, da verkstedet ble lagt ned.

Bredalsholmen verft består av dokkanlegget og mekanisk verksted med produksjons-, støtte- og administrasjonsbygninger, samt arbeidermesse.



Veien fra dagens virksomhet til vårt fjerde fartøyvernssenter synes ikke å være lang. Her er folk fra Maritime center Fredrikstad AS i ferd med å legge livbåtdekk på «Hvaler». Foto: Thor Willy Eriksen

Etter at Bredalsholmen verft fikk status som nasjonalt fartøyvernssenter i 1997, ble det oppført flere nye bygninger som var nødvendig for driften av anlegget. «Hestmanden» og «Gamle Oksøy» har begge hjemmehavn ved anlegget.

Fartøyvernssenter i Fredrikstad?

I juni bevilget fylkestinget i Østfold en halv million til en forstudie for et mulig fartøyvernssenter i regionen. Dette kan ses som en del av forarbeidet før den nye regionsreformen innføres. Et slikt senter ble også foreslått, som ett av fire, i en utredning i 1994. Da ble imidlertid bare de tre fartøyvernssentrene vi har i dag, etablert.

En viktig del av kundegrunnlaget ved et slikt senter vil være de fartøyene Riksantikvaren har fredet eller erklært verneverdige. En rask opptelling på far-

tøyvernforeningens medlemsliste viser nærmere 60 fartøyer med slik status øst for Lindesnes. Arbeider på trefartøyer og trearbeider (innredning og dekk) på stålfartøyer kan være aktuelle oppgaver, i tillegg til rigging av alle typer fartøyer. En naturlig lokalisering vil være Isegran i Fredrikstad, der det allerede er et bredt fartøyvernsmiljø. Her ligger Maritime center Fredrikstad AS, med 14 ansatte som driver antikvarisk vedlikehold av fartøyer. For tiden ligger 43 større og mindre fartøyer ved Isegran, av disse er åtte på Riksantikvarens verne- og vernetliste. Viktige referanser for senteret er arbeider de har utført på «Mohawk II», «Colin Archer» og «Turisten».

Et slikt fartøyvernssenter vil være en viktig ressurs for hele Østlands- og Sørlandsområdet. For fartøyene her vil det gi kort reisevei til sakkyndige håndver-

kere, eventuelt til «reisereparatører» for innlandsbåtene. Kulturvernadministrasjonene i de nye regionene kan også få lett tilgang til kvalifiserte vurderinger i tekniske og økonomiske forhold innen fartøyvern.

Nykommer i verneflåten

Noen av de fartøyer vi regner til vår flåte av norske veteranfartøyer har slett ikke norsk opphav. De er brakt hjem fra utlandet, blitt så preget av sitt virke her i landet, at vi regner dem som norske. Derved passer de godt inn i slagordet for årets kulturminnedager og kan stå som eksempler på mottoet «Typisk norsk – ikke bare norsk».

En av disse skutene er «Gamle Nyborg». Hun er 120 fot lang, bygget i England i 1924 for fiske i Nordsjøen. Da het hun «A. Rose». Under krigen ble hun rekvirert av marinen og var i tjeneste for marinen og hadde flere oppgaver og flere navn. I 1946 ble hun solgt til Åkrehamn på Karmøy og fikk navnet «Nyborg». De første årene gikk hun i fraktfart, blant annet med materialer til gjenoppbyggingen av Finnmark. De

neste årene ble hun ombygget for sildefiske, fikk nytt styrehus, dieselmotor i stedet for dampmaskin og til slutt påbygd bakk i 1953. Perioden med sildefiske og Islandsfiske varte til 1964, da ble hun igjen ombygget til lastebåt. Under flere navn og flere eiere var hun fraktebåt frem til 2007.

I 2010 startet karrieren som veteranfartøy, først i Trondheim, fra 2017 i Dåfjorden på Stord. Planen er ikke å restaurere «Gamle Nyborg», bare reparere og vedlikeholde.

«Gamle Nyborg» er det siste fraktefartøyet i sin klasse som gikk ut av drift, og er den eneste gjenværende store 1950-talls snurperen fra sildefiskets storhetstid. Maskinen er den samme som ble installert i 1950, og for øvrig er det ikke gjort store endringer siden perioden som snurper.

Det er Asgeir Andersen i Dåfjord som er eier. Dessuten er «Foreningen Fraktefartøyet Gamle Nyborg» opprettet for å ta vare på skuta. Siden det ikke er aktuelt med endringer, er fraktfart i en viss utstrekning aktuelt.



«Gamle Nyborg» underveis til Bergen. Foto Alf Kåre Aasebø

Veteranskipshavn i Bergen

Flåten av veteranskip i og rundt Bergen vokser. Behovet for en mer samlet organisering, presentasjon og økt verdiskapning rundt disse, presser seg frem. Prosjektet Bergen Nasjonale Veteranskipshavn skal prøve å løse en del av disse utfordringene.

Ved Egil Sunde, daglig leder i Bergen Kommunale Kystkultursenter

For å forstå nåtiden, og planlegge for fremtiden, må en ta et tilbakeblikk på fortiden. Bergen har helt frem til i dag vært en ekstremt sjørettet by. Byen var landets port til det internasjonale samfunnet fra tidlig middelalder til midten av 1800 tallet. Målt i antall anløp var Bergen landets travleste havn frem til 1960-tallet, med 20 000 årlige anløp. Havnen hadde en svært sammensatt trafikk, med alt fra internasjonale ruter, til Syd- og Nordamerika, Nordsjøfart, internasjonal godstrafikk, kyststruter nord og sør med passasjerer og gods, og verdens største fjordabåtflåte. Frem til 1970-tallet foregikk det meste av transporten sjøveien.

Landets største flåte

Med dette som bakteppe, er det lett å

forstå den store lokale interessen for å ta vare på noen rester av fortiden i form av flytende kulturminner. Bergen, og regionen rundt, har en stor flåte med seilende større veteranskip, mange av dem vernet. Vi kan nevne fartøy som «Stord I», «Granvin», «Oster», «Vulcanus», «Stavenes», «Midthordland», «Vestgar», «Statsraad Lehmkühl», «Loyal», «Sunnhordland», «Mathilde», «Atløy» med flere. Mange av disse har hjemmehavn i Bergen, alle bruker Bergen havn regelmessig som en del av driften.

Tallet på veteranskip har økt jevnt, og flere kailiggere ser ut til å bli seilende fartøy de neste årene. Det blir også stadig flere passasjerførende båter som konkurrerer i det samme markedet.

I dag er Holbergkaien i Vågen i Bergen avsatt av havnevesenet til veteran-



Slik så det ut på Holbergkaien på 1960-tallet. Fergelemmen i forgrunnen ble nedlagt da broene avløste fergene i nærområdet, men ble satt i stand igjen for noen år siden. Skal man bevare ferger må de jo ha en fergelem hvor de kan legge til. Ytterst på kaien ligger MS «Stord», nå DS «Stord I». Foto via Bergen kommunale Kystkultursenter

skipene. Flere av fartøyene har fast plass her. Men allerede i dag er det mangel på kapasitet når mange fartøy er inne. Samtidig ligger «Statsraad Lehmkuhl» i ensom majestet på motsatt side av Vågen. Faste besøkende veteran skip som «Loyal», «Mathilde», «Nordstjernen» og ulike langveisfarende fartøy, får kaiplass der det til enhver tid måtte være ledig plass. En samlet profilering av fartøyene er dermed ikke mulig.

Verdiskaping og tilrettelegging

Den økende flåten gir en del utfordringer og muligheter. En overordnet målsetting er å øke verdiskapingen rundt

veteranskipene. Men de skal også ha kaiplass og lager. Felles profilering, og bedre organisering og tilrettelegging presser seg frem. Det er behov for å lage et samlet utstillingsvindu for fartøyene, etablere servicefunksjoner, felles merkevare for å selge produktet mot reiselivsnæringen lokalt, nasjonalt og internasjonalt, og bruke fartøyene som identitetsskapende objekt for byen. Frivilligheten rundt fartøyene trenger bedre rammevilkår og tilrettelegging for utvidet samarbeid, rekrutteringen bør bli mer målrettet, det må lages møteplasser for frivilligheten og besøkende, og forutsigbare veteranbåtruter lages.

Fartøyene har økende behov for fellesfunksjoner i forhold til markedsføring, sertifisering, innkjøp, osv.

Frivilligheten er god på mye, men best på restaurering og drift av fartøyene. Når flåten er blitt så stor som nå, og ventes å vokse, presser det seg frem behov for bedre tilrettelegging og organisering. Ikke bare fra fartøyenes side, men også fra samfunnet rundt.

Støttes av det offentlige

For noen år siden tok derfor kystkultursenteret, ved undertegnede, initiativ overfor Bergen kommune, Hordaland Fylkeskommune og Riksantikvaren for å se på muligheten for å etablere Bergen Nasjonale Veteranskipshavn (BNV). Samtidig ble veteranskipsmiljøet gjennom organisasjonen Fjorabaatane, aktuelle museer, reiselivsnæringen, byantikvaren med flere invitert til å komme med innspill til planen.

Hordaland Fylkeskommune, Riksantikvaren og Bergen kommune bevilget midler til utredningsarbeidet. Det er Bergen kommune som er formell bestiller og eier av utredningen.

Ordet «Nasjonale» er ikke bare tradisjonell bergensk beskjenhet, det viser også til en tanke om å ta på seg en del nasjonale oppgaver innen feltet som vi mener Bergen er best egnet til å ivareta – sett på bakgrunn av den store veteranskipsflåten og historiske posisjon innen det maritime.

En havn – tre delhavner

Bergen har i tillegg til de større veteranskipene, også mange mindre veteranbåter. Disse er i hovedsak samlet i havnen til kystkultursenteret. Med stort

og smått er her 30–40 båter. I tillegg har Bymuseet og Gamle Bergen en mindre havn med noen få fartøy, men ambisjoner om å etablere en museumshavn.

Tanken er å organisere og markedsføre de tre havnene samlet under BNV-paraplyen: En havn – tre delhavner. BNV-utredningen prøver å gi svar på de viktigste utfordringene, og stake ut kursen videre.

De to delhavnene, i Kystkultursenteret i Sandviken og i Gamle Bergen har sin naturlige plassering, men trenger tilrettelegging og opprusting. Begge har museer til nabo, Kystkultursenteret til Fiskerimuseet og Gamle Bergen til museet med samme navn.

Den største utfordringen har vært å finne den beste fremtidsrettede plasseringen for de større fartøyene som hører til i Vågen, og som nå har kaiplass ved Holbergskaien på vestsiden av Vågen. Her er det mange hensyn som skal ivaretas i tillegg til fartøyenes egne behov. Ut fra en helhetsvurdering anbefaler utredningen at veteranskipene i Vågen får plass ved Bradbenken og Dreggekaien, to kaier mellom Bryggen og Festningskaien utenfor Bergenhus. Her har «Statsraad Lehmkuhl» sin faste plass. Det samme har fergen «Beffen» som går i rute tvers over Vågen. Det foreslås også at havneskur 8 på Dreggekaien blir servicebygg for fartøyene.

Første utkast av utredningen BNV ble levert til kommune og fylkeskommune før sommeren, og skal nå gjennom vanlig administrativ og politisk behandling. Foreløpig er ikke selve rapporten offentlig, men vil bli gjort tilgjengelig på et senere tidspunkt for de som er interessert i å gå dypere inn i problemstillingen.

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

Josenfjord 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: Mat skal dem ha, og mat skal dem få. Her viser Odd Einar Polden sine ferdigheter som pannekakesteker i byssa på «Gamle Nyborg». Linn Beate Andersen har tatt bildet.

Bakside: Medlemmer av Norsk Veteranskibsklub på utflukt til Fetsund lenser en regnfull septemberdag, der de beundrer «Gahn», en av de virkelige veteraner. Bestilt fra Nylands Mek. Verksted i 1861 som byggenummer 2, men levert før byggenummer 1, som var «Engbret Soot». Båten er restaurert til sitt opprinnelige utseende og bevarer på land under tak.
Foto: Laila Andresen